

# HÖÖRS KOMMUN

# TRAFIKSÄKERHETS- PROGRAM

Antagen av Tekniska nämnden i Höörs kommun  
2013-06-17 § 60



Höörs  
kommun



**TYRÉNS**

Beställare: Rolf Carlsson, Höörs kommun

Konsult: Tyréns AB

Uppdragsansvarig: Ann Jankelius (fd Cederberg)

Teknikansvarig Trafiksäkerhetsprogrammet: Emily Evenäs

Handläggare: Emma Holgersson och Ann Jankelius

Arbetsgrupp: Johan Lavesson, Göran Axberg, Kristina Johannesson, Leif Henriksson, Clas Paulsson, Anna-Karin Nilsgart, Bo Johansson, Susanne Löfström, Gunilla Brantberger, Cecilia Hagström, Erik Mårtensson, Camilla Källström och Marianne Ragntoft samtliga från Höörs kommun, Mikael Nykänen och Johan Bernehäll från Polisen, Sten Björk från Räddningstjänsten i Höör samt Ann Jankelius, Emily Evenäs, Emma Holgersson och Per Johansson från Tyréns AB.

Illustratör Pamela Sjöstrand, Tyréns. Illustrationer framtagna till GCM-handboken (Sveriges Kommuner och Landsting och Trafikverket, 2010).

Arbetet har utförts under hösten 2012

Höörs kommuns diarienummer: TN 177/10-552



# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

|   |     |
|---|-----|
| 1. OM TRAFIKSÄKERHETSPROGRAMMET .....   | 98  |
| Hörs trafikplan.....  | 98  |
| Varför ett trafiksäkerhetsprogram? .....                                      | 98  |
| Omfattning.....   | 99  |
| Tidsperspektivet.....   | 99  |
| Hur ska programmet användas?.....   | 99  |
| 2. UTGÅNGSPUNKTER.....  | 100 |
| Utgångspunkter för trafikplanen i helhet .....                                | 100 |
| Utgångspunkter för trafiksäkerhetsprogrammet.....                             | 100 |
| 3. NULÄGE .....   | 102 |
| Övergripande olycksanalys enligt STRADA.....                                  | 102 |
| Användande av säkerhetsutrustning .....                                       | 107 |
| Drift och underhåll .....   | 107 |
| Hastighetens betydelse.....   | 107 |
| Specifika punkter enligt STRADA .....   | 110 |
| Identifierade brister i cykelplanen och gång- och tillgänglighetsplanen ..... | 114 |
| 4. STRATEGIER OCH MÅL .....   | 115 |
| Nationella mål.....   | 115 |
| Kommunala mål.....  | 115 |
| 5. FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER .....  | 116 |
| Specifika åtgärder - olycksanalysen .....                                     | 116 |
| Specifika åtgärder - cykelplanen.....   | 116 |
| Specifika åtgärder - gång- och tillgänglighetsplanen .....                    | 121 |
| Övergripande åtgärder .....   | 122 |
| Utvärdering och Uppföljning (TS13).....                                       | 124 |
| Samarbete och samråd (TS14) .....   | 124 |
| Åtgärdssammanställning.....   | 125 |
| Typexempel för konfliktpunkter .....  | 127 |
| 6. UPPFÖLJNING .....  | 133 |
| Effektmålen .....   | 133 |
| Åtgärds målen .....   | 133 |

*Trafiksäkerhetsprogrammet utgör en av flera delplaner i Trafikplan Hörs kommun. Sidnumreringen i denna delplan utgår från Trafikplan Hörs kommun som helhet.*

# 1. OM TRAFIKSÄKERHETSPROGRAMMET

## HÖÖRS TRAFIKPLAN

Trafiksäkerhetsprogrammet är ett av åtta planer/program som tagits fram under hösten 2012. Fyra av de åtta planerna/programmen, det så kallade huvudpaketet, är särskilt nära sammankopplade och är utvecklade tätt tillsammans. Planerna i paket 2 och 3 har tagits fram i ett senare skede då materialet i huvudpaketet är viktiga utgångspunkter i dessa.

Ledstjärnan i trafikplanen har varit att skapa ett hållbart trafiksystem i Höörs kommun. Arbetet har delats in i tre steg: Förstå, Pröva och Utveckla. Förstå innebär att konsulten skapade en djup förståelse för beställarens behov. I steget Pröva togs en idé fram. Idén testades sedan gentemot förhållandena på plats, bearbetades vidare och diskuterades med beställaren. I det sista steget, Utveckla, utvecklades idén, och stämdes av mot beställaren innan den formades till ett förslag.

Arbetet med att ta fram trafikplanen har bedrivits i ett nära samarbete mellan konsulten och Höörs kommun. Arbetsgruppen har bestått av Tekniska nämndens presidium, berörda kommunala tjänstemän och representanter från konsulten. Även representanter från Räddningstjänsten, Polisen, Skånetrafiken och Trafikverket har deltagit.

## VARFÖR ETT TRAFIKSÄKERHETS-PROGRAM?

I Höörs kommun eftersträvas att kunna leva ett fritt och hälsosamt liv. Man ska kunna förflytta sig så att man kan ta del av samhället, ta sig till arbete, ägna sig åt fritidsaktiviteter, umgås med familj och vänner etc. Man ska också kunna röra sig utan att riskera att skadas. Många drabbas på något sätt av trafikens avigsidor, genom att de skadas själva, skadar andra eller har någon anhörig som har råkat illa ut.

Oron visar sig i att barns rörelsefrihet begränsas alltmer eller att äldre inte vågar ta den dagliga promenaden till affären av oro för att halka omkull. En minskad rörelsefrihet är ett stort problem, inte minst för barns utveckling och folkhälsa i form av övervikt.





1997 fattade Riksdagen beslut om nollvisionen med ett långsiktigt mål att ingen ska skadas allvarligt eller dödas till följd av olyckor i vägtrafiken. En ny syn på etik, ansvar och säkerhetsfilosofi. Om trafikanterna följer de regler som vår lagstiftning satt upp så ska inga mänskliga misstag leda till att någon dör. Ett system som är förlåtande.

Kommunen har en viktig roll i arbetet att förbättra trafiksäkerheten och är både väghållare, en stor arbetsgivare, en stor upphandlare och en viktig samhällsaktör som kan påverka medborgare, statliga och regionala myndigheter.

## OMFATTNING

Trafiksäkerhetsprogrammet omfattar hela Höörs kommun.

Tyngdpunkten i trafiksäkerhetsprogrammet ligger i att göra en olycksanalys och att föreslå åtgärder för en ökad trafiksäkerhet. En bedömning av kostnad eller arbetsinsats för att genomföra åtgärderna – liten, mellan eller stor – samt vem som ansvarar för genomförandet görs också inom ramen för detta trafiksäkerhetsprogram.

## TIDSPERSPEKTIVET

Trafiksäkerhetsprogrammets tidsperspektiv är det samma som för Höörs vision, dvs. 2025.

## HUR SKA PROGRAMMET ANVÄNDAS?

Trafiksäkerhetsprogrammet vänder sig främst till politiker och tjänstemän som arbetar med planerings-, trafik- och driftsfrågor. Programmet blir ett underlag i det långsiktiga, systematiska arbetet med att förbättra trafiksäkerheten, men kommer också att underlätta för att kunna göra så kallade "passa-på-åtgärder". Detta program visar en tydlig ambitionsnivå och en prioritering av åtgärder för att öka trafiksäkerheten i Höörs kommun.

## 2. UTGÅNGSPUNKTER

### UTGÅNGSPUNKTER FÖR TRAFIKPLANEN I HELHET

En Trafikstrategi för Höörs kommun arbetades fram 2011 och antogs i juni 2012 (KF 2012-06-13 §59). Strategin innehåller nio olika inriktningar, där varje inriktning innehåller ett antal frågeställningar. För att uppnå ett hållbart resande anges nedanstående inriktningar för trafiksystemet.

- Stärk kommunens identitet!
- Fler gående och cyklande!
- Tydligare trafiksystem!
- Stärk förutsättningarna för kollektivtrafiken!
- Minskad miljöpåverkan!
- Tryggt, säkert och tillgängligt trafiksystem!
- Öka samverkan!
- Effektiv parkering!
- Förbättrat trafikbeteende!



I augusti 2009 beslutade Kommunstyrelsen att en aktualisering av gällande översiktsplan från 2002 ska arbetas fram. Tidplanen är för närvarande att aktualiseringen är klar sommaren 2013. Översiktsplanen är ett strategiskt dokument som ska ge uttryck för kommunens visioner och redovisa pågående och framtida markanvändning i hela kommunen.

Översiktsplanen 2012 (pågående arbete - ej antagen) ska ge förutsättningar att skapa ett mer miljöanpassat och trafiksäkert transportsystem i kommunen och regionen, samt att öka tillgängligheten till tåg och bussförbindelser för kommunens befolkning. I planen presenteras ett antal ställningstaganden kopplade till kommunikationer.

Allmänheten har på kommunens hemsida kunnat tycka till i frågor som rör trafik och arbetet med trafikplanerna. Två möten har hållits med allmänheten i samband med framtagandet av trafikplanen (12-08-21 och 12-10-11). Dessutom har ett tiotal ärenden kring trafikfrågor inkommit till Tekniska nämnden. Inkomna synpunkter och ärenden har varit utgångspunkter i arbetet med trafikplanen.

### UTGÅNGSPUNKTER FÖR TRAFIKSÄKERHETSPROGRAMMET

Varje inriktning (delstrategi) som presenteras i Trafikstrategin anger frågor att arbeta vidare med. I vissa fall går inriktningarna in i varandra och då krävs samverkan med andra inriktningar för att nå "måluppfyllelse". Följande frågor i Trafikstrategin har identifierats som har kopplingar till trafiksäkerhetsarbetet:

- Arbeta särskilt med barnens trafikmiljöer
- Minska olycksrisken för gående och cyklande
- Arbeta vidare med att ge vägnätet rätt hastighetsanpassning
- Översyn av trafikreglering kring viktiga målpunkter i centrum
- Identifiera platser där det finns konflikter mellan biltrafik och oskyddade trafikanter
- Ta initiativ till samverkansgrupper med grannkommuner för att diskutera gemensamma trafikstrategiska frågor
- Fortsätta att involvera fastighetsägare i samband med upprustning av utemiljöer kring offentliga stråk och platser



- Ökad dialog med allmänheten
- Arbeta för att öka allmänhetens medvetenhet om trafiken och dess problem, respekt för trafikregler, mobility management
- Engagera skolverksamheten i trafikfrågor
- Avhjälpa fel och brister i gatumiljön, översyn av trafikreglering

Som framgår av trafikstrategin så är vissa inriktningar gemensamma för olika planer/program. Exempelvis berör inriktningen "Identifiera platser där det finns konflikter mellan biltrafik och oskyddade trafikanter" både Trafiksäkerhetsprogrammet, Cykelplanen och Gång- och tillgänglighetsplanen.

I Trafikstrategin har också olika arbetsområden identifierats för trafiksäkerhetsprogrammet.

År 1999 togs en Hastighetsklassificering fram. Utredningen omfattade tätorterna Höör, Norra Rörum, Tjärnarp, Sätöfta och Snogeröd. Rapporten beskriver trafikförhållandena med fokus på hastighetsnivåer. I rapporten användes *Lugna gatan!* (skrift framtagen av SKL, Sveriges Kommuner och Landsting) som ledstjärna för riktlinjer och åtgärdsförslag.

År 2003 togs Trafikutredning för Höörs centrum fram. Syftet med utredningen var att ta fram en helhetslösning för trafiken i Höörs centrum. Utredningen ger riktlinjer för planeringen av bostäder, handel, verksamheter och service. Den behandlar också trafikfrågor, gatu- och torgmiljöerna samt grönstrukturen. I utredningen redovisas cykelnätet och trafiksäkerhetsbrister i detta. Även barnens skolvägar har kartlagts utifrån trafiksäkerhet. Vidare presenteras åtgärdsförslag på huvudnätet för bilar.

Rätt fart i Höör togs fram 2009. Utredningen redovisar en översyn av alla hastigheter inom samtliga tätbebyggda områden i Höörs kommun och har resulterat i en hastighetsplan. Med stöd av analyserna ges förslag till riktlinjer på lämpliga hastighetsnivåer på gatunätet inom de tätbebyggda områdena i Höör.

Utöver ovan utgör övriga planer inom huvudpaketet (dvs. cykelplanen, gång- och tillgänglighetsplanen och hastighetsplanen) grundläggande utgångspunkter.

### 3. NULÄGE

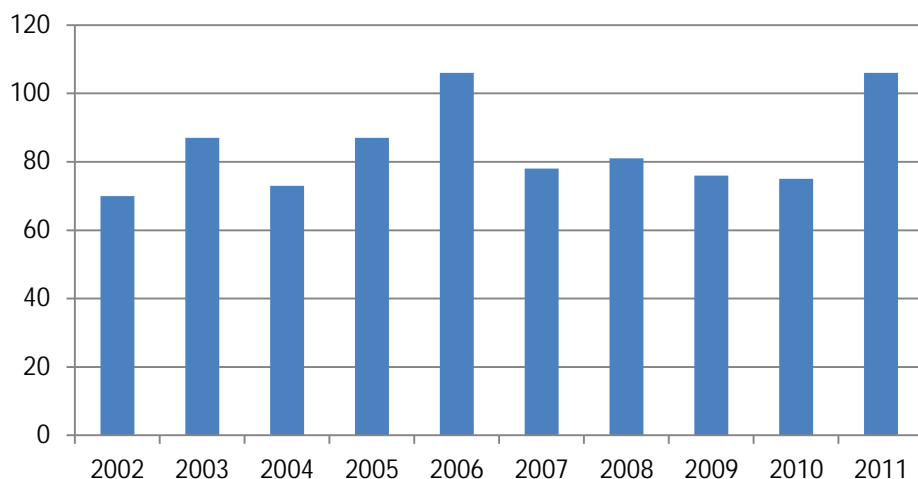
#### ÖVERGRIPANDE OLYCKSANALYS ENLIGT STRADA

STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) är ett nationellt register för polis- och sjukhusregistrerade olyckor av skadade på vägar och gator. Uppgifterna samlas i en gemensam databas, från vilken olika sökningar och uttag kan göras. Samtliga akutsjukhus i Skåne är anslutna. STRADA är ett viktigt hjälpmedel i arbetet med att identifiera olyckstyper och olycksplatser. Tidigare använde man sig enbart av polisens statistik, vilket betydde att bortfallet var stort, särskilt för fotgängare och cyklister. Dessa grupper polisanmäler sällan eller aldrig när de t ex råkar ut för en singelolycka, men när de uppsöker sjukhus registreras deras skada, både allvarlighetsgrad och plats där den inträffade. Även med STRADA finns ett visst bortfall, i synnerhet bland fotgängare och cyklister, eftersom inte alla uppsöker ett akutsjukhus.

