

TRAFIKSÄKERHETSPLAN

FÖR LOMMA KOMMUN



Dokumentinformation

Titel: Trafiksäkerhetsplan för Lomma kommun

Antagen KF: 2016-02-11

Beställare: Lomma kommun

Konsult: Sweco TransportSystems AB

Jenny Hällstorp	Uppdragsledare
Charlotte Wahl	Utredare
Stina Janzon	Utredare
Kristofer Lilja	Utredare
David Edman	Utredare
Gabriel Rye-Danjelsen	Interngranskare

Uppdragsnummer: 2015422000

Dokumenthistorik

Version	Datum	Dokumentet status	Distribution
0.01	2014-03-10	Rapportstruktur framtagen	Internt Sweco
0.8	2014-07-09	Rapport för intern granskning	Internt Sweco
0.9	2014-07-10	Rapport med granskningskommentarer	Internt Sweco
1.0	2014-07-14	Rapport – remissversion	Extern
1.1	2014-10-22	Rapport efter beställarens granskning	Extern
1.2	2014-12-12	Rapport efter beställarens granskning	Extern
1.3	2015-09-11	Beslutshandling	Extern
	2016-02-11	Antagen handling	Lomma kommun

FÖRORD

Denna rapport är en trafiksäkerhetsplan för Lomma kommun, framtagen enligt handboken ”Trafiksäkra staden: handbok för ett målinriktat kommunalt trafiksäkerhetsprogram”.

Arbetet med trafiksäkerhetsplanen initierades i slutet av 2013 för att kunna genomföras under 2014.

Trafiksäkerhetsplanen har tagits fram av SWECO. Charlotte Wahl och Stina Janzon har huvudsakligen arbetat med struktur och rapport tillsammans med David Edman, som varit ansvarig för cykelplanen som tagits fram samtidigt. Kristofer Lilja har ansvarat för inventering och hastighetsmätning och Gabriel Rye-Danjelsen har varit internergranskare. Jenny Hällstorp har varit uppdragsledare.

Från Lomma kommuns sida har Jakob Fahlstedt, Ulrika Lagerstedt och Mattias Persson följt arbetet med trafiksäkerhetsplanen.

Malmö, december 2014



INNEHÅLL

1	VARFÖR EN TRAFIKSÄKERHETSPLAN?	8
1.2	Lokala modifieringar av arbetssättet för Lomma kommun	9
2	ATT ARBETA MED TRAFIKSÄKERHET	10
3.1	Nationella mål för olyckor	12
3.2	Kommunala mål och visioner	12
3	MÅLBESKRIVNING	12
4	NULÄGES- OCH KONSEKVENSBESKRIVNING	14
4.1	Trafikolyckor i Lomma	14
4.2	Antal skadade och deras skadegrad per olyckstyp	19
4.3	De vanligaste olyckstyperna	19
5	MÅL OCH FÖRANKRING	29
5.1	Olycksbild i relation till mål för Lomma kommun	29
5.2	Prioriterade olyckstyper	30
5.3	Potentiella insatsområden	30
6	ÅTGÄRDSPLAN	31
6.1	Förutsättningar för genomförbarhet	31
6.2	Insatsområden	32
6.3	Sammanfattning av insatsområdenas potential att nå målen	35
6.4	Hur går Lomma kommun vidare? – konkreta åtgärder och kostnader	35
7	REFERENSER	38

BILAGOR

- BILAGA 1 Viktiga målpunkter och ett urval av planerade förändringar i Lomma kommun
- BILAGA 2 Skadegrad för olyckorna i Lomma kommun
- BILAGA 3 Platser där hastigheten överskrider 30 km/h
- BILAGA 4 Workshop – beskrivning av genomförande och kort sammanfattning av resultat
- BILAGA 5 Inventering, 131 platser i Lomma kommun



SAMMANFATTNING

Detta dokument omfattar en trafiksäkerhetsplan för Lomma kommun, framtagen enligt processen i handboken *Trafiksäkra staden: handbok för ett målinriktat kommunalt trafiksäkerhetsprogram*. Syftet med trafiksäkerhetsplanen är att vara ett stöd i den vardagliga kommunala planeringen, dels för att förstå den eventuella lokala problematiken och dels när det gäller att prioritera mellan insatsområden och åtgärder, samt även för att koppla Lommas lokala arbete till de nationella målen.

I *Trafiksäkra staden* antas utmaningen att minska antalet dödade och skadade i trafiken, framförallt när det gäller cyklister och gående. Arbetssättet i Trafiksäkra staden är processinriktat och syftar till att stödja ett effektivt och systematiskt arbete med trafiksäkerhetsfrågor i kommunen. Under hela processen är det viktigt att trafiksäkerhetsarbetet är väl förankrat i kommunens ledning så att det, vid beslutsfattande, finns hög förståelse för trafiksäkerhet i allmänhet och den lokala trafiksäkerhetssituationen och dess behov i synnerhet.

I arbetet med trafiksäkerhetsplanen har det gjorts analyser av olycksdata för Lomma kommun samt småskaliga hastighetsmätningar och övergripande inventering på 131 platser i Lomma, Bjärred, Habo Ljung, Flädie och Fjelic. Hastighetsmätningarna gjordes som en lokal anpassning av processen i *Trafiksäkra staden* och syftet var att komplettera ett begränsat underlag av olycksdata. Då hastighet är en ytterst central faktor för trafiksäkerhet kan hastighetsmätningarna indikera platser och stråk där det föreligger risk för att olyckor ska inträffa.

Resultatet för Lomma kommun visar att det främst är olyckor med lindrig utgång som förekommer, även om det inträffar ett antal olyckor med svår skada som följd. De vanligaste olyckstyperna är singelolyckor med oskyddade trafikanter (gående och cyklister) och många olyckor kan relateras till drift- och underhåll. Hastighetsmätningarna indikerar att hastighetsefterlevnaden överlag är god i hela kommunen. Mer detaljerade mätningar måste dock göras för att säkerställa hastighetsbilden i respektive punkt.

