

Den trafiksäkra kommunen

– vad du som politiker kan göra



Nollvisionen och insatser för ökad trafiksäkerhet

Nollvisionen

– ett etiskt ställningstagande

Hösten 1997 bestämde den svenska riksdagen att Nollvisionen ska ligga till grund för arbetet med trafiksäkerhet. Därmed gick vi från att lägga kraften på att förebygga olyckor till att fokusera på att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken.

Utformningen av transportsystemet ska göras utifrån kunskapen om människokroppens förmåga att klara krockvåld.

Ansvaret för trafiksäkerheten delas mellan dem som utformar och dem som använder transportsystemet. Utformarna har det yttersta ansvaret för säkerheten. Åtgärder ska vidtas för att förhindra olyckor, men transportsystemet måste utformas med hänsyn till insikten om att människor gör misstag och att olyckor därför inte kan undvikas helt. Nollvisionen accepterar att olyckor inträffar, men inte att de leder till allvarliga personskador.

Sedan Nollvisionen etablerades i Sverige har antalet dödade i vägtrafiken minskat, men under de senaste åren har utvecklingen planat ut. I september 2016 lanserade därför regeringen Nystart Nollvisionen, vilket innebär ett intensifierat arbete för trafiksäkerheten. I samband med detta fick Trafikverket ansvaret för att samordna arbetet för Nollvisionen i Sverige. Trafikverket gör nu en kraftsamling mot år 2020 där fokus är mot säker hastighet (inklusive säkra vägar), säker cykling och nykter trafik. Samverkan mellan aktörer och ett systematiskt målstyrningsarbete är av central betydelse för Nollvisionen.

Som beslutsfattare har du ett stort ansvar för trafiksäkerheten i din kommun!



Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet.

Målstyrningen bygger på mätning och uppföljning av trafiksäkerhetsindikatorer där varje indikator har ett eget mål som ska uppnås till år 2020. Genom att nå målen för de olika indikatorerna kommer det beslutade etappmålet att kunna nås.

Vi ser en ökning av antal omkomna i trafiken under 2018 då 324 personer omkom. Målet för 2020 på 220 personer kommer troligen inte att nås. Däremot nås troligen målet för år 2020 om 4 100 allvarligt ska-

dade personer. Under 2018 skadades 4 200 personer allvarligt.

Nedan är samtliga indikatorer och mål redovisade.

Samtliga indikatorer

Hastighetsefterlevnad (statlig väg)

Hastighetsefterlevnad (kommunal väg)

Nykter trafik

Bältesanvändning

Användning av cykelhjälm

Användning av mopedhjälm

Andel säkra bilar (Euro NCAP-klass)

Regelefterlevnad bland motorcyklister

Säkra statliga vägar

Säkra gång-, cykel- och mopedpassager

Drift och underhåll av cykelvägar

Systematiskt trafiksäkerhetsarbete (39001)

De indikatorer som kommunen bäst kan påverka är:

- Hastighetsefterlevnad – kommunalt vägnät
- Nykter trafik
- Bältesanvändning
- Hjälm användning för cykel och moped
- Säkra gång-, cykel- och mopedpassager
- Underhåll av gång- och cykelvägar i tätort

Indikatorer som kommunen kan påverka	Utgångsläge	Nuläge	Mål 2020	Måluppfyllelse
Hastighetsefterlevnad (kommunal väg)	64%	66%	80%	
Nykter trafik	99,71%	99,73%	99,90%	
Bältesanvändning	96%	99%	99%	
Användning av cykelhjälm	27%	42%	70%	
Användning av mopedhjälm	96%	93%	99%	
Säkra gång-, cykel- och mopedpassager	19%	27%	35%	
Drift och underhåll av cykelvägar	18%	36%	70%	

Säkra hastigheter.

Hastigheten är en av de viktigaste faktorerna som styr trafiksäkerheten.

Hastighet påverkar såväl sannolikheten att bli inblandad i en olycka som hur allvarliga skador man får vid en eventuell olycka.

Vid ökade hastigheter ökar dessutom bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp kraftigt utan att väsentliga tidsvinster görs. Målet år 2020 är att 80 procent ska köra inom hastighetsgräns på kommunalt och statligt vägnät. År 2018 körde 66

procent inom hastighetsgränsen på det kommunala vägnätet och 45 procent på det statliga vägnätet.