Ett uttag ur databasen har gjorts för hela Höörs kommun för den senaste tioårsperioden 2002-2011.

De tio senaste åren har antalet olyckor i Höörs kommun varierat mellan 70 och 106. Åren 2007-2010 låg antalet olyckor på en relativt konstant nivå. År 2011 ökade dock antalet olyckor.

**Antal trafikolyckor i Höörs kommun**

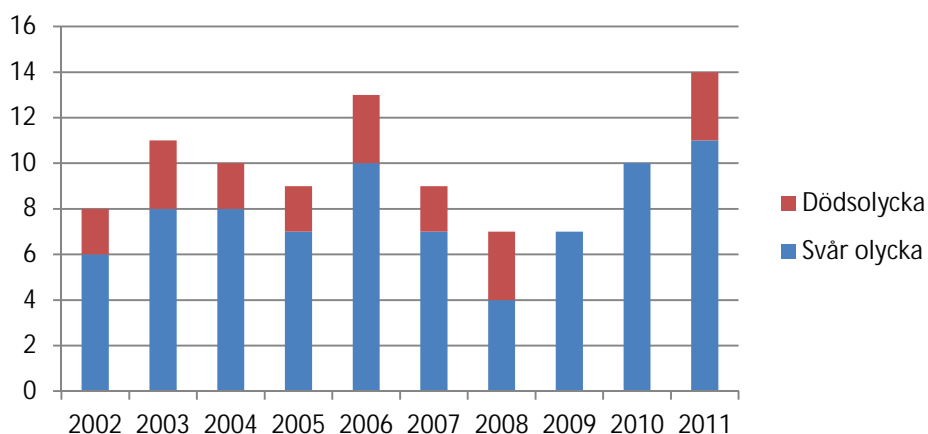






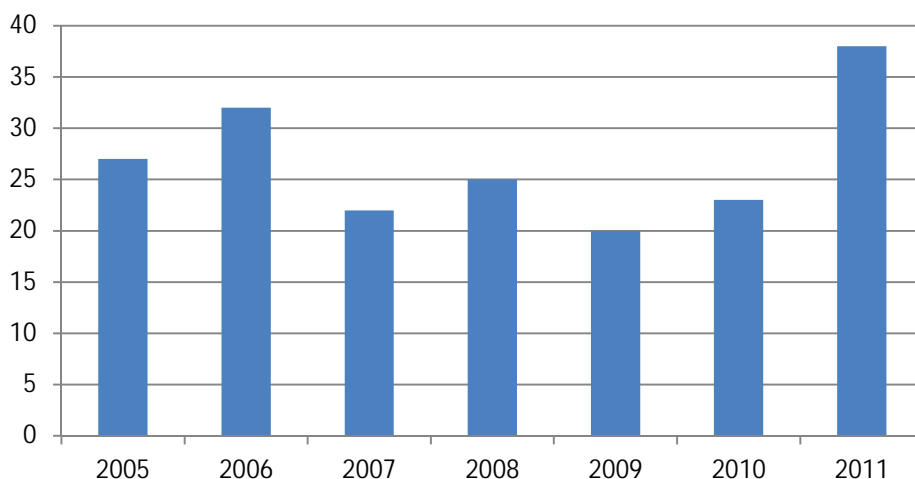
De lindriga olyckorna har minskat de senaste fyra åren, däremot har det skett en ökning av antalet svåra olyckor under samma tidsperiod. Dödsolyckorna varierar mellan noll och tre per år under en tioårsperiod. Under dessa tio år har 20 personer mist livet, varav 13 i olyckor på det statliga vägnätet. Totalt har en cyklist och tre fotgängare omkommit. Svåra olyckor sker till största del på statliga vägar. På dessa vägar är hastigheten hög vilket innebär svårare skador när en olycka inträffar.

### Antal svåra olyckor och dödsolyckor i Höörs kommun



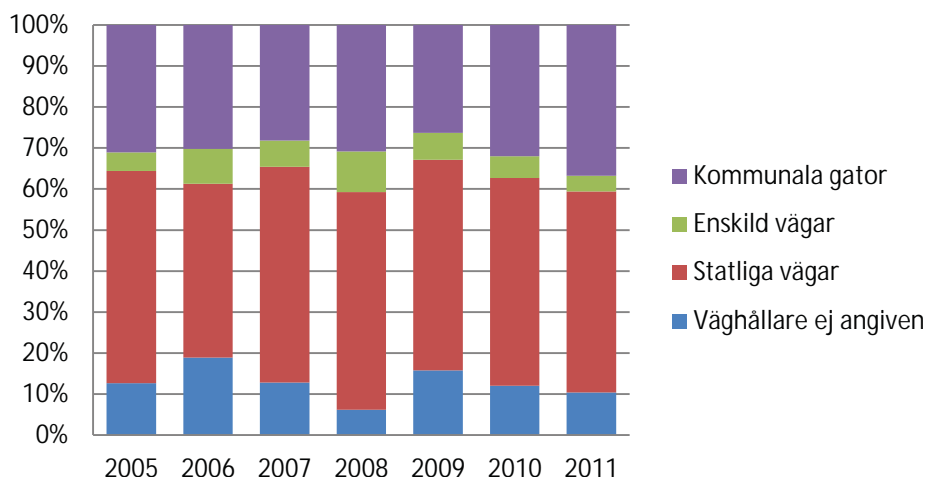
På det kommunala vägnätet har antalet olyckor ökat. År 2011 var det året då flest olyckor inträffade på det kommunala vägnätet. Åren innan har det skett ca 20-30 olyckor årligen. De flesta olyckorna är lindriga, men det har skett flera svåra olyckor och två dödsfall sedan 2005.

### Antal trafikolyckor på kommunala gator



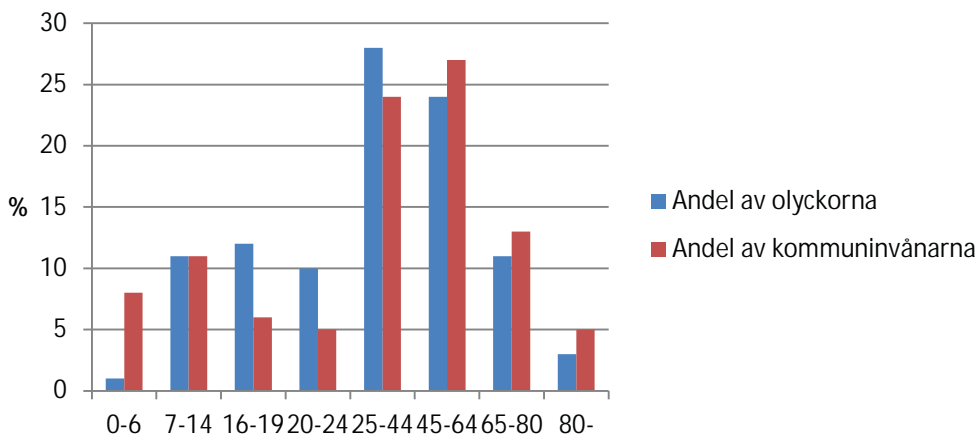
Ungefär en tredjedel av olyckorna sker på det kommunala vägnätet och 45-60 % av olyckorna sker på det statliga vägnätet. En liten del av olyckorna sker på enskilda vägar och för en del finns inte väghållaren registrerad. Fördelningen ser ungefär likadan ut 2005-2011. Till viss del speglar fördelningen att de statliga vägarna utgör ett större antal längdkilometer än de kommunala vägarna.

### Antalet olyckor fördelat på väghållare



Åldersgrupperna som innefattar åldern 16-24 år utgör 11 % av befolkningen men är inblandade i 22 % av olyckorna under tioårsperioden. Personer som är 45 år och äldre utgör en större del av befolkningen än den andel olyckor de är inblandade i. Majoriteten av de som skadas i trafikolyckorna är män (58 % män och 42 % kvinnor).

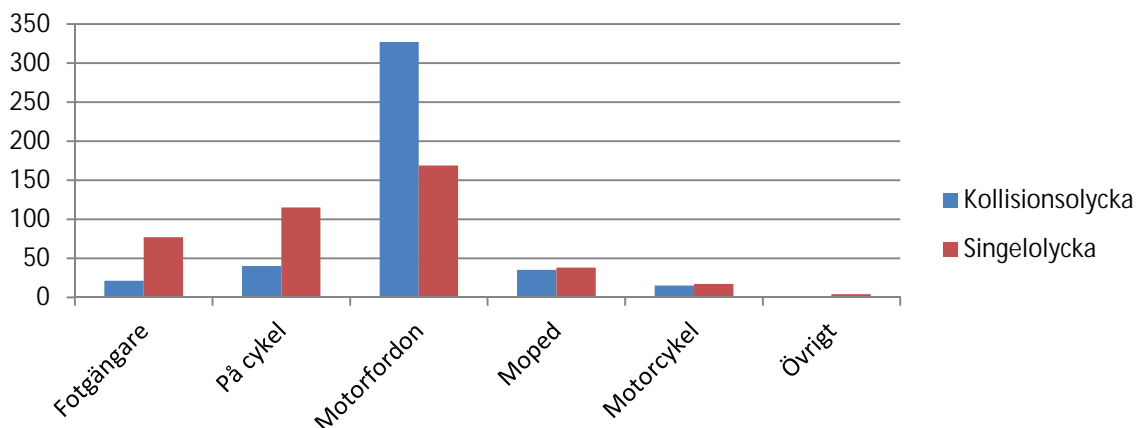
### Andel kommuninvånare och olyckor fördelat på ålder 2002-2011





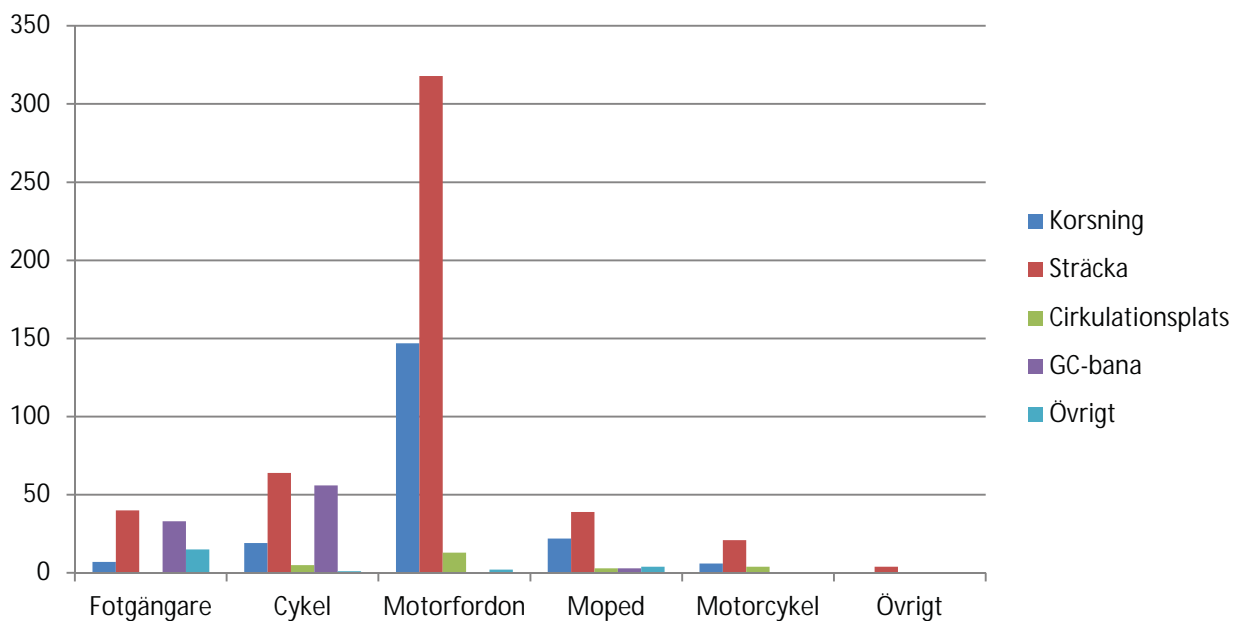
Flest skadas i motorfordon vid kollisionsolyckor. Statistiken visar också att singelolyckor är betydligt vanligare än kollisionsolyckor för grupperna fotgängare och cyklister.

### Antal skadade uppdelat på skadegrupp och olyckstyp 2002-2011



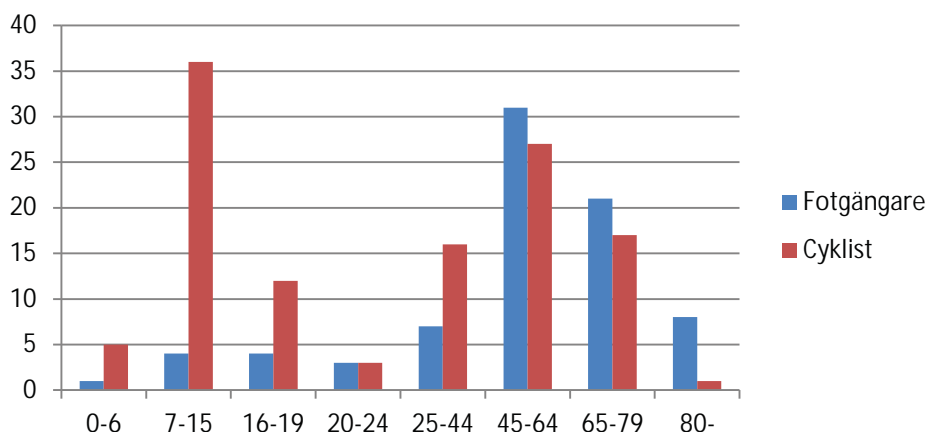
Flest trafikanter, 60 %, skadas på sträcka. 30 % av olyckorna med motorfordon inträffar i korsning. Närmre 40 % av olyckor när fotgängare eller cyklister skadas inträffar på GC-bana. Av dessa är drygt 80 % singelolyckor.