De mål som ställdes upp för Lomma kommun är formulerade i form av reduktion av antalet dödade, svårt skadade och lindrigt skadade i trafiken. Målen är baserade befintliga målsättningar på nationell och europeisk nivå.

Följande mål formulerades för Lomma kommun 2020:

- Antalet dödade i trafiken ska fortsätta vara noll
- Andelen svårt skadade ska minska med 40 %
- Andelen lindrigt skadade ska minska med 25 %

Insatsområden

För att nå målen ovan identifierades ett antal **insatsområden** som särskilt viktiga i syfte att reducera de vanligaste olyckstyperna som förekommer i Lomma kommun:

- Drift och underhåll på gång- och cykelvägar
- Utformning och reglering
 - Säkra GC-passager
 - Säkrare korsningar
 - Hastighetsefterlevnad på det kommunala vägnätet
- Beteendepåverkande åtgärder

Åtgärder inom respektive insatsområde

Då Lomma kommun inte har särskilt många olyckor totalt sett kan det vid uppföljning av kommunens trafiksäkerhetsarbete det vara problematiskt att enbart mäta åtgärders effekter med hjälp av antalet rapporterade olyckor. Om till exempel de senaste årens ökning av oskyddade trafikanters singelolyckor beror på en ökad rapporteringsgrad kan dessa olyckor antas fortsätta öka under några år, och därför blir det svårt att följa upp det faktiska trafiksäkerhetsarbetet.

Inom insatsområdet *Drift och Underhåll* bör Lomma kommun framförallt arbeta med följande:

- Kommunens vinterväghållning för fotgängare och cyklister bör utredas för att optimera framtida arbete.
- En beläggningsinventering ska utföras där bland annat jämnheten på huvudcykelstråk, och jämnheten på gångbanor och ytor kring de lokala centrumdelarna utreds. Inventeringarna kan även utvidgas till övriga cykelstråk och gångbanor.
- Övrig drift och underhåll skall ske löpande och följas upp kontinuerligt.

Inom insatsområdet *Utförning och reglering* bör Lomma kommun framförallt arbeta med följande stråk:

- Lomma: Vinstorpsvägen – Centrumgatan - Karstorpsvägen
- Bjärred och Borgeby: Södra och Norra Västkustvägen
- Fjelle, Flädie och Habo Ljung: upprustning av befintligt nät

För utförligare beskrivning, se cykelplanen.

Inom insatsområdet *Beteendepåverkande åtgärder* bör Lomma kommun framförallt arbeta med följande:

- Att tillsammans med polis, sociala myndigheter etc verka för nykter trafik
- Kampanjer för ökad trafiksäkerhet, till exempel hjälmanvändning
- Mätning av kampanjernas effekt före och efter kampanj

Utöver åtgärderna ovan bör kommunen arbeta kontinuerligt med trafiksäkerhetsplanen.

En trafiksäkerhetsplan framtagen enligt Trafiksäkra staden syftar till att skapa förutsättningar för att arbeta systematiskt med kommunens trafiksäkerhet. Trafiksäkerhetsplanen ska utgöra en grund för att trafiksäkerhetsåtgärder ska kunna prioriteras, beslutas och genomföras. Dessutom ska planen kunna följas upp kontinuerligt.

Planen är i sig mycket generell till sin karaktär och åtgärder föreslås och kostnadsberäknas på ett övergripande plan. För att förfinas processen är det nödvändigt att arbeta vidare med ett antal grundförutsättningar som är nödvändiga för systematisk uppföljning:

- Hela trafiksäkerhetsplanen ska följas upp och utvärderas med jämna intervall
 - Måluppfyllelsen gentemot potentialen bör kontrolleras
- Sammanställning av antal olyckor i Lomma kommun under den senaste femårsperioden ska genomföras årligen
- Gedigen hastighetsdata är en grundförutsättning för att kunna följa upp trafiksäkerhetsplanen. Därför ska:
 - Hastighetsmätningar bör genomföras kontinuerligt för att kunna följa hastighetsutvecklingen i kommunen. Detta bör göras i ett antal valda punkter som ger en heltäckande bild och en sammanställning av resultaten bör redovisas årligen.
 - Hastigheten ska mätas efter varje genomförd fysisk åtgärd. Det ger kunskap om åtgärdstypens effekt, samt om platsen kan anses vara tillräckligt trafiksäker efter åtgärden.



1 VARFÖR EN TRAFIK-SÄKERHETSPLAN?

Detta dokument är den nya trafiksäkerhetsplanen för Lomma kommun som ersätter den trafiksäkerhetsplan som togs fram 2001-2005.

Trafiksäkerhetsplanen omfattar kommunalt vägnät (och statligt vägnät i korsning med kommunalt) i följande delar av kommunen:

- Lomma
- Bjärred med Borgeby
- Habo Ljung
- Flädie
- Fjelle

Syftet med trafiksäkerhetsplanen är att vara ett stöd i den vardagliga kommunala planeringen, dels för att förstå den eventuella lokala problematiken och dels när det gäller att prioritera mellan insatsområden och åtgärder, samt även för att koppla Lommas lokala arbete till de nationella målen.

Trafiksäkerhetsplanen är framtagen enligt det arbetssätt som föreskrivs i handboken *Trafiksäkra staden: handbok för ett målinriktat kommunalt trafiksäkerhetsprogram*, som togs fram av Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) och Trafikverket under 2012 och 2013. Handbokens arbetssätt och lokala anpassningar som gjordes i Lomma kommun beskrivs nedan.

1.1 Trafiksäkra staden – handbok för ett målinriktat kommunalt trafiksäkerhetsprogram

I *Trafiksäkra staden* antas utmaningen att minska antalet dödade och skadade i trafiken, framförallt när det gäller cyklister och gående.