Det går för fort och lägre hastigheter är avgörande för att färre ska omkomma eller skadas allvarligt.



Visste du att:

Det är
5 gånger högre
risk att oskyddade tra-
fikanter omkommer vid
påkörning i 50 km/tim
jämfört med
30 km/tim.

Hastighetsgränser i tätort.

Vi har tidigare haft ett system med hastighetsgränserna 30/50/70 i tätort, men har nu påbörjat införandet av hastighetsgränserna 30/40/60. Tanken med det nya systemet är att sätta rätt hastighetsgräns på vägarna utifrån det krockvåld som människan tål och utifrån vägens utformning.

Ur trafiksäkerhetssynpunkt är en sänkning av hastighetsgräns från 50 km/tim till 40 km/tim bra.

Om alla gator med hastighetsbegränsning sänks från 50 km/tim till 40 km/tim beräknas att cirka 5 liv per år räddas. Då har

man räknat med att den faktiska medelhastigheten sänks med 2 km/tim. Om man också gör andra hastighetsdämpande åtgärder och lyckas minska medelhastigheten med 5 respektive 10 km/tim kan istället 10 respektive 17 liv räddas per år.



Lämpligt där gående och cyklister har stort behov av att korsa vägen, vid skolor, i bostadsområden, och i centrum. Även där många äldre och människor med speciella behov bor eller vistas.



Lämpligt där gående och cyklister korsar gatan på en eller flera bestämda platser. Passagerna ska vara utformade så att det inte går att köra i högre hastighet än 30 km/tim. Gående har ofta egen gångbana avskild med kantsten. Cykling sker på körbanan, i cykelfält eller på separata gång- och cykelbanor. Det förekommer anslutningar och utfarter från tomter.



På sikt ska hastighetsgränsen ersättas med 40 km/tim eller 60 km/tim.



Lämplig endast där gåendes och cyklisters passager är planskilda från motorfordonstrafik. Om andra passager förekommer ska de vara hastighetssäkrade. Anslutningarna ska vara få.

Nykter trafik.

Målet för trafiknykterheten är att minst 99,90 procent av trafiken ska ske med nyktra förare.

Bland omkomna personbilsförare var andelen alkohelpåverkade 20 procent år 2018.

Resultat från polisens alkoholkontroller visar att andelen nykter trafik var 99,73 procent år 2018. Att ungefär 0,2 procent av resorna utförs med en förare med

otillåten mängd alkohol i blodet innebär att var ungefär 500:e bil körs av en berusad förare.

Visste du att:

En fjärdedel av alla dödade i trafiken omkommer i olyckor där alkohol /illegala droger är inblandade.





Skyddsutrustning.

Bälte

Det nationella målet för bältesanvändningen är att minst 99 procent av alla förare och framsätesspassagerare i personbil ska använda bilbälte år 2020. Ungefär 99 procent av de som färdas i framsätet i personbil använder idag bilbältet. Detta mål nåddes år 2018.

Cykelhjälm

Cykelhjälm halverar risken för huvudskador.

För att minska död och allvarlig skada bland cyklister behöver cyklisterna använda hjälm. Hjälmens är lika viktig för cyklisten som bältet är för bilisten. Huvudskador är den vanligaste skadan som orsakar dödsfall hos cyklister oavsett om olyckan är en singelolycka eller i kollision med motorfordon.

Målet för cykelhjälmansvändningen är att minst 70 procent av cyklisterna ska använda hjälm. År 2018 använde 42 procent hjälm. Bland vuxna är användningen under 40 procent.

Bland mopedister är hjälm användningen 93 procent. Målet är att minst 99 procent ska använda en ordentligt fastspänd hjälm.

Reflex

Det är viktigt att synas i skymning och mörker, även i tätort där det finns gatubelysning. Cykeln ska vara utrustad med reflexer och lyktor. För gående är det viktigt att använda reflexer. Föraren i en

bil med halvljus upptäcker en gående i mörka kläder på 20–30 meters avstånd, och en i ljusa kläder från cirka 60 meter. Motsvarande avstånd vid bärande av reflex är cirka 120 meter.

Det är stora skillnader i användning av skyddsutrustning mellan olika kommuner. Varje år mäter NTF användning av cykelhjälm, mopedhjälm och bilbälten i alla kommuner.