### Antal skadade uppdelat på skadegrupp och olycksplats 2002-2011



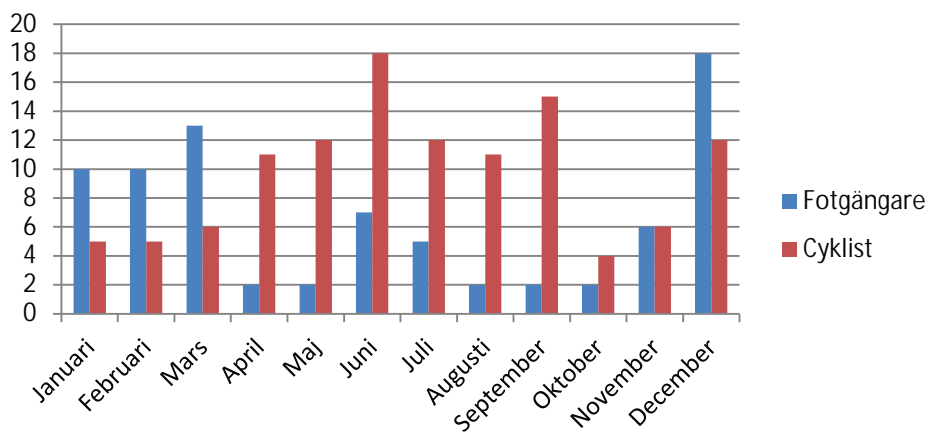
Singelolyckor med cyklister utgör 13 % av det totala antalet skadade. Flest singelolyckor med cyklister inträffar i åldern 7-15 år. Singelolyckor med fotgängare utgör 9 % av det totala antalet skadade. Flest singelolyckor med fotgängare inträffar i åldersgruppen 45 + (75 %).

### Singelolyckor fotgängare och cyklister uppdelat på ålder 2002-2011



Flest singelolyckor med fotgängare sker i december då fler än dubbelt så många skadas som under en genomsnittlig månad. Singelolyckor för fotgängare är också vanligare under månaderna januari - mars. Orsaken till det stora antalet olyckor under dessa vintermånader kan vara halka. Singelolyckorna för cyklister är störst under sommaren och mindre under vintern (undantaget december). Det beror sannolikt på att fler cyklar under sommarhalvåret.

### Singelolyckor fotgängare och cyklister uppdelat på månad 2002-2011





## ANVÄNDANDE AV SÄKERHETSUTRUSTNING

Användning av bälte minskar risken för dödliga och allvarliga skador med 50%. Bältesanvändningen i Höör var vid mätningen 2011 95,5 %. Lund, Åstorp och Kävlinge har samtliga en bältesanvändning på över 99 % och ligger i topp av de svenska kommunerna (källa: NTF, Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens främjande).

Varje år skadas i Sverige minst 30 000 cyklister i trafiken, det vill säga omkring 100 varje dag. Hälften av alla cyklister som omkommer i trafiken är över 64 år. Mer än hälften av de cyklister som omkommer skulle ha överlevt om de använt hjälm. Tätt trafik, stress, vårdslösa medtrafikanter, halka och lösgrus är vanliga orsaker till cykelolyckor. I Skåne är cykelhjälm användningen generellt låg. Det är bara knappt 25 % av samtliga cyklister som använder hjälm. I Stockholm är motsvarande siffra 70 %. (VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut)

## DRIFT OCH UNDERHÅLL

Drift och underhåll är viktig för att skapa en säker och trygg trafikmiljö för kommunens invånare. En del av ansvaret vilar på den enskilda fastighetsägaren. Över 70 % av cyklister och 80 % av fotgängarna som skadas i Höörs kommun skadas i en singelolycka. En del av dessa olyckor beror på brister i väglaget såsom halka, löst grus eller en grop i asfalten. Ansvaret för sopning, snöröjning och halkbekämpning ligger både hos kommunen och de privata fastighetsägarna.

Forskning visar att nästan 70 % av singelolyckorna med fotgängare kan härledas till orsaker som går att påverka med bättre drift och underhåll. Den vanligaste orsaken är halka. Särskilt utsatta är äldre trafikanter (källa: VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut).

## HASTIGHETENS BETYDELSE

Hastigheten har dels betydelse för hur stor risken är för att en olycka ska inträffa och dels betydelse för hur allvarliga följer en olycka får. Sannolikheten för att en fotgängare ska dödas beror på den hastighet bilen har i kollisionsogonblicket. Nio av tio oskyddade trafikanter överlever att bli påkörda av en bil i 30 km/h. Vid 40 km/h överlever sju av tio och vid 50 km/h överlever bara två av tio. Därför bör hastigheterna

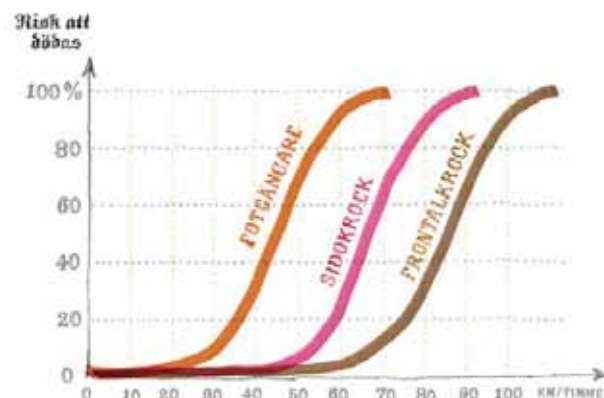


Illustration: Caroline Andersson, Atelje C.

inte överstiga 30 km/h i miljöer där oskyddade trafikanter och bilister blandas.

Om gatan har separering mellan motorfordon och oskyddade trafikanter kan högre hastigheter tillåtas, men då bör punkter (korsningar/passager) där konflikter mellan oskyddade och skyddade trafikanter kan uppstå ändå ha hastighetsnivåer på högst 30 km/h, vilket till exempel kan uppnås med hjälp av hastighetsdämpande åtgärder. Med ovanstående bakgrund blir 30 km/h en naturlig hastighet att eftersträva i alla bostadsområden samt vid förskolor, skolor och fritids hem.

Att skylta merparten av gatorna i lokalnätet som 30 km/h kan dock upplevas som plötrigt. Tekniska nämnden i Höörs kommun har tagit beslutet att man vill undvika en plötrig trafikmiljö och därför har nämnden valt att inte föreslå att bostadsområden generellt ska skyltas 30 km/h. Beslutet i Tekniska nämnden frångår därmed rekommendationen i "Rätt fart i staden". Det är dock viktigt att komma ihåg att endast ändrad skyltad hastighet på en kort sträcka inte nödvändigtvis sänker den verkliga hastigheten. Genom att välja 40 km/h nås förhoppningsvis större acceptans.

I hastighetsplanen beskrivs konsekvenserna av de nya hastighetsgränserna ingående. Kortfattat rörande trafiksäkerheten kan konstateras att trafiksäkerheten på sträcka ökar jämfört med idag till följd av generell sänkt hastighet från 50 till 40 km/h. Eftersom 30 km/h krävs för god trafiksäkerhet där oskyddade trafikanter blandas med biltrafik uppnås dock inte bästa möjliga trafiksäkerhet med 40 km/h. På sträckor med 60 km/h blir det vid passager till och från hållplatser en utmaning att hitta rätt utformning av passagen.

Trafiksäkerheten i korsningspunkter blir på de sträckor där hastigheten höjs till 60 km/h låg med befintlig utformning. Exempel på korsningspunkter är övergångsställen (utan hastighetsdämpande åtgärder), cykelöverfarter och passager till/från busshållplatser. På gator med föreslagna hastighetsgränser 40 km/h får dessa punkter mindre god kvalitet. Korsningspunkter mellan två bilvägar utan speciella åtgärder får mindre god kvalitet.

Tabellen nedan redovisar resultatet av en hastighetsmätning som utförts 2012. Med 85-percentil avses att 85 % av bilarna har en hastighet lika med eller lägre än angiven hastighet. Totalt överskrider skyltad hastighet i 10 mätpunkter (markerade med rött i tabellen) räknat utifrån värdet för 85-percentilen.

| Gata/plats                | Skyltad hastighet | Medelhastighet samtliga fordon (km/h) | Andel över skyltad hastighet | 85-percentil (km/h) |
|---------------------------|-------------------|---------------------------------------|------------------------------|---------------------|
| Bangårdsgatan             | 50                | 32,4                                  | 0,1                          | 35                  |
| Bangårdsgatan/ Hälsövägen | 50                | 39,7                                  | 0,3                          | 43                  |
| Björkgatan                | 50                | 36,4                                  | 0,1                          | 40                  |
| Björkgatan N              | 50                | 33,2                                  | 0,5                          | 37                  |
| Björkgatan S              | 50                | 31,5                                  | 0,1                          | 34                  |
| Fogdarödsvägen            | 50                | 37,6                                  | 0,5                          | 42                  |
| Friluftsvägen SO          | 50                | 41,6                                  | 0,7                          | 46                  |
| Hörbyvägen                | 50                | 43,5                                  | 3,4                          | 49                  |
| Hörbyvägen                | 50                | 45,2                                  | 8,8                          | 50                  |
| Hörbyvägen V              | 50                | 41,9                                  | 0,6                          | 45                  |
| Industrigatan             | 50                | 38,6                                  | 0,3                          | 42                  |
| Industrigatan NO          | 50                | 48,7                                  | 29,2                         | 53                  |
| Järnvägsgatan             | 50                | 41,3                                  | 0,4                          | 46                  |
| Järnvägsgatan 4b          | 50                | 33,7                                  | 0,1                          | 39                  |
| Järnvägsgatan/Fyra däck   | 50                | 38                                    | 0,1                          | 41                  |
| Järnvägsgatan/ICA         | 50                | 28,7                                  | 0,0                          | 31                  |
| Järnvägsgatan/Sportringen | 50                | 30,4                                  | 0,0                          | 34                  |
| Lodjursstigen             | 50                | 31,8                                  | 0,0                          | 34                  |
| Lärkgatan                 | 50                | 30,7                                  | 0,0                          | 35                  |
| Maglasätessvägen väster   | 70                | 72,3                                  | 78,6                         | 78                  |
| Maglasätessvägen öster    | 50                | 48,9                                  | 26,7                         | 53                  |
| Möllevägen                | 50                | 39,9                                  | 1,3                          | 45                  |
| N Fogdarödsvägen          | 50                | 36                                    | 0,0                          | 38                  |
| Norrevärnsgatan           | 50                | 44,1                                  | 1,1                          | 47                  |
| Nya Sättoftavägen         | 50                | 41,4                                  | 1,2                          | 47                  |



|  |         |      |          |    |
|--|---------|------|----------|----|
| Nybyvägen V                            | 40      | 47,7 | 98,3     | 54 |
| Nybyvägen Ö                            | 50      | 45,9 | 4,5      | 50 |
| Ringvägen                              | 50      | 42,5 | 1,6      | 46 |
| Sanatorievägen kapellet                | 50      | 47,3 | 19,6     | 54 |
| Sanatorievägen N                       | 70      | 59,9 | 1,3      | 65 |
| Sanatorievägen S                       | 50      | 54,6 | 86,0     | 60 |
| Skolgatan                              | 50 (30) | 36,2 | 1,5/95,6 | 43 |
| Stenskogsvägen                         | 50      | 47   | 5,9      | 51 |
| Stenskogsvägen                         | 50      | 46,3 | 4,7      | 52 |
| Stenskogsvägen                         | 50      | 55,4 | 95,5     | 60 |
| Storgatan                              | 50      | 33   | 0,0      | 37 |
| Storgatan/Torget                       | 50      | 23,1 | 0,0      | 28 |
| Sätoftavägen Bron                      | 50      | 52,7 | 77,5     | 60 |
| Sätoftavägen Ekbacken                  | 50      | 54,7 | 96,4     | 58 |
| Södergatan                             | 50      | 38,7 | 0,1      | 41 |
| Södergatan                             | 50      | 40,2 | 0,1      | 43 |
| Södergatan                             | 50      | 41,5 | 0,3      | 44 |
| Violgatan                              | 50      | 34,7 | 0,6      | 40 |
| Åkersbergsgatan 12b                    | 50      | 45,3 | 2,3      | 49 |
| Åkersbergsgatan söder Frostavallsvägen | 50      | 44,3 | 1,4      | 47 |
| Åkersbergsgatan/Torget                 | 50      | 26,4 | 0,0      | 31 |
| Åkersbergsgatan/Torget                 | 50      | 28,5 | 0,0      | 33 |
| Åkersbergsgatan/Viadukten              | 50      | 37,2 | 0,0      | 39 |
| Ängsgatan                              | 50      | 33,6 | 0,0      | 38 |
| Östergatan Skolan                      | 50 (30) | 37,8 | 3,4/98,2 | 45 |

## SPECIFIKA PUNKTER ENLIGT STRADA

Får att kunna identifiera de mest skadedrabbade punkterna och sträckorna i Höörs kommun, har platsen för samtliga olyckor mellan två trafikanter där den ena varit motorfordon kartlagts.

De punkter där fler än 5 olyckor inträffat under den senaste tioårsperioden (2002-2011) har identifierats och redovisas i kartan på de följande två sidorna (Höörs tätort respektive översikt över hela kommunen). Sträckor där det inträffat många olyckor i jämförelse med övriga vägnätet redovisas också.

Exponeringen, det vill säga hur många oskyddade trafikanter som är i rörelse i kombination med trafikflödet, har stor påverkan på risken att skadas. Därför finns det sannolikt punkter där trafiksäkerheten är bristande utan att det visar sig i olycksstatistiken.