Arbetssättet i *Trafiksäkra staden* är processinriktat och syftar till att stödja ett effektivt och systematiskt arbete med trafiksäkerhetsfrågor i kommunen. Under hela processen är det viktigt att trafiksäkerhetsarbetet är väl förankrat i kommunens ledning så att det, vid beslutsfattande, finns hög förståelse för trafiksäkerhet i allmänhet och den lokala trafiksäkerhetssituationen och dess behov i synnerhet. Processen framgår av Figuren till höger och därunder beskrivs kort respektive processteg.

- I det första steget, *initiering*, är syftet att skapa förutsättningar för att få till stånd ett trafiksäkerhetsarbete enligt handboken.
- I det andra steget, *trafikolyckornas konsekvenser*, analyseras den lokala olycksituationen och konsekvenserna av denna sätts i ett samhällsekonomiskt sammanhang, dvs kostnader i kronor och ören för den aktuella trafiksäkerhetssituationen beräknas.
- I steget *mål och förankring* utvecklas och formuleras lokala mål utifrån kommunala inriktningsdokument, nationella och internationella mål, de nationella inriktningsdokumenten och den lokala olycksbilden från steg 2. Arbetet förankras i relevanta instanser för att säkerställa att adekvata frågor behandlas.
- Det fjärde steget omfattar en *åtgärdsplan* där åtgärder tas fram systematiskt inom de insatsområden som bedömts vara bäst för måluppfyllelse. Åtgärdsplanen innefattar också en kvantifiering, kostnadsberäkning samt plan för uppföljning av åtgärderna.
- I steget *förankring* är syftet att skapa acceptans för åtgärdsplanen bland berörda parter.



Figur 1 Processen i Trafiksäkra staden (Sveriges Kommuner och Landsting och Trafikverket, 2013)

- Det avslutande steget är *genomförande och uppföljning* där åtgärderna ska fogas in i planeringsprocessen.

Denna rapport omfattar stegen *trafikolyckornas konsekvenser, mål och förankring* samt *åtgärdsplan*. Steget *initiering* var redan genomfört då beslutet att ta fram en trafiksäkerhetsplan för kommunen var taget sedan tidigare. De två sista stegen, *förankring* och *genomförande* och *uppföljning* genomförs inom kommunens egen verksamhet.

1.2 Lokala modifieringar av arbetssättet för Lomma kommun

Handboken utgår nästan uteslutande från trafikolycksdata som underlag för analys av trafiksäkerhetsläget i kommunen. I handboken hanteras målbilder och åtgärder på ett generellt plan i form av att andelar av olyckstyper ska åtgärdas och att lämplig åtgärd kan vara X eller Y. Då Lomma är en liten kommun förväntades inte underlaget i form av olycksdata vara tillräckligt stort för att dra säkra slutsatser på för att peka ut åtgärder för det fortsatta arbetet på specifika platser. Därför diskuterades alternativa, kompletterande, metoder för att kartlägga trafiksäkerhetsläget på ett sätt som passade tillvägagångssättet i handboken. På ett generellt plan kan dock olycksdata användas på det sätt handboken föreskriver, även om underlaget är litet.

Hastighetsmätningar och inventering

En komplettering som gjordes var att steget trafikolyckornas konsekvenser modifierades till en mer omfattande nuläges- och konsekvensbeskrivning, se Figur 2 för modifierad processbild.

I steget genomfördes, utöver de olycksanalyser som handboken föreskriver, även hastighetsmätningar på 131 platser. Mätningarna gjordes på, eller i korsning med, det kommunala vägnätet. Hastighetsmätningarna var mycket småskaliga då endast ca 20 fordon mättes på varje plats. Syftet var att ”ta hastighetstempen” på

systemet och att därigenom se eventuella *tendenser* till platser eller stråk som skulle kunna vara aktuella för djupare analys. Motsvarande typ av mätningar genomfördes i Mjölby kommun (som var testkommun i framtagandet av handboken) och bedömdes som ett positivt och användbart komplement.

I samband med hastighetsmätningarna gjordes översiktliga inventeringar av varje plats. Vid inventeringen noterades status på olika delar av utformningen, vilka kan vara viktiga ur trafiksäkerhetssynpunkt. Förfarandet vid hastighetsmätningarna och inventeringen beskrivs mer utförligt i kapitlet *Hastighetsmätning och inventering*.

Workshop

I det tredje steget, *förankring och mål*, genomfördes en workshop med deltagare från tekniska nämnden. I *Trafiksäkra staden* föreskrivs att det är viktigt att få med sig beslutsfattarna i ett tidigt skede, gärna redan i *initieringen*, för att skapa hög förståelse för trafiksäkerhetsfrågors komplexitet och därmed bra underlag för beslutsfattande. I föreliggande fall valdes att genomföra en workshop efter att nuläges- och konsekvensbeskrivningen var sammanställd. Workshopdeltagarna fick då möjlighet att diskutera önskade inriktningar för kommunens planering i perspektiv av den aktuella trafiksäkerhetssituationen.

Övriga modifieringar

Följande ytterligare mindre avvikelser från handbokens arbetssätt har gjorts:

- Brutto- och nettolista för åtgärder har inte tagts fram
- En tidplan för genomförande av åtgärder togs inte fram inom ramen av detta projekt. Det lämnas till kommunen att planera så att det passar in i det vardagliga arbetet.



Figur 2 Processen i Trafiksäkra staden – modifiering av steg 2 (Sveriges Kommuner och Landsting och Trafikverket, 2013, modifierad av SWECO)



2 ATT ARBETA MED TRAFIKSÄKERHET

Människor har ett behov av att förflytta sig i samhället och en säker trafikmiljö är en viktig förutsättning för att det ska finnas både vilja och förutsättningar för förflyttning. Nedan ges en kort beskrivning av de viktigaste sambanden inom trafiksäkerhet.