Bältet minskar risken att skadas allvarligt med 50 procent.

Visste du att:

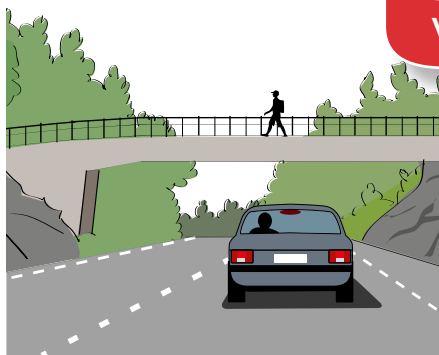


Säker trafikmiljö för gående och cyklister.

Gång-, cykel- och mopedpassager (GCM-passager) är ett samlingsnamn för olika typer av passager som anordnats där gående, cyklister och mopedister (moped klass II) har ett behov av att korsa en körbana. Varje år omkommer mellan 10 och 20 personer på GCM-passager i tätort. De flesta olyckorna sker på pas-

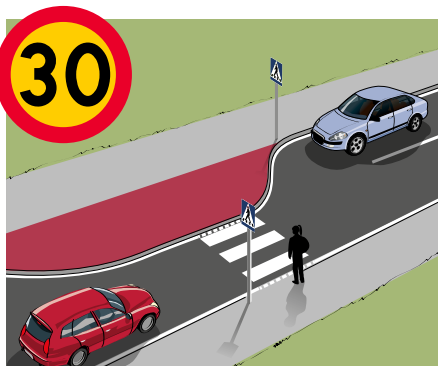
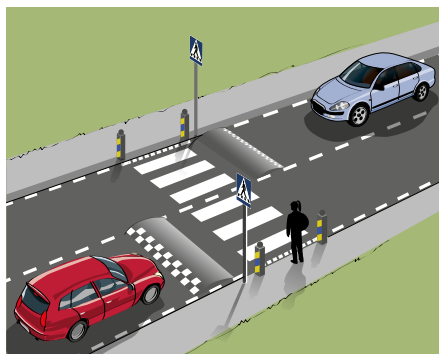
sager som inte är hastighetssäkrade. En GCM-passager definieras som säker om den är planskild eller om 85 procent av bilisterna passerar passagen i maximalt 30 km/tim. För att nå max 30 km/tim krävs generellt hastighetsdämpande åtgärder.

Hastighetssäkrade GCM-passager

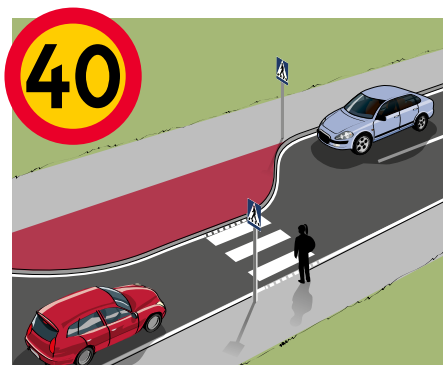
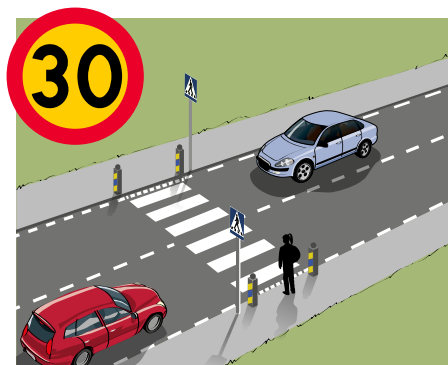
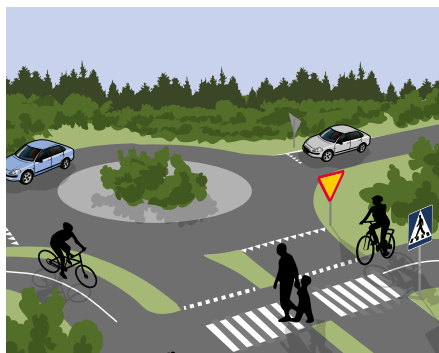


Visste du att:

Bara 27 procent av gång-, cykel- och mopedpassagerarna är säkra.