### Höör

I tabellen nedan redovisas antalet olyckor för respektive punkt/sträcka och hur många av dessa olyckor som var svåra. Det anges också hur uppdelningen ser ut för olika olyckstyper. Numret för respektive punkt eller sträcka anges i kartan på nästa sida. Beteckningarna för olyckstyperna har följande betydelse:

S=Singelolycka, motorfordon

U=Upphinnandeolycka

M=Mötesolycka

O=Omkörningsolycka

A=Avsvängandeolycka

K=Korsandeolycka

C=Cyklist/moped i kollision med motorfordon

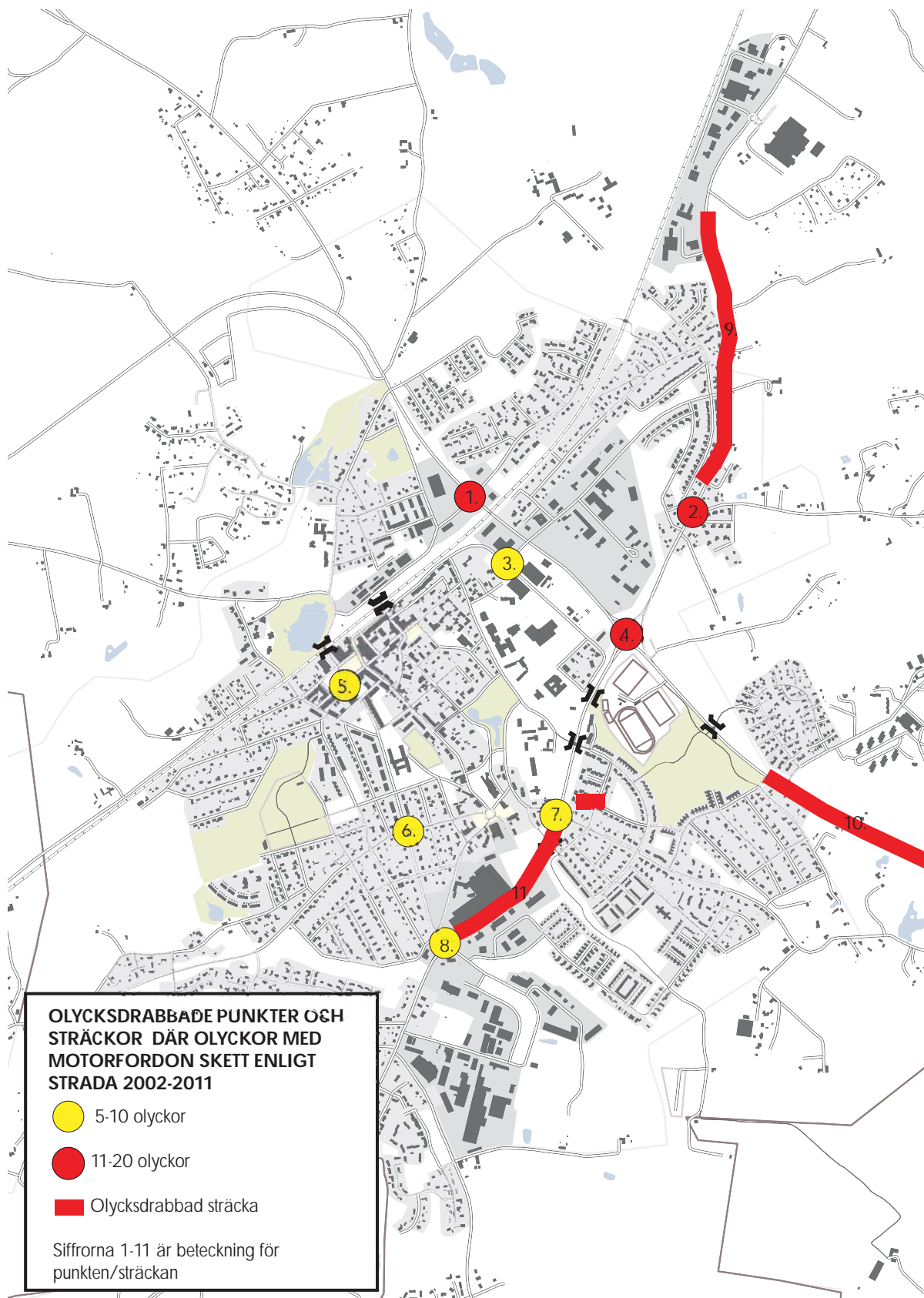
F=Fotgängare i kollision med motorfordon

V=Övrigt

Den vanligaste olyckstypen för de identifierade punkterna och sträckorna i Höörs tätort är cyklist/mopeder som kolliderat med ett motorfordon (30 st). Även singelolyckor, upphinnandeolyckor och korsandeolyckor utgör en stor andel av det totala. 14 % av olyckorna är svåra olyckor. Inga dödsolyckor har inträffat i de identifierade punkterna/sträckorna.

| Nr            | Antal olyckor | Antal svåra olyckor | Antal dödsolyckor | S         | U         | M        | O        | A        | K         | C         | F        | V        |
|---------------|---------------|---------------------|-------------------|-----------|-----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|----------|----------|
| 1             | 18            | 1                   | 0                 | 4         | 8         |          |          | 1        | 1         | 2         |          | 1        |
| 2             | 11            | 2                   | 0                 | 2         |           |          |          | 2        | 3         | 4         |          |          |
| 3             | 5             | 0                   | 0                 | 1         | 2         |          | 1        |          |           | 1         |          |          |
| 4             | 14            | 1                   | 0                 | 3         | 3         |          |          | 1        |           | 7         |          |          |
| 5             | 6             | 1                   | 0                 |           |           |          |          |          |           | 6         |          |          |
| 6             | 6             | 1                   | 0                 |           |           |          |          |          | 1         | 3         | 2        |          |
| 7             | 5             | 3                   | 0                 |           | 1         |          |          |          | 1         | 2         | 1        |          |
| 8             | 5             | 1                   | 0                 |           |           |          |          |          |           | 4         |          | 1        |
| 9             | 6             | 1                   | 0                 |           |           |          |          | 1        | 4         | 1         |          |          |
| 10            | 6             | 0                   | 0                 | 1         | 2         |          |          |          | 3         |           |          |          |
| 11            | 7             | 1                   | 0                 | 5         |           |          |          | 1        |           |           | 1        |          |
| <b>Totalt</b> | <b>89</b>     | <b>12</b>           | <b>0</b>          | <b>16</b> | <b>16</b> | <b>0</b> | <b>1</b> | <b>6</b> | <b>13</b> | <b>30</b> | <b>4</b> | <b>2</b> |





## Statliga vägnätet utanför Höör

I tabellen nedan redovisas antalet olyckor för respektive punkt/sträcka och hur många av dessa olyckor som var svåra. Det anges också hur uppdelningen ser ut för olika olyckstyper. Numret för respektive punkt eller sträcka anges i kartan på nästa sida. Beteckningarna för olyckstyperna har följande betydelse:

S=Singelolycka, motorfordon

U=Upphinnandeolycka

M=Mötesolycka

O=Omkörningsolycka

A=Avsvängandeolycka

K=Korsandeolycka

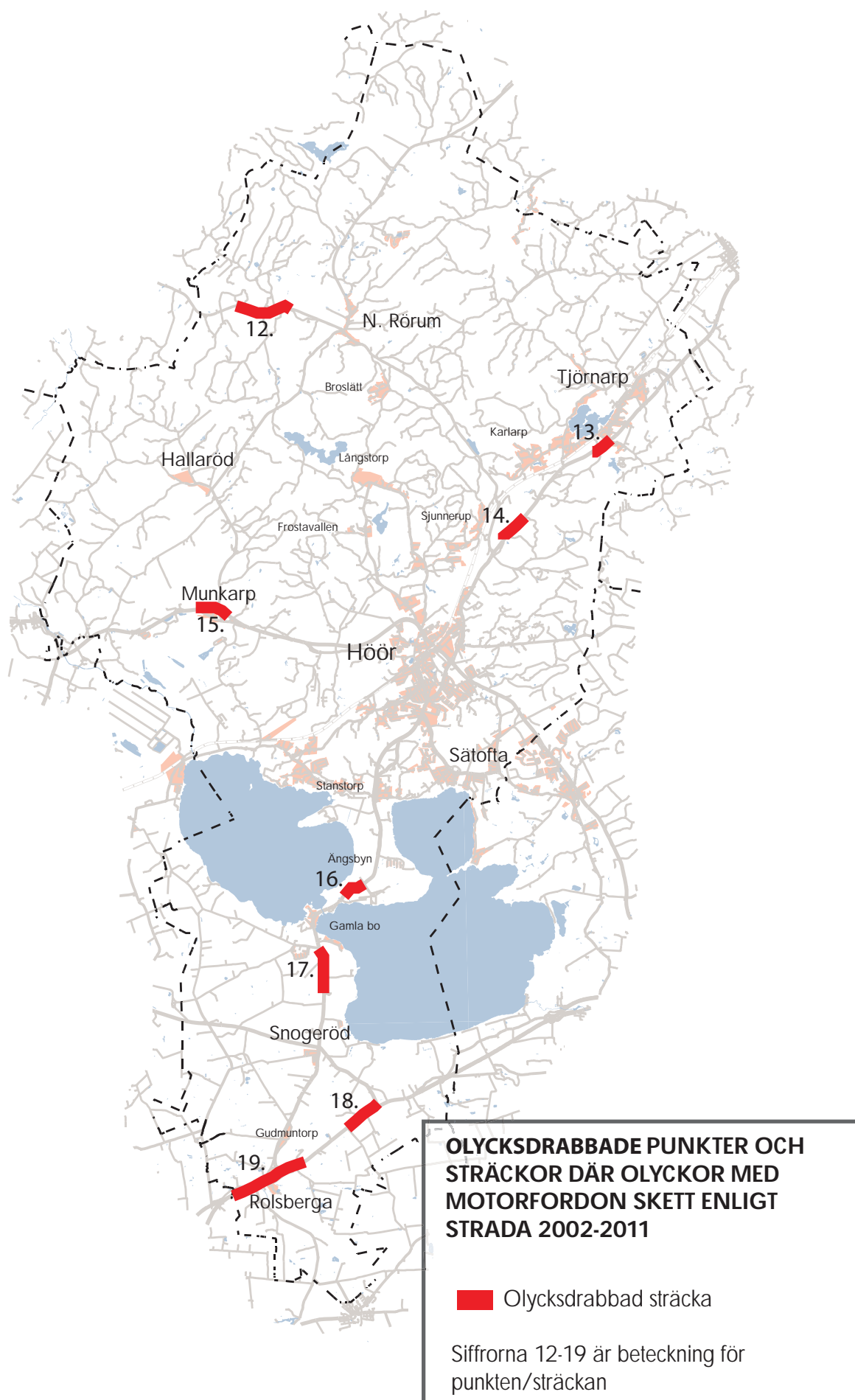
C=Cyklist/moped i kollision med motorfordon

F=Fotgängare i kollision med motorfordon

V=Övrigt

Den vanligaste olyckstypen för de identifierade sträckorna är singelolyckor (36 st). Även upphinnandeolyckor, mötesolyckor och korsandeolyckor utgör en stor andel av det totala. 21% av olyckorna har varit svåra olyckor. Totalt har det skett sex dödsolyckor på de identifierade sträckorna.

| Nr            | Antal olyckor | Antal svåra olyckor | Antal dödsolyckor | S         | U         | M         | O        | A        | K         | C        | F        | V        |
|---------------|---------------|---------------------|-------------------|-----------|-----------|-----------|----------|----------|-----------|----------|----------|----------|
| 12            | 8             | 0                   | 0                 | 7         |           |           |          |          | 1         |          |          |          |
| 13            | 9             | 1                   | 3                 | 3         | 1         | 3         |          |          | 1         | 1        |          |          |
| 14            | 9             | 2                   | 0                 | 3         | 2         | 2         | 1        |          |           |          |          | 1        |
| 15            | 10            | 2                   | 1                 | 6         | 1         |           |          |          | 1         | 1        |          | 1        |
| 16            | 10            | 2                   | 0                 | 4         | 2         | 1         | 1        | 1        |           | 1        |          |          |
| 17            | 8             | 0                   | 0                 | 3         | 3         |           |          | 2        |           |          |          |          |
| 18            | 24            | 4                   | 0                 | 7         | 7         | 3         |          |          | 5         |          |          | 2        |
| 19            | 11            | 2                   | 2                 | 3         | 1         | 2         |          | 1        | 2         |          | 1        | 1        |
| <b>Totalt</b> | <b>89</b>     | <b>13</b>           | <b>6</b>          | <b>36</b> | <b>17</b> | <b>11</b> | <b>2</b> | <b>4</b> | <b>10</b> | <b>3</b> | <b>1</b> | <b>5</b> |



## IDENTIFIERADE BRISTER I CYKEL- PLANEN OCH GÅNG- OCH TILL- GÄNGLIGHETSPLANEN

I cykelplanen och gång- och tillgänglighetsplanen har brister identifierats vid ett antal korsningar och sträckor. Se vidare i respektive plan. Bristerna är ofta kopplade till trafiksäkerhet. Åtgärder för dessa kommer att presenteras i kapitel 5 "Förslag till åtgärder".



*Illustration: Pamela Sjöstrand, Tyréns*



## 4. STRATEGIER OCH MÅL

### NATIONELLA MÅL

Det övergripande målet för transportpolitiken, enligt proposition 2008/09:93, skall fortsatt vara att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Därtill finns ett funktionsmål rörande tillgänglighet. Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för resor och transporter. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Funktionsmålet innehåller också en del om att transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot män och kvinnors transportbehov. Det finns även ett hänsynsmål som syftar till att utformning, funktion och användning av transportsystemet ska bidra till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, samt bidra till ökad folkhälsa och att miljö kvalitetsmål uppnås.