Trafikmiljön består av både den fysiska miljön och människorna som rör sig och för att uppnå hög säkerhet krävs att planering sker så att både väg, människa och fordon är anpassade till varandra. Miljön bör signalera gott beteende.

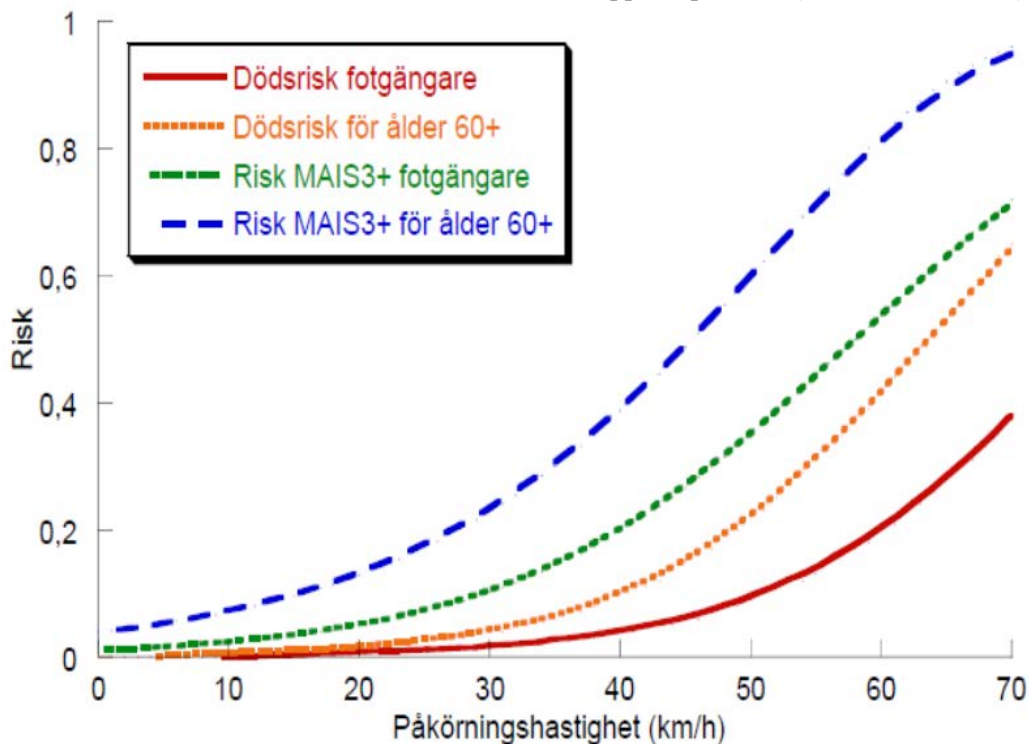
En trafiksäker miljö innehåller ett antal komponenter:

- Låga hastigheter överlag
- Liten hastighetspridning (skillnad mellan högsta och lägsta hastighet)
- Tydlig närvaro av oskyddade trafikanter
- ”Lagom” osäkerhetskänsla
- Ingen företrädelsskänsla
- Stöd för gott socialt uppträdande

Motorfordons hastighet är den mest centrala faktorn för trafiksäkerhet och risken att skadas allvarligt eller dödas ökar med ökade hastigheter, se Figur 3. En rekommendation inom tätbebyggt område är att påkörningshastigheten mellan bil och fotgängare inte bör överskrida 30 km/h. (Trafikverket, 2012a).

Exempel på hur man läser av kurvorna i Figur 3: Vid en hastighet på 50 km/h är risken att dödas för en fotgängare som är över 60 år gammal ca 25 %. Motsvarande risk för fotgängare i alla åldrar är 10 %. Jämförs detta med om fordonet håller en hastighet på 30 km/h är risken att dödas ca 5 % för fotgängare över 60 år respektive 2 % för fotgängare i alla åldrar.

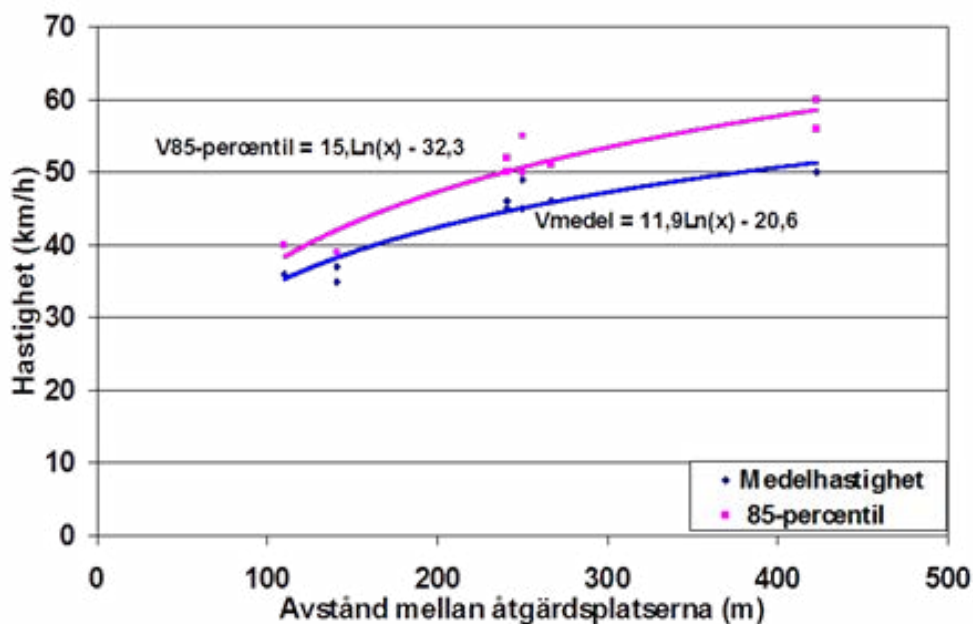
Utöver en minskad risk att skadas allvarligt eller dödas vid påkörning ger även låga hastigheter förutsättningar för gott socialt samspel mellan trafikanter. Även om bilister inte har väjningsplikt gentemot cyklister har det visat sig att cirka 70 % av bilisterna spontant lämnar företräde för cyklister vid hastigheter upp till 30 km/tim. Motsvarande andel vid fordonshastigheter på mellan 46-60 km/tim är knappt 40 procent. (Trafikverket, 2012a).