Delvis hastighetssäkrade GCM-passager

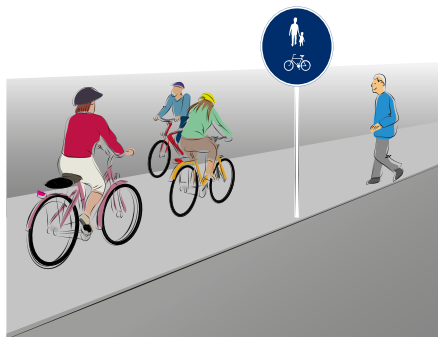


Målet för indikatorn "Säkra gång-, cykel- och mopedpassager" är att minst 35 procent av alla passagera på huvudvägnätet för bil ska vara säkra (ha god kvalitet) år 2020.

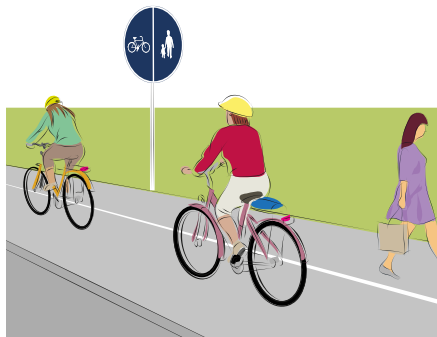
Resultatet från år 2018 bygger på en inventering och klassificering av totalt 21 700 passager, varav 16 600 kommunala

och 5 400 statliga. Andelen säkra passager var 27 procent och hälften av passagera hade låg kvalitet.

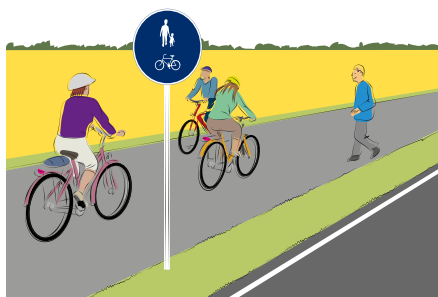
För att öka trafiksäkerheten måste både kommunala och statliga vägghållare genomföra förändringar i den fysiska miljön genom att hastighetssäkra passager eller bygga planskilda korsningar.



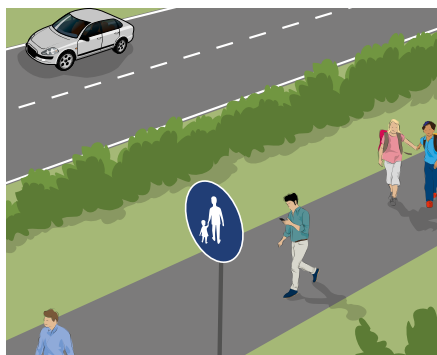
Gemensam gång- och cykelbana vid väg.



Separerad gång- och cykelbana.



Gemensam gång- och cykelbana skild från väg.



Separerad gång- och cykelbana skild från väg.

Gång- och cykelbanor som ligger avskilda från gatan gör det säkrare, tryggare och trevligare att gå och cykla. Separering av gående från cyklister medför ökad trygghet för gående och ökad framkomlighet för cyklisterna. Det är speciellt viktigt där man kan förvänta en stor andel cyklister som håller högre hastighet.

Det finns rekommenderade bredder för gång- och cykelbanor. Behovet av utrym-

me beror bland annat på om gående och cyklister har en gemensam bana eller om den är uppdelad mellan gående och cyklister. Rekommenderad bredd beror också på antalet cyklister och om cykelbanan är enkel- eller dubbelriktad.

Cyklister kan komma upp i höga hastigheter så det är viktigt att området intill cykelbanan inte innehåller hårda föremål som cyklisten kan skada sig på.

Drift och underhåll på gång- och cykelbanor.

Brister i drift, underhåll och vägutformning är en bidragande orsak i cirka 60 procent av cyklisternas singelolyckor. Genom bättre drift och underhåll främjas både säker och ökad cykling.

Målet är att 70 procent av kommunerna ska ha god kvalitet på underhållet av prioriterade cykelvägar år 2020. Detta mäts genom en enkät till kommuner med mer än 40 000 invånare. Resultat från år 2018 visar att 36 procent bedömdes ha god kvalitet, 40 procent hade mindre god kvalitet och 24 procent hade låg kvalitet på underhåll.