Trafikverket har tillsammans med flera andra aktörer satt upp etappmål för 2020. Målen grundar sig på vad som är nödvändigt för att uppnå max antal dödade. Målet är att det ska vara max 220 dödade i vägtrafiken år 2020. År 2011 omkom 314 personer. Etappmålet för allvarligt skadade är att det ska minska med 25 % till år 2020. Följande generella mål och målnivåer föreslås vara uppnådda senast år 2020:

- 80 procent av trafikarbetet på de statliga vägarna sker inom rådande hastighetsgränser.
- Hastighetsefterlevnaden på kommunala gator har ökat med 86 procent.
- 99,90 procent av trafikarbetet sker med nyktra motorfordonsförare (under 0,2 promille).
- Högst 5 procent av förarna uppger att de somnat eller nästan somnat vid bilkörning under senaste året.
- 99 procent av förare och passagerare i personbil använder bilbälte.
- 70 procent av cyklisterna använder hjälm.
- 100 procent av nya bilar har högsta säkerhetsklass enligt Euro NCAP.
- 100 procent av nya tunga fordon har nödbromssystem.
- 75 procent av trafikarbetet på vägar med hastighetsgräns över 80 km/tim sker på vägar som är

mötesseparerade.

- Öka andelen säkra GCM-passager på huvudnätet.
- Öka andelen säkra korsningar på huvudnätet.
- Minska tiden från skada till adekvat sjukvård.
- Ökning av index för svar på attitydfrågor om trafiksäkerhet.

Nollvisionen är grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige. I Nollvisionen slås fast att det är oacceptabelt att vägtrafiken kräver människoliv. Trafiksäkerhetsarbetet i Nollvisionens anda innebär att vägar, gator och fordon i högre grad ska anpassas till människans förutsättningar. Nollvisionen accepterar att olyckor inträffar, men inte att de leder till allvarliga personskador.

### KOMMUNALA MÅL

Utifrån Trafikstrategin, översiktsplanen, alliansens avsiktsförklaring samt kunskapen om trafiksituationen i kommunen har fem effektmål formulerats för trafikplanen:

- Fler upplever kommunen som tillgänglig och nära
- Fler upplever att trafikmiljön är attraktiv
- Andelen hållbara resor ökar
- Färre skadas och dödas i trafiken
- Fler håller hastighetsgränserna

Effektmålen behövs för att säkra att trafikens negativa effekter minskar och att kommunens identitet stärks. Hur målen följs upp beskrivs i kapitlet "Uppföljning".

För att säkra att utvecklingen går åt rätt håll och för att stärka kommunens arbete med att skapa ett hållbart trafiksystem har ett antal kompletterande åtgärds mål satts upp. De åtgärder som föreslås är de som bedöms ha störst effekt. Hur många och vilka åtgärder som ska genomföras under ett visst år sätts i samband med budgetarbetet.

De åtgärds mål som är närmast berör trafiksäkerhetsprogrammet är: utbyggnad av felande gång- och cykellänkar, åtgärdande av punkter från trafiksäkerhetsprogrammet, omskyllning av hastighetsgränser samt genomförande av trafiksäkerhetsåtgärder vid gång- och cykelpassager. Viktigt för att förbättra trafiksäkerheten är också att medel för drift- och underhållsåtgärder följer investeringar av nya gång- och cykelvägar samt att samråd hålls med Trafikverket.

## 5. FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER

### SPECIFIKA ÅTGÄRDER - OLYCKSANALYSEN

De olycksdrabbade punkter och sträckor som identifierats enligt STRADA (se kartor kapitel 3) kan ha brister i den fysiska utformningen som behöver åtgärdas för att öka trafiksäkerheten. För att kunna avgöra vilken typ av åtgärd som är lämplig för att minska olycksrisken måste djupare analyser/utredningar göras i ett fortsatt arbete.

Brister i trafiksäkerheten har även identifierats i Cykelplanen och Gång- och tillgänglighetsplanen. För några av punkterna och sträckorna har bristerna varit desamma som de mest olycksdrabbade vilket ytterligare visar på att det finns brister i trafiksäkerheten. Följande punkter har identifierats både i olycksanalysen och i Cykelplanen eller Gång- och tillgänglighetsplanen:

- Väg 13/Norrevärnsgatan
- Väg 13/Väg 23
- Väg 13/Industrigatan
- Väg 23/Södergatan

### SPECIFIKA ÅTGÄRDER - CYKELPLANEN

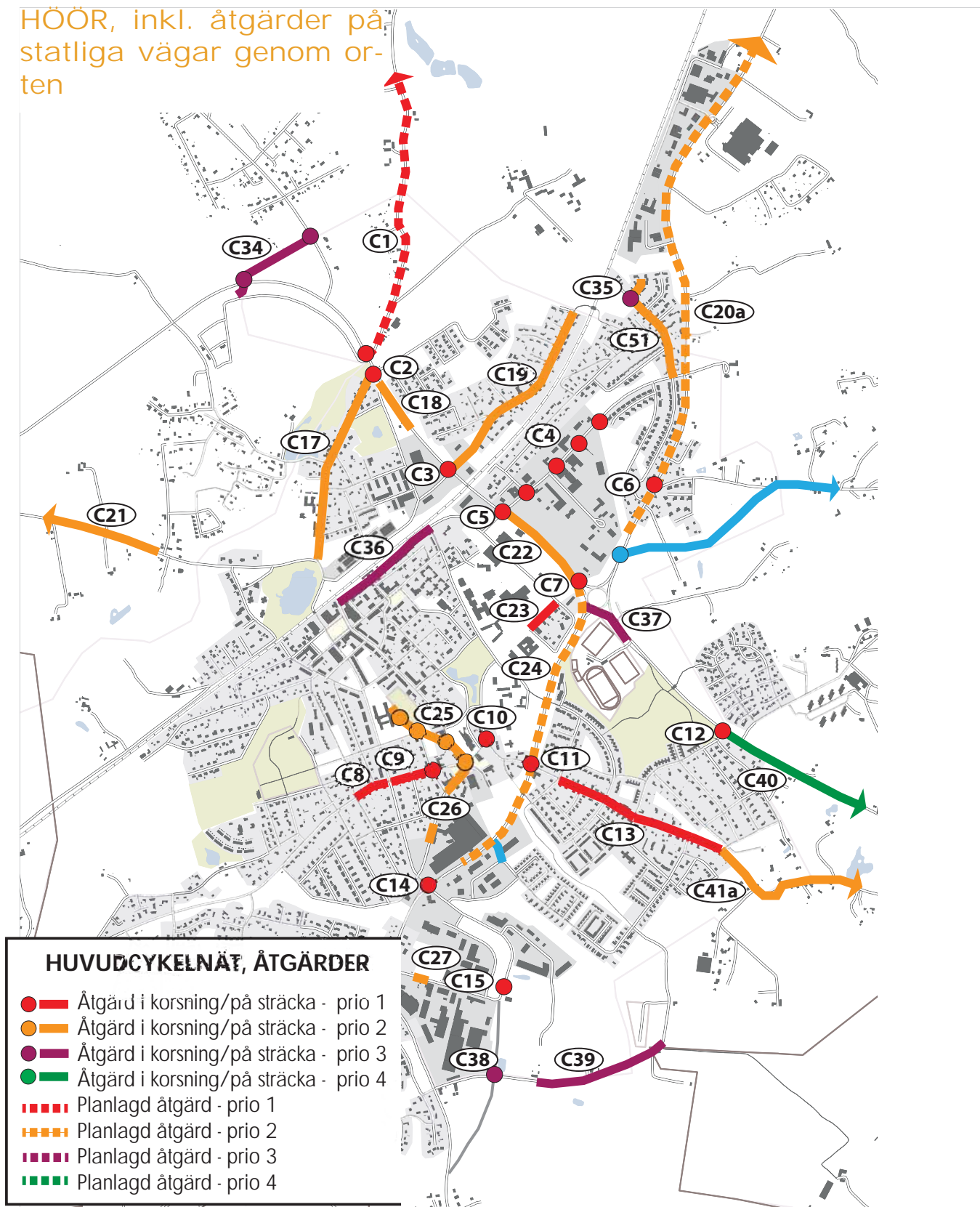
Förslag till åtgärder beskrivs på kartorna på följande sidor och är hämtade från Cykelplanen. Åtgärderna har tagits fram utifrån de brister som har identifierats vid inventeringen. Bristerna redovisas för Höör, de mindre tätorterna samt mellan tätorterna (utmed det statliga vägnätet). Hur prioriteringen i de olika kategorierna har gjorts beskrivs i kapitlet "Åtgärdssammanställning".



*Illustration: Pamela Sjöstrand, Tyréns*

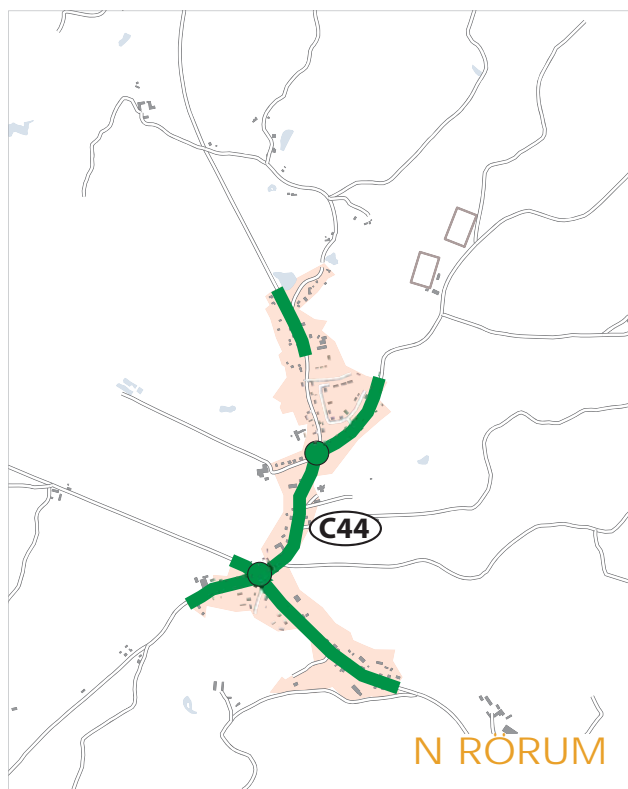
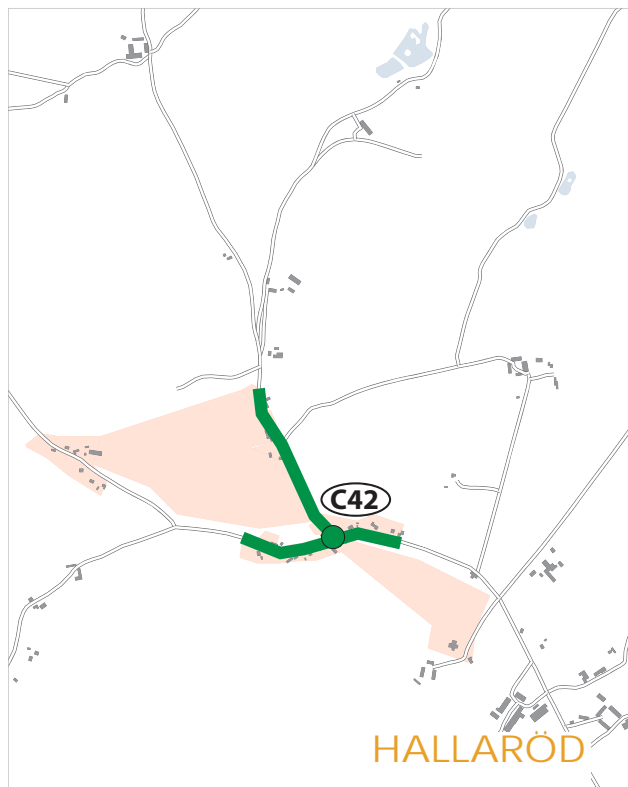
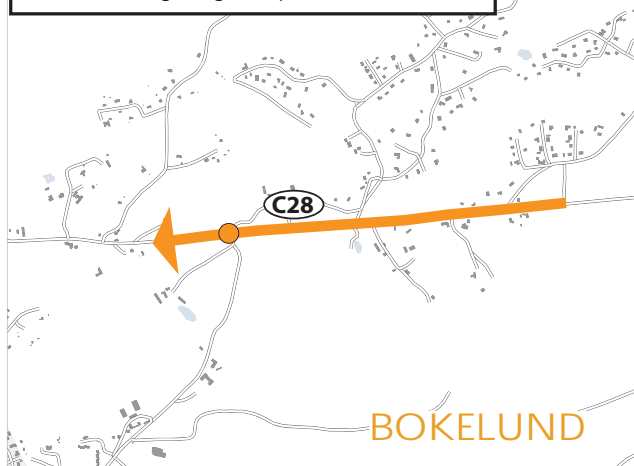