Figur 3 Risk att skadas svårt eller dödas vid olika påkörningshastigheter. Begreppet MAIS3+ betyder skadas allvarligt. (Trafikverket, 2012a)

I det ideala fallet signalerar trafikmiljön vilken hastighet som är lämplig. I Lomma kommun genomfördes i mars 2014 omskyltning i hela kommunen enligt den Rätt fart i staden-utredning som genomförts sedan tidigare. Enbart omskyltning har sällan stor effekt på hastigheterna, utan fysiska åtgärder kan också behövas för att nå önskvärd hastighetsnivå. Hastighetsdämpande fysiska åtgärder, såsom

upphöjningar vid kritiska punkter dämpar hastigheten i dessa punkter men har även en effekt mellan dessa punkter. Figur 4 illustrerar sambandet mellan avstånd mellan hastighetsdämpande fysiska åtgärder och högsta hastighet på sträckan mellan dem. Om till exempel en genomsnittshastighet på 40 km/h eftersträvas bör avståndet mellan åtgärdsplatserna vara cirka 170 meter. (Towliat, 2001)



Figur 4 Samband mellan avstånd mellan fysiska hastighetsdämpande åtgärder och högsta hastighet på sträckan mellan dem (Towliat, 2001).



3 MÅLBESKRIVNING

Vid framtagande av en trafiksäkerhetsplan enligt *Trafiksäkra staden* är ett viktigt moment att ha en konkret målbild att stämma av processen gentemot. Målbilden för Lomma kommun är sammankopplad med Nollvisionen, de nationella transportpolitiska målen och de internationella målen på EU-nivå, vilka beskrivs nedan. Därefter beskrivs och sammanfattas lämplig målbild för Lomma kommun i perspektiv av kommunens vision och tidigare framtagna dokument.

3.1 Nationella mål för olyckor

Transportpolitiska mål

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning både för medborgare och näringsliv i hela Sverige. Under det övergripande målet har regeringen också satt upp funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet syftar till att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning skall ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet men också bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot både kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljö kvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa (Regeringen, 2013).

Trafiksäkerhetsmål

Regeringen fokuserade under 2013 och våren 2014 särskilt på trafiksäkerhetsfrågor. Syftet var att kunna vidta effektiva åtgärder där de gör mest nytta. Utgångspunkten

var den av riksdagen beslutade Nollvisionen, där ingen ska behöva dö eller skadas allvarligt i transportsystemet (Trafikverket, 2012b).

Trafiksäkerhetsarbetet enligt Nollvisionen utgår från att allt ska göras för att förhindra att människor dödas eller skadas allvarligt. Ansvaret för säkerheten delas mellan de som utformar och de som använder vägtransportsystemet. Samtidigt som åtgärder ska vidtas för att förhindra olyckor, måste vägtransportsystemet utformas med insikten om att människor gör misstag och att trafikolyckor därför aldrig kan undvikas helt. Nollvisionen accepterar att olyckor inträffar, men inte att de leder till död eller allvarliga personskador. Sedan Nollvisionen etablerats i Sverige har antalet dödade fortsatt att minska i vägtrafiken. (Trafikverket, 2012b) Arbetet sträcker sig fram till våren 2014 när regeringen beslutar om den nationella planen för Sveriges transportsystem. De svenska nationella etappmålen är idag att antalet döda skall halveras och andelen allvarligt skadade minskas med 25 % från 2007 till 2020. (Trafikverket, 2013)

Det finns även mål om antalet dödade och skadade på europeisk nivå. Inom EU har målet satts till att halvera antalet dödade i trafiken och minska antalet mycket allvarligt skadade med 40 % från 2010-2020. Gruppen för nationell samverkan - väg i Sverige (GNS-väg) förseklar att de svenska etappmålen ska anpassas efter EUs mål. (Sveriges Kommuner och Landsting och Trafikverket, 2013)

3.2 Kommunala mål och visioner

Visionen för Lomma beskrivs som:

”Lomma kommun skall vara en plats där alla människor kan finna en behaglig boplats, där företagen frodas och där även växterna och djuren stortrivs. Detta uppnår vi genom att utveckla karaktärsdragen attraktivitet, tillgänglighet och hållbar utveckling.”

3.2.1 Gällande översiktsplan

Lommas gällande översiktsplan antogs 2011. Översiktsplanen lyfter bland annat fram avvägningar mellan olika intressen. Följande aspekter som på olika sätt kan påverkas av trafiksäkerheten i gatunätet beskrivs:

- Miljökvalitetsnormer
- Folkhälsa
- Barnperspektiv
- Tillgänglighet
- Jämställdhet

Om gång- och cykeltrafik står det:

”Gång- och cykelnätet ska successivt byggas ut för att öka trafiksäkerheten och förbättra tillgängligheten för alla grupper.”

3.2.2 Mål för föregående trafiksäkerhetsplan

Lomma kommun arbetar i likhet med många andra kommuner aktivt med trafiksäkerhet såväl i form av strategiska, vägledande dokument som med fysiska åtgärder och påverkansåtgärder. Lomma kommun har brutit ner de övergripande nationella målen till lokala mål för kommunen. De mål man fram till idag arbetat efter är i första hand kopplade till den trafiksäkerhetsplan som togs fram 2001-2005.

Föregående trafiksäkerhetsplan togs fram med nollvisionen och ”Lugna gatan” som stöd. Målen i trafiksäkerhetsplanen är inte specificerade med tidpunkter och målen är inte heller mätbara, det vill säga uttryckta i antal, procent eller kronor.