Vinterväghållning och grusupptagning är de enskilt viktigaste områdena vad gäller cyklisternas säkerhet. Nästan 70 procent av de olyckor som är relaterade till drift och underhåll beror på halka på grund av is, snö, grus eller löv.

Årligen skadas mer än 3 500 gående allvarligt i fallolyckor, två av tre skadas allvarligt på grund av halt väglag. Andra vanliga orsaker är att den gående snubblat och tappat balansen till följd av kanter eller andra ojämnheter.

Underlaget på gång- och cykelbanor bör ha hög kvalitet.

Det innebär att beläggningen är jämn och fri från löv, grus och skräp, samt att vinterväghållningen i form av snöröjning och halkbekämpning prioriteras.

Under senare år har metoden ”sop-

saltning” blivit vanligare. Sopsaltning innebär att snön sopas bort och halkan bekämpas med saltlösning. Metoden ger mycket god framkomlighet och säkerhet. Fördelen med sopsaltning är också att man slipper kvarvarande grus.

Där många gång- och cykeltrafikanter rör sig är markvärme ett mycket bra alternativ som vintertid minimerar behovet av underhåll.

Visste du att:

Mer än 2 000 cyklister skadas allvarligt i trafiken varje år, varav 80 procent i singelolyckor.



Hur du som beslutsfattare kan påverka.

Trafiksäkerhet värderas högt av befolkningen och tillsammans kan mycket göras för att öka trafiksäkerheten i kommunen.

Du kan påverka den kommunala trafiksäkerheten genom att verka för:

- en trafiksäker infrastruktur och en god utformning av trafikmiljön, exempelvis att anpassa hastighetsgränserna, bygga om korsningar till cirkulationsplatser och genomföra hastighetsdämpande åtgärder på sträckor och vid passager.
- god drift och underhåll på gång- och cykelbanor, exempelvis kan sopsaltning och markvärme höja kvaliteten för gående och cyklister.
- ett trafiksäkerhetsprogram som visar kommunens ambitioner och kommunens förväntan på invånarna när det gäller beteende och regelefterlevnad i trafiken, framför allt hastighet.
- att din kommun har en trafiksäkerhetspolicy för dem som kör i tjänsten.
- att höga krav ställs på trafiksäkerhet i upphandlingar som gäller gods- och persontransporter. Kraven bör följas upp genom revisioner.
- beteendepåverkande insatser i syfte att öka exempelvis användning av cykelhjälm och reflexer.



Stöd från NTF

<https://utbildning.ntf.se>

För att lära dig mer om Nollvisionen gå vår webbutbildning: Nollvisionen för politiker: <https://utbildning.ntf.se>. Skapa ditt eget utbildningskonto.

Utbildningen är gratis för dig som kommunalt anställd. **Skriv in kommunens namn följt av 19!** i rutan för utbildningskod

enligt följande exempel, **Västerås19!** Om det är färre än 5 bokstäver i kommunens namn används tillägget kommun enligt följande exempel **Täbykommun19!**

Vänd dig till ditt lokala NTF om du behöver ytterligare stöd och hjälp i arbetet mot Nollvisionen.

Kontakta oss **lokalt**

Blekinge: **blekinge.ntf.se**

Dalarna: **dalarna.ntf.se**

FyrBoDal: **fyrbodal.ntf.se**

Gotland: **gotland.ntf.se**

Gävleborg: **gavleborg.ntf.se**

Halland: **halland.ntf.se**

Jämtland: **jamtland.ntf.se**

Jönköping: **jonkoping.ntf.se**

Kalmar: **kalmar.ntf.se**

Kronoberg: **kronoberg.ntf.se**

Norrbottnen: **norrbottnen.ntf.se**

Skaraborg: **skaraborg.ntf.se**

Skåne: **skane.ntf.se**

Stockholm: **stockholm.ntf.se**

Sörmland: **sormland.ntf.se**

Uppsala: **uppsala.ntf.se**

Värmland: **varmland.ntf.se**

Väst: **vast.ntf.se**

Västerbotten: **vasterbotten.ntf.se**

Västernorrland: **vasternorrland.ntf.se**

Västmanland: **vastmanland.ntf.se**

Örebro: **orebro.ntf.se**

Östergötland: **ostergotland.ntf.se**



SÄKER TRAFIK