HÖÖR, inkl. åtgärder på statliga vägar genom orten

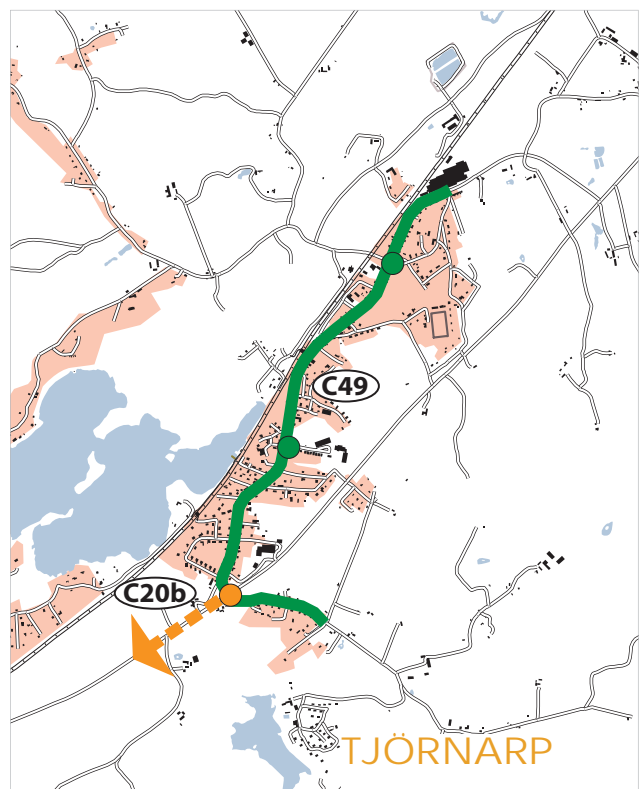
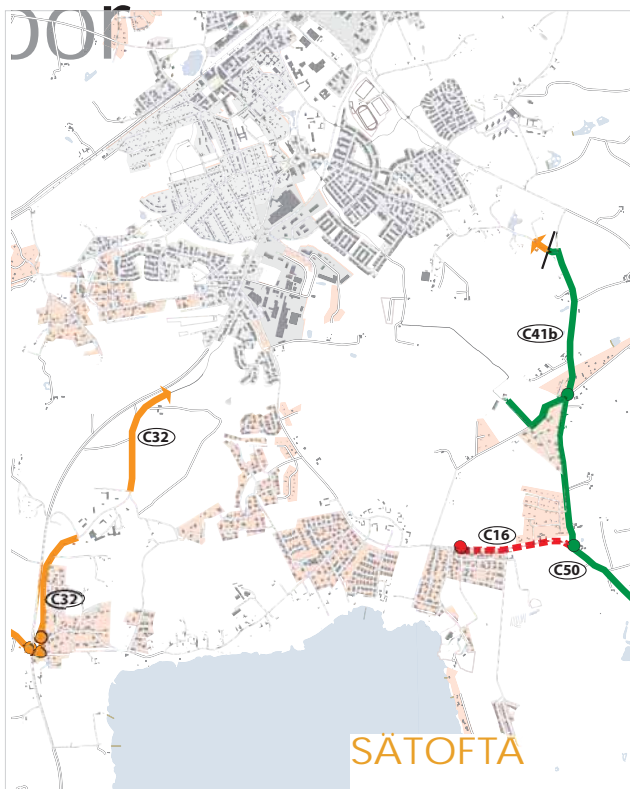
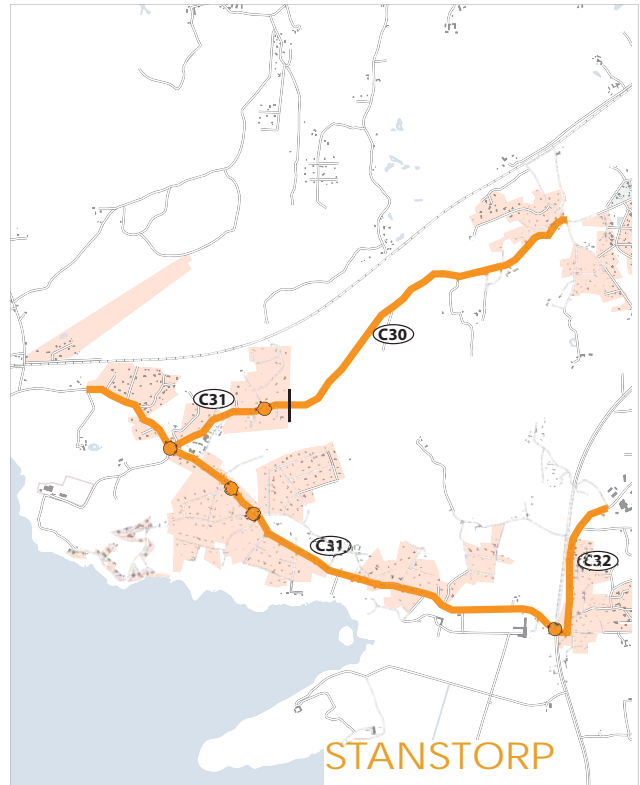
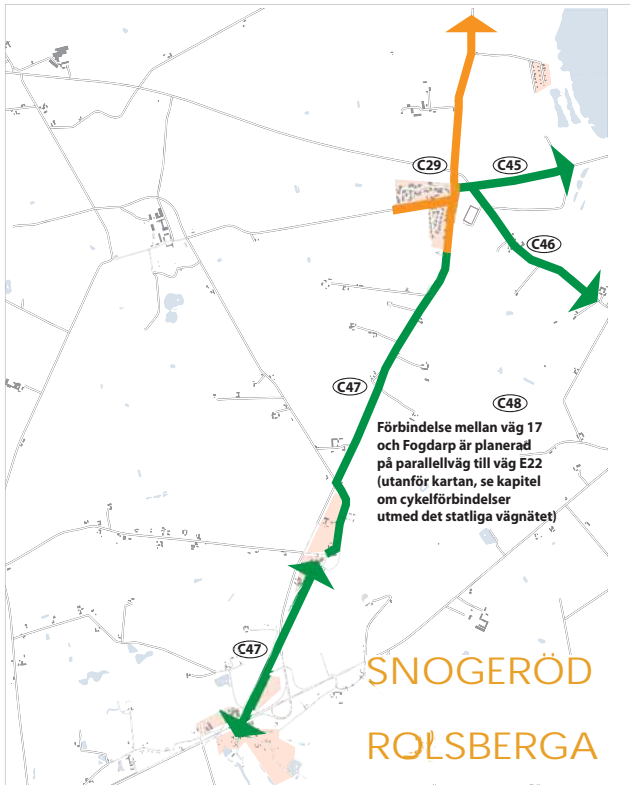


### HUVUDCYKELNÄT, ÅTGÄRDER

- Åtgärd i korsning/på sträcka - prio 1
- Åtgärd i korsning/på sträcka - prio 2
- Åtgärd i korsning/på sträcka - prio 3
- Åtgärd i korsning/på sträcka - prio 4
- Planlagd åtgärd - prio 1
- Planlagd åtgärd - prio 2
- Planlagd åtgärd - prio 3
- Planlagd åtgärd - prio 4





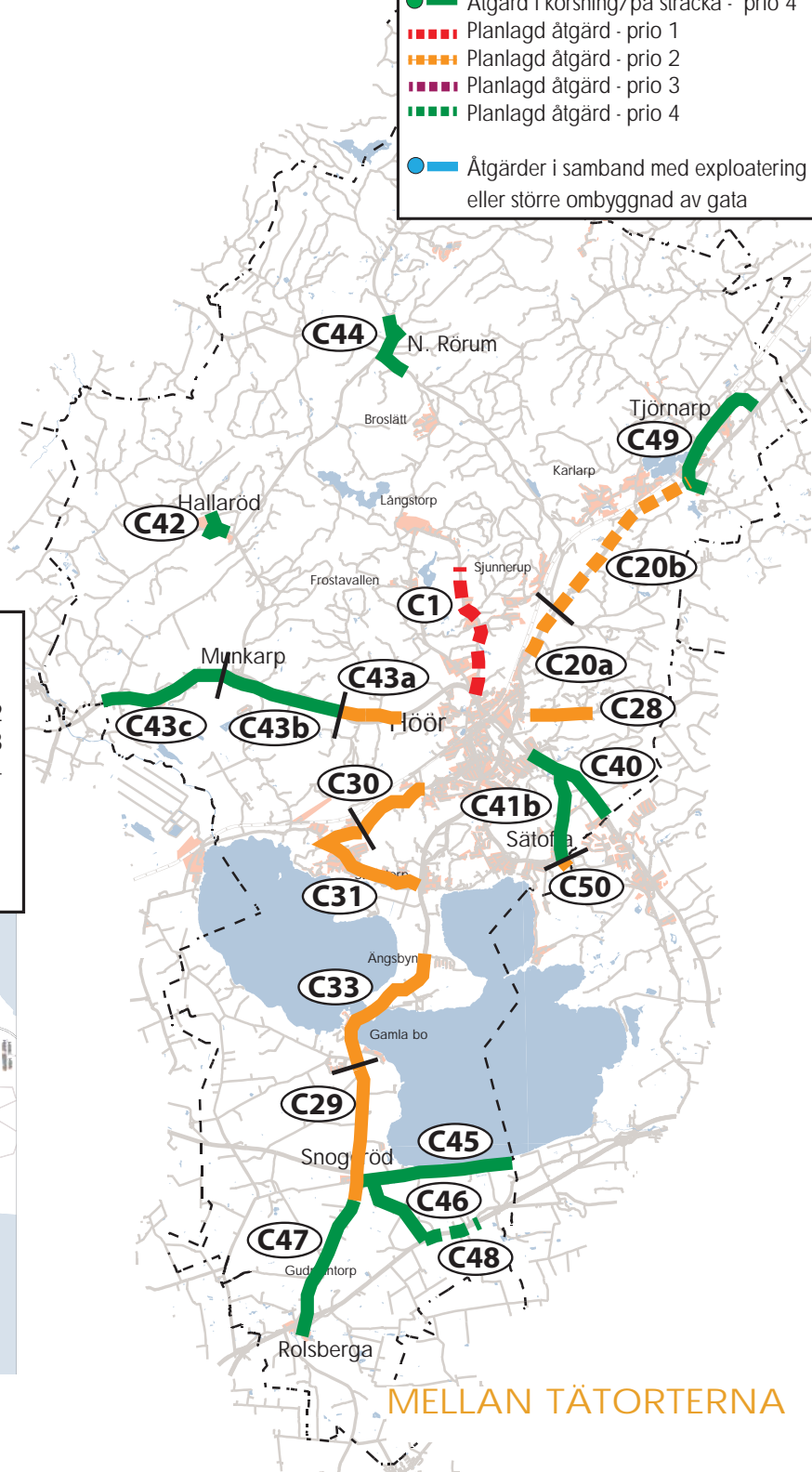


### HUVUDCYKELNÄT, ÅTGÄRDER

- Åtgärd i korsning/på sträcka - prio 1
- Åtgärd i korsning/på sträcka - prio 2
- Åtgärd i korsning/på sträcka - prio 3
- Åtgärd i korsning/på sträcka - prio 4
- Planlagd åtgärd - prio 1
- Planlagd åtgärd - prio 2
- Planlagd åtgärd - prio 3
- Planlagd åtgärd - prio 4
- Åtgärder i samband med exploatering eller större ombyggnad av gata

### HUVUDCYKELNÄT, ÅTGÄRDER

- Åtgärd i korsning/på sträcka - prio 1
- Åtgärd i korsning/på sträcka - prio 2
- Åtgärd i korsning/på sträcka - prio 3
- Åtgärd i korsning/på sträcka - prio 4
- Planlagd åtgärd - prio 1
- Planlagd åtgärd - prio 2
- Planlagd åtgärd - prio 3
- Planlagd åtgärd - prio 4



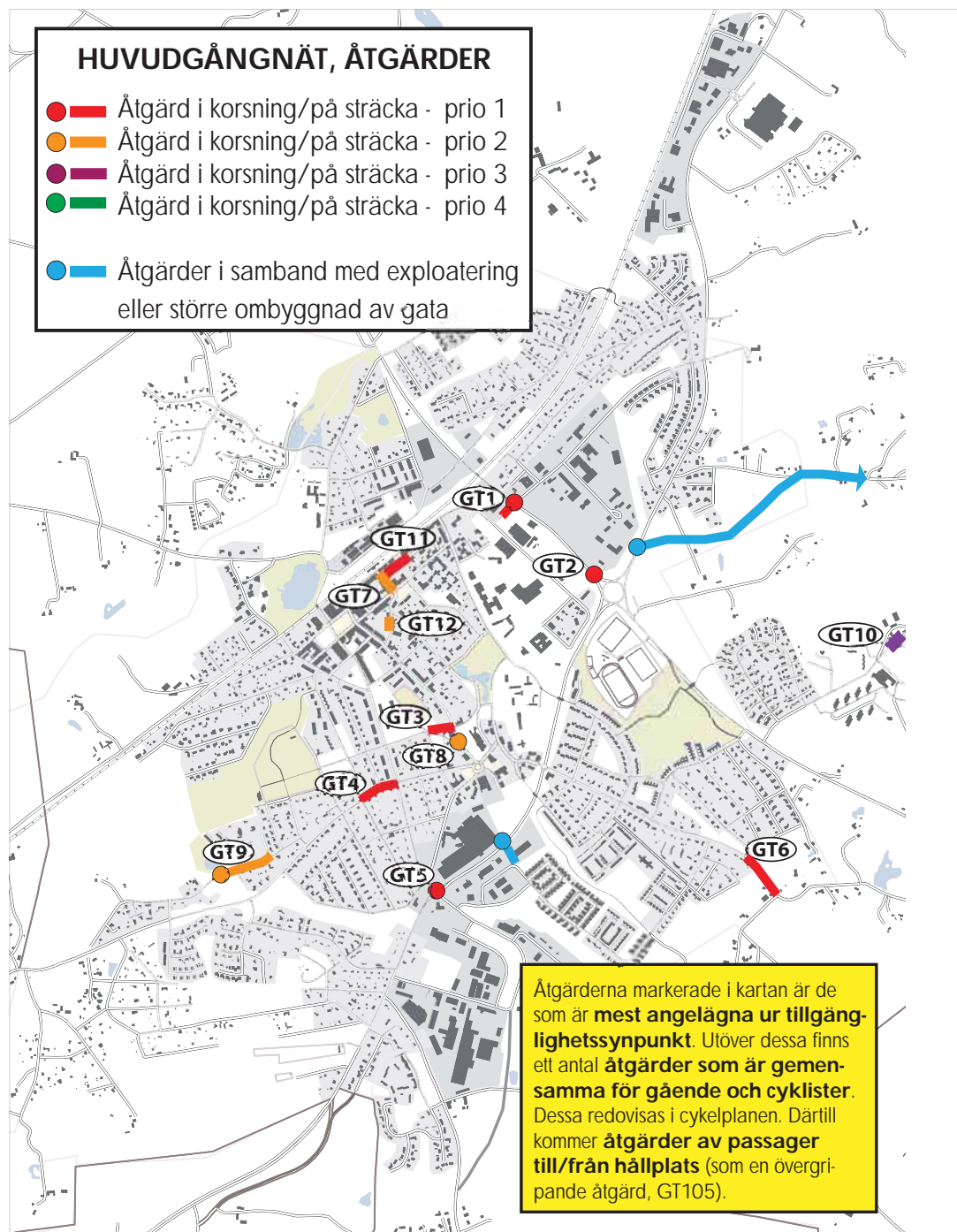
MELLAN TÄTORTERNA



## SPECIFIKA ÅTGÄRDER - GÅNG- OCH TILLGÄNGLIGHETSPLANEN

Förslaget till åtgärder för Höör redovisas på kartan nedan och är hämtade från Gång- och tillgänglighetsplanen. Åtgärderna för småorterna samt mellan tätör-

terna (statliga vägnätet) är densamma som för cykel (se kartorna i föregående kapitel, "Specifika åtgärder - Cykelplanen). Åtgärderna har tagits fram utifrån de brister som har identifierats vid inventeringen av nätet. Hur prioriteringen i de olika kategorierna har gjorts beskrivs i kapitlet "Åtgärdssammanställning".