De mål från föregående trafikplan som nu arbetas in i denna plan är:

- Minimera risken för att människor allvarligt skadas eller dör i trafiken (nollvisionen)
- God riskmedvetenhet bland trafikanterna

3.2.3 Mål för trafiksäkerhetsplanen

Till skillnad från trafiksäkerhetsplanen från 2005 fokuserar en trafiksäkerhetsplan som tas fram enligt handboken Trafiksäkra staden på mätbara mål.

Målen i denna plan framgår nedan. De är formulerade i form av reduktion av antalet dödade, svårt skadade och lindrigt skadade i trafiken. Lomma kommuns nya mål har ställts upp i enlighet med EUs etappmål för perioden 2010-2020 och GNS –vägs rekommendation¹.

Mål för trafiksäkerhetsplanen:

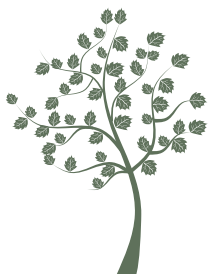
- Antalet dödade i trafiken ska fortsätta vara noll
- Andelen svårt skadade ska minska med 40 %
- Andelen lindrigt skadade ska minska med 25 %

3.2.4 Övriga förutsättningar

I Bilaga 1 illustreras viktiga målpunkter i Lomma, Bjarred, Flädie, Fjelie och Habo Ljung tillsammans med ett urval av planerade framtida förändringar. De enskilt största kommande förändringarna är Pågatågsstationen i Lomma (med framtida GC-tunnel) och ombyggnad av Bjarreds centrum.

Kartorna har tagits fram för att kunna användas som referens vid planering och prioritering av vilka områden som kan vara föremål för framtida trafiksäkerhetsinsatser. Om till exempel ett problemområde sammanfaller med en kommande förändring kan åtgärder planeras i samband med och i perspektiv av förändringen.

¹ Det finns ingen klar tolkning på hur begreppen mycket allvarligt skadade, svårt skadade och allvarligt skadade ska kopplas ihop. I denna rapport och i enlighet med handboken Trafiksäkra staden så används STRADA och ISS för att ange mål. Begreppen bli då död, svår skada ISS>9 och lindrig skada ISS1-8. Svår skada likställs här med mycket allvarligt skadad i EUs etappmål. Det finns inga mål för lindrigt skadade men en rimlig ambition bör vara att minska dem med 25 %



4 NULÄGES- OCH KONSEKVENSBESKRIVNING

I följande kapitel redovisas handbokens steg trafikolyckornas konsekvenser, vilket för Lomma kommun har vidgats till att kallas nuläges- och konsekvensbeskrivning. Se Figur 5 för momentets plats i processen.

I momentet analyseras den lokala olycksituationen och konsekvenserna av denna sätts i ett samhällsekonomiskt sammanhang, dvs kostnader för den aktuella trafiksäkerhetsituationen beräknas. I Lommas fall har även potentiella trafiksäkerhetsrisker inventerats genom hastighetsmätningar och översiktlig inventering.

Läsanvisning

Inledningsvis ges en beskrivning av STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) som är det informationssystem som används för rapportering och sammanställning av trafikolyckor. Därefter ges en detaljerad presentation av olycksbilden för Lomma kommun för perioden 1 januari 2009 till 31 december 2013 följt av en redovisning av vilka samhällsekonomiska kostnader som är förknippade med omfattningen trafikolyckor. Avslutningsvis redovisas resultaten från hastighetsmätningarna.

4.2.1 Lite om STRADA

STRADA är ett informationssystem för data om skador och olyckor inom hela vägtransportssystemet som förvaltas av Transportstyrelsen. Namnet är en förkortning av Swedish Traffic Accident Data Acquisition. STRADA

bygger på uppgifter från två källor: polis och sjukvård. Polisen registrerar trafikolyckor och denna registrering är rikstäckande i STRADA sedan årsskiftet 2003. Samtliga sjukhus i Skåne rapporterar in till STRADA sedan 1999.

Den hälsoförlust som uppstår till följd av trafikolyckor i Sverige har under många år underskattats. Genom att STRADA sammanför uppgifter från två källor – polis och sjukvård – får man ett betydligt bättre informationsunderlag, vilket bidrar till större kunskap om trafikskadade. Dels minskar det mörkertal som funnits då polisen inte känner till alla trafikolyckor (gäller framför allt oskyddade trafikanter), dels erhålls en bättre bild av skadegraden genom sjukvårdens diagnoser av patienterna. Trots att både polis och sjukhus rapporterar om olyckor så kan mörkertalen vara stora varför statistiken ska hanteras med försiktighet.

Viktiga data från STRADA är inledningsvis antal skadade, skadegrader, olyckstyper och platsangivelse. Under ett senare skede går det bra att ställa fördjupningsfrågor i

4.1 Trafikolyckor i Lomma

I Lomma kommun finns både statliga, kommunala och enskilda vägar. Det kommunala ansvaret omfattar det kommunala vägnätet.

Den olyckskartläggning som utgör underlag för trafiksäkerhetsplanen ges sammanfattat för hela kommunen, medan illustrationer och vissa delresultat och resonemang redovisas separat för de ingående tätorterna/byarna. Sammanställningen omfattar olyckor och skadade på kommunala vägar samt korsningar som innefattar kommunal väg.



Figur 5 Nuläges- och konsekvensbeskrivning - plats i processen (Sveriges Kommuner och Landsting och Trafikverket, 2013, modifierad av SWECO)

OBS! Det är viktigt att separera begreppen antalet olyckor och antalet skadade då en olycka kan innefatta många skadade. Båda begreppen används i rapporten då det generellt sett är vanligare att diskutera i termer av antal olyckor men då det sätts en prislapp på trafiksäkerheten så är det på antalet skadade.