## ÖVERGRIPANDE ÅTGÄRDER

Här presenteras övergripande trafiksäkerhetsåtgärder som inte är platsbestämda. Beteckningen efter varje åtgärd, exempelvis TS1, är ett ID-nummer för respektive åtgärder som återkommer i kapitlet "Åtgärdssammanställning".

### Hastighetssäkra korsningar och passager (TS1)

Det finns olika sätt att göra korsningar säkrare. Det är viktigt att utgå från det unika i platsen och de problem som finns där. Exempel på åtgärder är cirkulationsplatser, väglins och upphöjd korsning. Trafiksäkerhetsåtgärder ska göras både för biltrafiken och de oskyddade trafikanterna i korsningen.

Åtgärd: Göra djupare analyser/studier av de korsningar som identifierats i olycksanalysen. Behovet av åtgärder styrs till stor del av hastigheten och flödet på gatan/vägen. Prioritering av åtgärderna bör därför följa de riktlinjer som finns beskrivna i kapitlet "Åtgärdssammanställning".

### Trafiknykterhet - Don't drink and drive (TS2)

Trafiknykterhet är ett stort problem i trafiken och är i vissa fall orsaken till att en olycka sker. Totalt sett beror en fjärdedel av trafikolyckorna i samhället på trafiknykterhet. Trafikverket arbetar aktivt med projektet Don't Drink and Drive. Inom projektet finns mycket material att använda för att förmedla kunskapen i skolorna.

Åtgärd: Arbeta med Don't Drink and Drive tillsammans med Trafikverket. Färdigt material finns att hämta på projektets hemsida. Tillhandahållen information bör ges till samtliga högstadieskolor i kommunen för att användas i undervisningen.

### Bättre hastighetsefterlevnad (TS3)

Isolerade kampanjer ger inte alltid den önskvärda effekten, det är svårt genom bara information påverka människors beteende. De bör alltid knytas till någon faktisk händelse. Vid genomförande av en hastighetsplan och införande av nya hastighetsgränser finns möjligheter att kommunicera hastighetens betydelse för trafiksäkerheten. Hastighetsefterlevnaden är nära

sammankopplad med hur gatan/vägen är utformad. Det är av stor betydelse att utformningen stämmer överens med den skyltade hastigheten så att efterlevnaden blir stor.

Åtgärd: Genomföra kampanjer i samband med nya hastighetsgränser i kommunen. Kommunen bör också utveckla det externa samarbetet inom ämnesområdet hastighetsefterlevnad och samarbetet med polis kring hastighetskontroller. På vissa gator/vägar behöver utformningen åtgärdas för att stämma överens med skyltad hastighet. När de nya hastighetsgränserna genomförs kommer det innebära att en rad åtgärder behöver genomföras (se vidare i Hastighetsplanen).

### Håll sikten fri (TS4)

Sikten har stor betydelse för säkerheten i korsningspunkter. Problem med skymmande vegetation förekommer både på kommunal och privat mark. Det är fastighetsägarens ansvar att hålla efter och klippa häckar enligt kommunens regler.

Åtgärd: Forsätta att arbeta aktivt med frågan. Förutom att informera på kommunens hemsida kan även mer riktade åtgärder genomföras genom att skicka informationen direkt till de berörda fastighetsägarna. Man kan även avsätta tillräckliga resurser för beskärning på kommunal mark.

### Trafik i skolan (TS5)

Barn och ungdomar ska ha god kunskap om hur trafiksystemet fungerar. Barn kan aldrig ta ansvar för att de beter sig rätt i trafiken, de är impulsiva och även om de kan trafikreglerna kan de plötsligt få ett infall och springa över gatan till kompiserna även om signalen visar rött. Det är viktigt att öka förståelsen för trafiksystemet och dess risker. Här kan skolan spela en viktig roll. Information och utbildning i skolan kan bidra till att ge en grundläggande förståelse för vikten att hålla sig till gällande hastigheter, köra nykter och att använda säkerhetsutrustning. Till lärandet kan även trafikens miljöpåverkan, vem som ansvarar för infrastrukturen och demokratiprocessen kopplas.

Åtgärd: Verka för att barn och elever får kunskap om trafiksystemet och gällande trafikregler och lär sig att reducera risker för att drabbas av olycka i trafiken. Det kan exempelvis göras genom att tillhandahålla material om trafiksäkerhet som skolan själva kan använda sig



av. Åtgärden bör samordnas med liknande åtgärder i Mobility Management-programmet.

## Kommunicera trafiksäkerhet (TS6)

För att öka förståelsen och visa att kommunen tar trafiksäkerhet på allvar krävs en dialog med boende och verksamma i kommunen. I detta arbete finns idag ett fungerande system där synpunkter kan skickas in via kommunens hemsida. Trafik och trafiksäkerhet kommuniceras även vid Trafikantdagarna (Europeiska trafikantveckan) varje år i september. Vid upprättande av nya styrande trafikdokument hålls samråd med allmänheten.

Åtgärd: Fortsätta att arbeta aktivt med att kommunicera med allmänheten genom möjlighet att lämna synpunkter både skriftliga, direkt vid exempelvis Trafikantdagarna och vid samrådsmöten. Åtgärden kan också innebära kampanjer där vikten av att bära säkerhetsbälte, cykelhjälm och reflex förs fram. Åtgärden bör samordnas med liknande åtgärder i Mobility Management-programmet.

## Bättre drift och underhåll (TS7)

Drift och underhåll är en viktig åtgärds punkt för att minska antalet olyckor, framförallt med äldre fotgängare. Anledningen till att en olycka sker kan exempelvis vara att det är halt, att någon snubblar på en trädrot eller trillar av cykeln på grund av en grop i beläggningen. Ett politiskt inriktningsbeslut har nyligen fattats kring att prioritera gång- och cykelvägar framför bilvägar vad gäller snöröjning.

Åtgärd: Ta fram en policy för hur driften av både vinterväghållning och barmarkunderhåll ska skötas och vilka prioriteringar som ska göras. I ett första skede behöver en översyn av nuläget genomföras. En systematisk genomgång ger en helhetsbild av åtgärdsbehovet och ökar möjligheterna att erforderliga resurser avsätts. Översynen bör följas av en åtgärdsplan och därefter ett genomförande. Det behöver även göras insatser för att förmå de enskilda fastighetsägarna att ta bättre ansvar för sina gångbanor.

## Säkra hållplatser (TS8)

Hållplatser ska kunna nås på en säkert sätt för fotgängare. Därför är det viktigt att vägen till och från hållplatsen är utformad på ett trafiksäkert sätt. Håll-

platsen utformning är viktig för att väntan på bussen och på- och avstigning ska kunna ske på ett säkert sätt. En inventering av samtliga hållplatser ur tillgänglighetssynpunkt har genomförts. Vägen till hållplatser och passager i anslutning till dessa är ofta utformade på ett trafiksäkert sätt inne i Höör, dock inte de utmed t. ex. Nya Sättoftavägen. Även utmed det statliga vägnätet finns brister.

Åtgärd: Översyn av vägar och passager till hållplatser för att identifiera eventuella brister i trafiksäkerheten. Hållplatser utmed vägar med högre hastigheter än 40 km/h, exempelvis Nya Sättoftavägen (för att nå hållplatserna på den östra sidan krävs att den trafikerade vägen korsas) bör prioriteras. Vad gäller vilka hållplatser som behöver åtgärdas och vilka åtgärder som ska genomföras hänvisas till det kommande Kollektivtrafikprogrammet. Synpunkter på hållplatser utmed det statliga vägnätet kan föras fram vid de samråd som hålls med Trafikverket.

## Säkrare skolvägar och miljöer kring skolorna (TS9)

Det är viktigt att barn och ungdomar rör sig som en naturlig del i sin vardag, det ger både förbättrad hälsa och ökad självständighet. För att föräldrarna ska våga släppa iväg sina barn till fots eller på cykel till skolan krävs en trafiksäker och trygg miljö. Fysiska säkerhetshöjande åtgärder bör göras i kombination med informationskampanjer till föräldrar och barn. Ett exempel på en kampanj är så kallade "vandrade skolbussar" (se programmet för Mobility Management). För att identifiera skolvägar som behöver åtgärdas bör en systematisk inventering utföras.

Åtgärd: Tillse att vägar och områden som särskilt trafikeras av barn systematiskt och regelbundet inventeras och åtgärdas med avseende på trafiksäkerhet. Informationskampanj till föräldrar och barn.

## Trafiknykterhet - SMADIT (TS10)

SMADIT (Samverkan mot alkohol och droger i trafiken) är ett samarbete med polismyndigheten och sociala myndigheter. Arbetsmodellen går ut på att rattonyktra personer som stoppas av polisen informeras om att det finns hjälp att få. Vill personen ta emot hjälp förmedlar Polisen detta till socialtjänsten som inom 24 timmar ska kontakta den rattonyktra. Forskning visar att den som ertappats för rattfylleri är mycket mottaglig att ta emot hjälp direkt efter händelsen.

Åtgärd: Arbeta med SMADIT tillsammans med Socialtjänsten, Trafikverket och Polisen.

### Checklista för trafiksäkerhet vid detaljplaner och bygglov (TS11)

I trafiksäkerhetsarbete som vid all annan planering lönar det sig att göra rätt från början. Vid nyexploatering och ombyggnad är det viktigt att inte bygga in onödiga risker. Ibland görs prioriteringar och allt kan inte uppfyllas, men att göra fel på grund av okunskap eller glömska kan undvikas. Planarkitekter och bygglovshandläggare bör ha god kunskap om trafiksäkerhet. Ofta skickas detaljplaner på remiss till de som är ansvariga för trafiksäkerheten, det finns tyvärr en risk att man då är för långt kommen i processen och endast smärre justeringar kan göras. Lokalisering av service, handel, skolor och nya bostadsområden har stor betydelse för trafiksäkerheten. Med hjälp av en checklista som innehåller punkter som kontrollerar hur utformning och lokalisering stödjer/motverkar olycksrisken för olika trafikantslag samt hur utformning och lokalisering påverkar trafikantflöde och färdmedelsfördelning kan man komma långt. Om ifylld checklista är med som underlag vid beslut sker en kontinuerlig rapportering och goda kontakter upprätthålls mellan förvaltningar och politiker. Checklistan kan utformas som den i "Trafiksäkerhet i planprocessen" (utgiven av Svenska kommunförbundet (nuvarande Sveriges kommuner och landsting) 2001).

Åtgärd: Se till att ansvariga tjänstemän och politiker som handlägger planärenden har god kunskap om trafiksäkerhet, för en tidig dialog med trafikansvariga och känner till och använder till exempel checklistan i "Trafiksäkerhet i planprocessen".

### Ökad bältesanvändning (TS12)

Det finns potential att öka bältesanvändningen i Hörs kommun. Det är svårt att öka den endast genom informations- och kommunikationsinsatser. Förmodligen krävs det insatser både från Polisen och fordonsindustrin.

Åtgärd: Utveckla det externa samarbetet inom ämnesområdet bältesanvändning. Informera i samband med andra kampanjer.

### UTVÄRDERING OCH UPPFÖLJNING (TS13)

För att säkra att utvecklingen går åt rätt håll och samtidigt lyfta trafiksäkerhetsfrågorna genomförs uppföljning av formulerade mål. Hur detta görs beskrivs sist i denna rapport.

### SAMARBETE OCH SAMRÅD (TS14)

I samråd med Trafikverket diskuteras trafiksäkerhetsåtgärder utmed det statliga vägnätet.



## ÅTGÄRDSSAMMANSTÄLLNING

Förslag till åtgärder har tagits fram utifrån identifierade brister, dessa har presenterats tidigare i rapporten. I tabellen på nästa sida redovisas en översikt över samtliga trafiksäkerhetsåtgärder som föreslås.

Numret på respektive åtgärd anges som TS (Trafiksäkerhetsprogrammet) med efterföljande nummer.

I tabellen på nästa sida anges också en bedömning av kostnad eller arbetsinsats för att genomföra åtgärderna – liten, mellan eller stor – samt vem som ansvarar för genomförandet. Den exakta utformningen av en ombyggnad, t ex hur en ny korsning bör se ut, eller hur en kampanj bör genomföras, hanteras i genomförandeskedet. Målet är naturligtvis att göra så mycket som möjligt för att öka trafiksäkerheten i Höör kommun. Det finns dock begränsningar, både personella och ekonomiska, som medför att en prioritering måste göras.

Prioriteringen har varit följande:

Prioritet 1: åtgärder där den verkliga hastigheten > 40 km/h och många personer berörs. Alternativt åtgärder där många har skadats.

Prioritet 2: åtgärder där den verkliga hastigheten > 40 km/h och få personer berörs. Alternativt felande länkar som har stor betydelse för helheten i nätet.

Prioritet 3: åtgärder där den verkliga hastigheten < 40 km/h och många personer berörs.

Prioritet 4: åtgärder där den verkliga hastigheten < 40 km/h och få personer berörs.

Inom respektive prioriteringsgrupp (1-4) finns ingen inbördes rangordning. Prioriteringen utgår från Nollvisionen och ambitionen att skapa ett sammanhängande cykel- och gångnät som är tillgängligt för alla.

Den kostnadsuppskattning som görs för de övergripande åtgärderna i tabellen på nästa sida avser kostanden för tid som det krävs för planering och genomförande samt kostnad för det material/byggkostnad som eventuellt behövs. Kostnader för eventuell projektering, marklösen etc. ingår inte i angiven kostnad.

I den en kostnadsbedömning, med osäkerheter enligt ovan, som gjorts inom ramen för trafiksäkerhetsprogrammet ligger gränserna för liten/mellan/stor åtgärd som följer: liten åtgärd < 100 tkr, mellanåtgärd 100-500 tkr och stor åtgärd > 500 tkr.