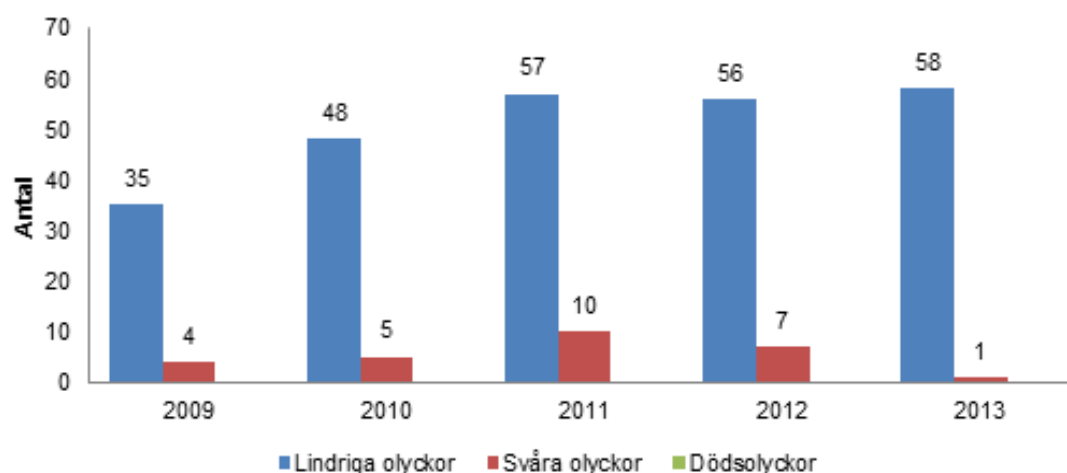
Det totala antalet olyckor som rapporterats i STRADA mellan åren 2009-2013 är 539 stycken. Ungefär hälften av alla olyckor sker på kommunala vägar vilket gör arbete med trafiksäkerhet på kommunal nivå mycket viktigt. I Tabell 1 åskådliggörs fördelningen mellan skadegrad och väghållare.

Tabell 1 Antalet olyckor per väghållare och skadegrad (D=död, S=svårt skadad, L=lindrigt skadad)

Väghållare	Antal olyckor	Fördelning (D,S,L)
Statlig	180	(1, 21, 158)
Kommunal	273	(-, 26, 247)
Enskild	11	(-, -, 11)
Övrigt	75	(-, 7, 68)

4.1.1 Skadegrad

I Figur 6 illustreras fördelningen av olyckor och skadegrad under de senaste fem åren på det kommunala vägnätet i Lomma kommun. Det går att urskilja en



Figur 6 Antal olyckor för respektive skadegrad, 2009-2013.

ökning av antalet lindriga olyckor men det är svårt att se ett samband på de svåra. Att antalet lindriga olyckor ser ut att öka kan bero på olika faktorer dels att invånarna börjat gå och cykla i större utsträckning än att köra bil men också att antalet invånare i Lomma kommun har ökat något.

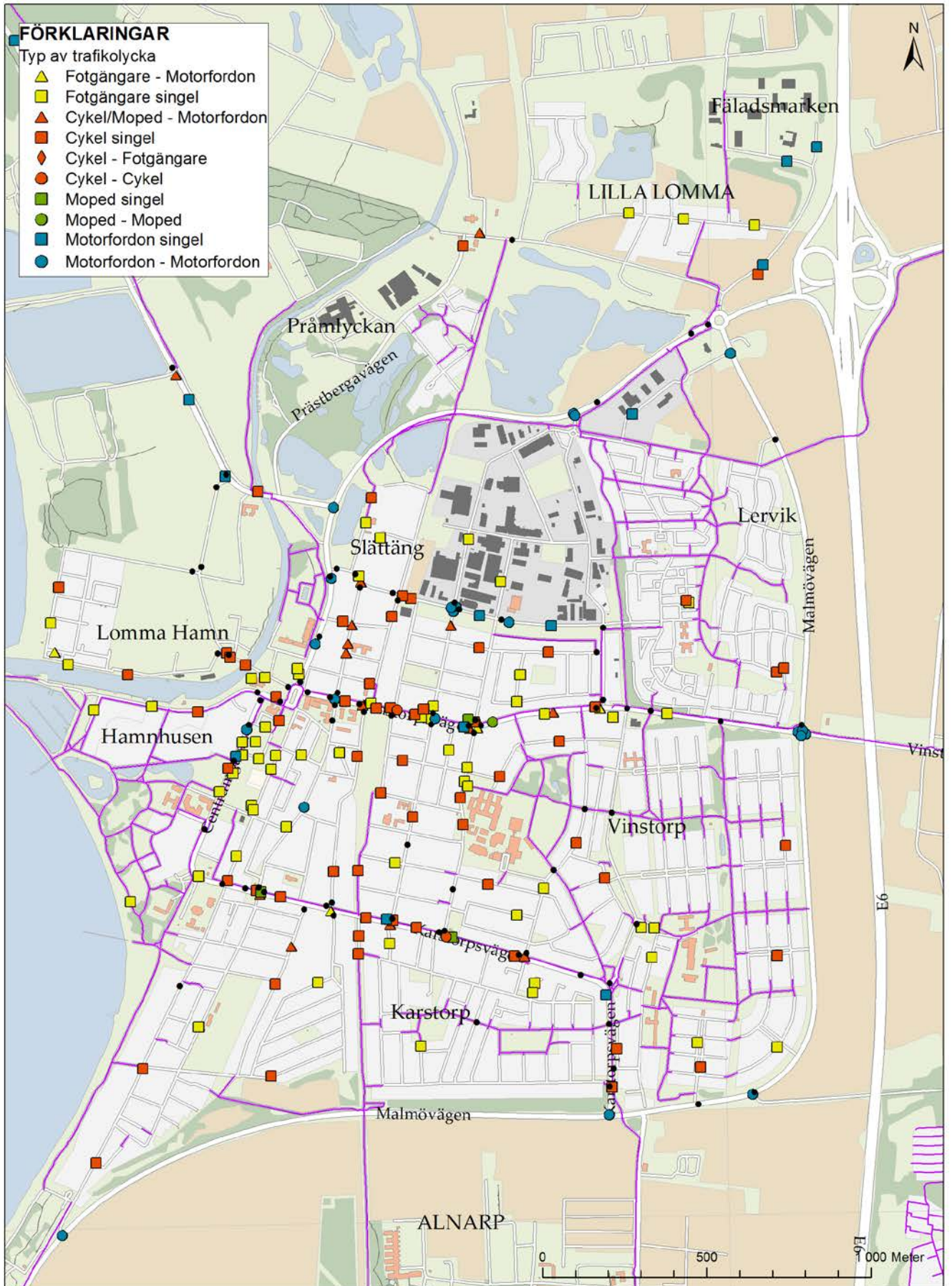
I Bilaga 2 åskådliggörs olyckornas skadegrad för respektive kommunedel. De vanligaste förekommande olyckorna av lindrig typ, vilket även syns i kartorna (se även Figur 7 - Figur 9 för olyckornas placering). Det går inte att se något mönster vad gäller plats för olycka och skadegrad.