Illustration: Pamela Sjöstrand, Tyréns

| Nr                 | Plats el. omfattning av arbetet              | Kostnad el. arbetsinsats (liten/mellan/stor) | Ansvarig  | Kommentar  |
|--------------------|--|--|---|--|
| <b>Prioritet 1</b> |  |  |   |  |
| TS1                | Säkra korsningar och passager                | Stor   | Tekniska nämnden/Trafikverket                                       | Trafiksäkerhetsåtgärder för både bilister och oskyddade trafikanterna  |
| TS3                | Bättre hastighetsefterlevnad                 | Liten - stor                                 | Polisen   | Kampanjer, utvecklat samarbete med Polisen samt åtgärder i gatumiljön  |
| TS4                | Håll sikten fri                              | Liten  | Miljö- och byggnadsförvaltningen                                    | Gäller både kommunal och privat mark   |
| TS13               | Utvärdering och uppföljning                  | Liten  | Tekniska nämnden  | Genomförda åtgärder utvärderas och uppsatta mål följs upp  |
| TS14               | Samarbete och samråd                         | Liten  | Tekniska nämnden  | Med Trafikverket och Skånetrafiken m fl.   |
| <b>Prioritet 2</b> |  |  |   |  |
| TS5                | Trafik i skolan                              | Liten  | Barn- och utbildningsnämnden  | Tekniska nämnden tillhandahåller material  |
| TS6                | Kommunicera trafiksäkerhet                   | Liten  | Tekniska nämnden  | Dialog med allmänheten, kampanjer mm.  |
| TS7                | Bättre drift och underhåll                   | Mellan                                       | Tekniska nämnden/fastighetsägare/Miljö och bygghyrmyndigheten       | Beläggning, belysning, sopning. Gäller både kommunal och privat mark   |
| TS8                | Säkra hållplatser                            | Stor   | Tekniska nämnden/Trafikverket                                       | Vilka hållplatser som omfattas och vilken typ av åtgärder som bör genomföras hänvisas till det kommande Kollektivtrafikprogrammet. |
| <b>Prioritet 3</b> |  |  |   |  |
| TS9                | Säkrare skolvägar och miljöer kring skolorna | Mellan                                       | Tekniska nämnden  | Ombyggnader och kampanjer.   |
| TS10               | Trafiknykterhet - SMADIT                     | Mellan                                       | Socialnämnden/Polisen   | Samverkan med Socialtjänsten, Trafikverket och Polisen   |
| TS11               | Checklista vid detaljplaner och bygglov      | Liten  | Tekniska nämnden /Miljö- och byggnadsförvaltningen /Kommunstyrelsen | Ökad kunskap hos ansvariga tjänstemän och politiker.   |
| TS12               | Ökad bältesanvändning                        | Liten  | Tekniska nämnden /Polisen/NTF                                       | Utvecklat samarbete och information.   |
| <b>Prioritet 4</b> |  |  |   |  |
| TS2                | Don't drink and drive                        | Liten  | Barn- och utbildningsnämnden/Tekniska nämnden                       | Tekniska nämnden tillhandahåller material  |





## TYPEXEMPEL FÖR KONFLIKTPUNKTER

I korsningspunkter möts olika trafikslag. För att ingen incident eller olycka ska uppstå måste trafikanterna ta hänsyn till varandra. En tydlig utformning av korsningspunkterna är mycket viktigt för att trafikanterna ska veta vad som gäller. Syftet med detta kapitel är att redovisa typexempel på hur konfliktpunkter mellan oskyddade trafikanter och fordonstrafik bör utformas för att uppnå hög trafiksäkerhet kombinerat med hög tillgänglighet, samtidigt som gatumiljöns gestaltning och estetiska nivå hålls hög.

I vissa fall är val av korsningsutformning given, men i många fall finns olika möjliga alternativ. Val av alternativ beror bland annat på trafiknätets (både bil- och bussnätet och gång- och cykelnätet) nättillhörighet, platsens geografiska förutsättningar samt ekonomiska medel.

I följande kapitel redovisas fyra olika typexempel på möjliga utformningar av konfliktpunkter mellan oskyddade trafikanter och fordonstrafik. Förutom de typexempel som beskrivs i detta kapitel finns ett flertal andra möjliga exempel på åtgärder som kan vidtas om ingen av de utvalda typexemplen anses uppfylla målen. I *GCM-handboken* samt *Åtgärds katalog för säcker trafik i tätort* finns åtgärderna beskrivna utförligt.

Följande åtgärder beskrivs och illustreras:

- Gång- och cykelbana upphöjd över körbanan
- Kort avsmalning av körbanan
- Sidoförskjutning
- Upphöjt område



Illustration: Pamela Sjöstrand, Tyréns

## Typexempel 1 - Gång- och cykelbana upphöjd över körbanan

### Effekter:

- Ökar tryggheten för gc-trafikanter jämfört med om överfarten inte är hastighetsssäkrad.
- Hög trafiksäkerhet.

### Använd:

- Gator med liten eller medelstor andel tung trafik (t.ex. busstrafik). Om andelen tung trafik är stor ska det undvikas eftersom upphöjda gång- och cykelbanor har större hastighetsreducerande effekt för tung trafik än för bilar.

### Tänk på:

- Det är viktigt att utformningen av den upphöjda gc-banan tydliggör vilka regler som avses eftersom det i vissa fall råder osäkerhet kring vem som har väjningsplikt på passagen/överfarten. I normalfallet bör en cykelbana och/eller gångbana som görs upphöjd och genomgående i korsning inte utmärkas med vägmarkering. Då ska fordons-

förare lämna både fotgängare och cyklister företräde förutsatt att den upphöjda passagen inte har någon kantradie kvar samt att materialet på den upphöjda passagen och på ömsom sidor om den är detsamma. Om passagen eller cykelöverfarten däremot märks ut som övergångsställe ska det ske med både vägmärke och vägmarkering. Detta innebär dock att cyklisterna har väjningsplikt mot bilisterna, även om cykelbanan är upphöjd.

- Passager på gatusträcka mellan korsningar bör inte göras som genomgående gång- och cykelbana. Om väjningsplikt önskas för biltrafiken bör detta regleras med vägmärke (och lokal trafikföreskrift)
- Upphöjningen kan ha en brant och en flack ramp för att öka komforten för motorfordonstrafiken.



En väl utformad gång- och cykelbana upphöjd över körbanan (exempel från Malmö).



## Typexempel 2 - Kort avsmalning av körbanan

Avsmalningar kan ha olika syfte och utformning. Ofta görs de i samband med ett övergångsställe på en sträcka, i en korsningsmyning eller som entré till ett område. Avsmalning av körbanan har vissa saker gemensamt med typexempel 4, sidoförskjutning. En avsmalning av körbanan kan också göras som en åtgärd i samband med en busshållplats, en så kallad timglashållplats.

### Effekter:

- Underlättar för gående och cyklister att korsa en gata genom att passager över körbanan blir kortare samtidigt som de oskyddade trafikanterna lättare kan observera och observeras av bilisterna.
- Kan ha en hastighetsdämpande effekt om passagen görs upphöjd. Om ingen upphöjning finns, kan en kort avsmalning ge ökade hastigheter om föraren försöker hinna förbi avsmalningen innan det blir ett möte.
- Avsmalningar kan göras estetiskt tilltalande och därmed bli ett positivt inslag i stadsbilden.

### Använd:

- Åtgärden är i första hand inte till för att sänka hastigheterna, utan ska användas på gator med hög barriäreffekt för att underlätta för svaga trafikantgrupper att korsa gatan.
- Avsmalningar är ofta ett bättre alternativ än gupp för bussar och kan därför rekommenderas i starka kollektivtrafikstråk.

### Tänk på:

- Om cyklister inte är separerade måste man särskilt tänka på deras säkerhet så att de inte trängs undan av bilisterna. Körbanan måste vara tillräckligt bred för att möjliggöra för en cyklist och en bilist att köra parallellt. Bäst är om cyklister kan köra vid sidan om avsmalningen.
- Bredden på avsmalningen måste anpassas till driffordon.
- Avsmalningar där fordon inte kan mötas bör vara högst 20 meter långa.



En väl utformad avsmalning av körbanan (timglashållplats) i samband med ett upphöjt övergångsställe (exempel från Kristianstad).

### Typexempel 3 - Sidoförskjutning

Sidoförskjutning har vissa likheter med typexempel 2, avsmalning av körbanan. Sidoförskjutningar kan anläggas på många olika typer av gator och utformningen skiljer sig åt beroende på plats och önskad effekt.

#### Effekter:

- Bryter siktlinjen på långa raksträckor och minskar därigenom "motorvägs känslan".
- Tvingar bilisterna att sänka farten.
- Säkerhetseffekten är helt beroende av den hastighetsdämpande effekten, som i sin tur är beroende av sidoförskjutningens geometri. Ju större riktningssavvikelse i färdväg, desto större effekt.

#### Använd:

- Sidoförskjutningar bör inte användas i punkter där många fotgängare korsar (t.ex. i anslutning till ett övergångsställe) eftersom förarna ofta ägnar sin uppmärksamhet åt att manövrera fordonet snarare än att titta efter andra trafikanter. Sidoförskjutningar bör användas på sträckor där man önskar få ner hastigheten över en längre sträcka, t.ex. i ett bostadsområde där många korsar i många olika punkter eller vid övergången från en hastighet till en annan (t.ex. som en tätortsport).
- Vanligast på lokalnätet men går också att nyttja på mer trafikerade gator. Flödet av bilar påverkar effekten.

#### Tänk på:

- Sidoförskjutningar kan utformas med eller utan avsmalning. Bäst är om gatan redan från början planeras med svängar med jämna mellanrum. Man kan också bygga in sidoförskjutning på befintlig gata genom att ta bort delar av körbanan.
- Det första hindret som en förare möter bör ligga på förarens egna sida för att farten ska dämpas så mycket som möjligt.
- Sidoförskjutningar som omöjliggör möten kan göras enkel- eller dubbelsidiga eller genom anläggande av mittrefug. Körbanebredder bör på en enkelriktad gata vara mellan 3,0 och 3,6 meter och på en dubbelriktad gata mellan 4,5 och 6,5 meter. Om flera sidoförskjutningar följer efter varandra bör dessa inte placeras närmare än 10 me-

ter från varandra.

- Utformningen och gestaltningen ska bryta den långa siktlinjen, samtidigt som den inte får försämra sikten så mycket att till exempel barn kan skymmas.
- Sidoförskjutningar bör inte anläggas på gator med mycket busstrafik, eftersom de ökar risken för fallolyckor inne i bussarna.
- Sidoförskjutningar som inte tillåter möte kan göra att förarna ökar hastigheten för att komma först till sidoförskjutningen. Risken finns också att förarna kör över på fel sida vägen, för att få ett rakare spår genom hindersträckan.



*Sidoförskjutning på uppsamlingsgata (exempel från Eslöv.)*



*Sidoförskjutning på huvudgata (exempel från Habo).*



*Sidoförskjutning vid tätortsinfart (exempel från Habo).*



*Sidoförskjutning på bostadsgata (exempel från Kristianstad).*

## Typexempel 4 - Upphöjda områden, t.ex. torgbildningar, korsningar

I en upphöjd korsning eller annat upphöjt område är vägbanan upphöjd till samma nivå som omkringliggande gångbanor och i tillfarterna är ramper anlagda. Upphöjningen kombineras ibland med breddning av gångbanorna och låga stolpar längs gångbanornas kant för att tydliggöra separeringen av fotgängare och bilister i korsningens hörn.

### Effekter:

- Dämpar motorfordonens hastighet. Trafiksäkerhetseffekten är helt beroende av hur mycket hastigheten dämpas. Höjden på upphöjningen och rampernas längd avgör vilken hastighetsdämpning som åtgärden ger.
- Tydliggör konfliktytan så att uppmärksamheten ökar innan bilarna kör in i korsningen.

### Använd:

- Lämpar sig bäst i lokalnätet där många oskyddade trafikanter rör sig och där högerregeln gäller. Den kan även användas på huvudnätet i tätortens centrala delar där andra hastighetsdämpande åtgärder kan vara svåra att tillämpa.

### Tänk på:

- För synskadade krävs särskilda åtgärder eftersom ingen trottoarkant markerar övergångsstället. Därför bör någon form av markering i kontrasterande material samt en låg kantsten användas. För rörelsehindrade är upphöjda korsningar bra eftersom den ligger i plan utan nivåskillnader.



Exempel från Svedala.



Exempel från Höganäs.



Exempel från Karlskrona.



Exempel från Karlskrona.



Exempel från Eslöv.



## 6. UPPFÖLJNING

Det finns många skäl till varför det är viktigt att följa upp arbetet med trafiksäkerhet. Uppföljning behövs för att följa utvecklingen och för att säkerställa att rätt satsningar görs. Att särskilt lyfta dessa frågor är dessutom en viktig del i förankringsarbetet och att trafiksäkerhet prioriteras högre. En regelbunden, systematisk genomgång av arbetet kan också innebära att mer resurser avsätts för trafiksäkerhetsåtgärder.

### EFFEKTMÅLEN

Av de fem effektmålen som formulerats för trafikplanen har tre en direkt koppling till trafiksäkerhet. Målen följs upp genom olika mått:

Andelen hållbara resor ökar

Mått: Kvoten mellan resandet med cykel, kollektivtrafik och bil

Förslag till mätmetod:

- Regelbundet återkommande mätning av cyklister i ett antal punkter. T.ex. genom slangmätningar, manuella cykelflödesräkningar eller räkning av parkerade cyklar
- Regelbunden insamling av resandestatistik från Skånetrafiken
- Regelbundet återkommande mätning av biltrafik i ett antal punkter

Färre skadas och dödas i trafiken

Mått: Antalet skadade i trafikolyckor totalt, antalet svårt skadade och döda samt antalet skadade cyklister och fotgängare i singelolyckor respektive kollisionolyckor

Förslag till mätmetod:

- Regelbunden insamling av statistik för hela kommunen ur databasen STRADA

Fler håller hastighetsgränserna

Mått: Andelen som håller hastighetsgränsen

Förslag till mätmetod:

- Regelbunden mätning av hastigheten i ett antal punkter
- Regelbundna hastighetskontroller

### ÅTGÄRDSMÅLEN

Åtgärdsmålen som satts upp för trafiksäkerhet, t. ex. åtgärdande av punkter från trafiksäkerhetsprogrammet, följs upp genom måttet ja/nej.