4.1.2 Olyckstyp

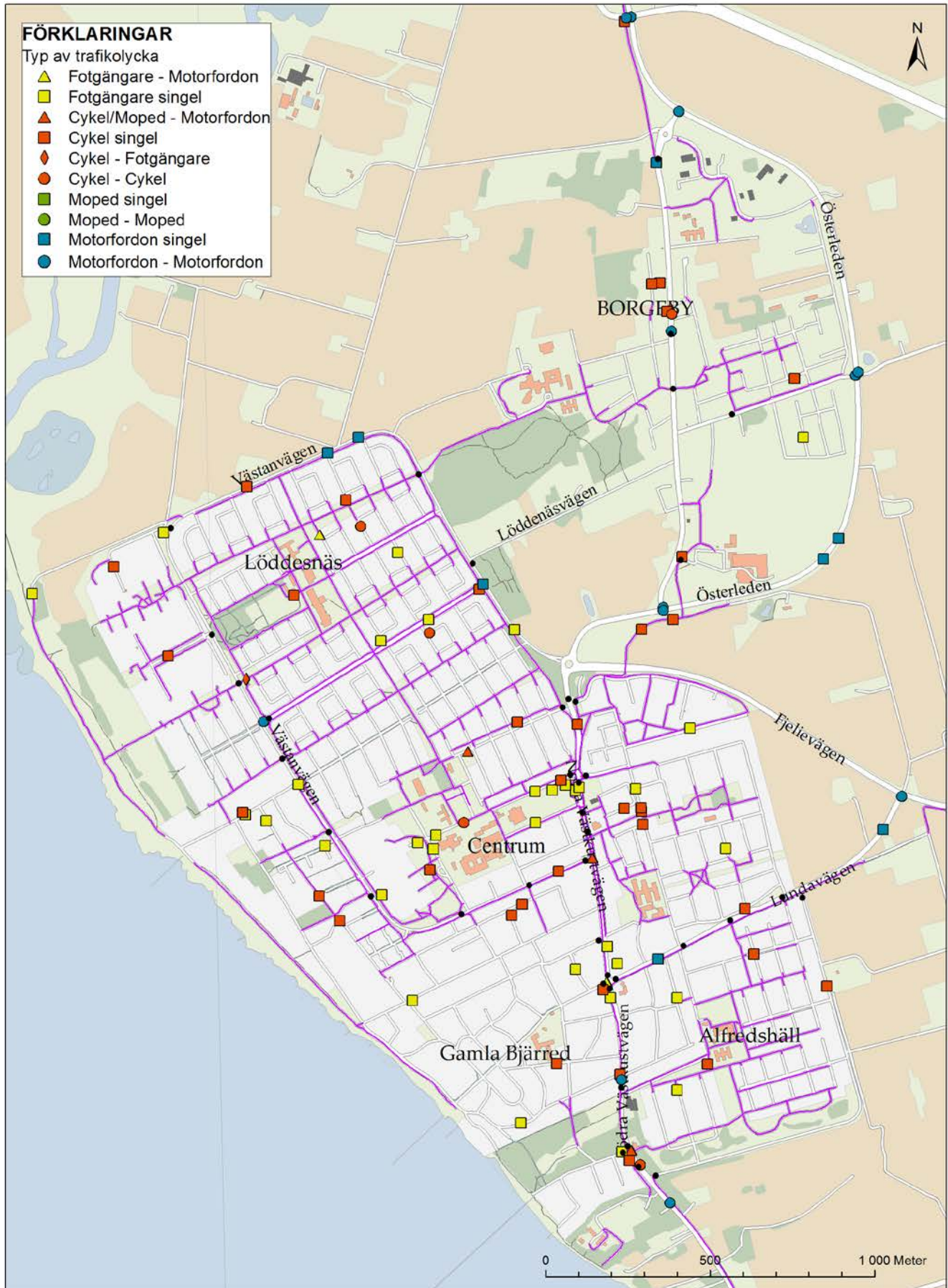
I Figur 7 - Figur 9 illustreras olyckstyper och dess förekomst för Lomma, Bjärred, Flädie och Habo Ljung. Under perioden 2009-2013 rapporterades inga olyckor i Fjellie. De flesta olyckorna sker i de centrala delarna i Lomma och Bjärred, i huvudsak längs med huvudgator och genomfartsgator, se Figur 7 och Figur 8 (samt Bilaga 2).

OBS! Det är viktigt att inte övertolka förekomst av enskilda olyckor på enskilda platser. En ansamling av olyckor kan dock ses som en indikation på att platsen eventuellt bör studeras närmare.

LOMMA



Figur 7 Olyckstyper och dess förekomst i Lomma tätort, 2009-2013

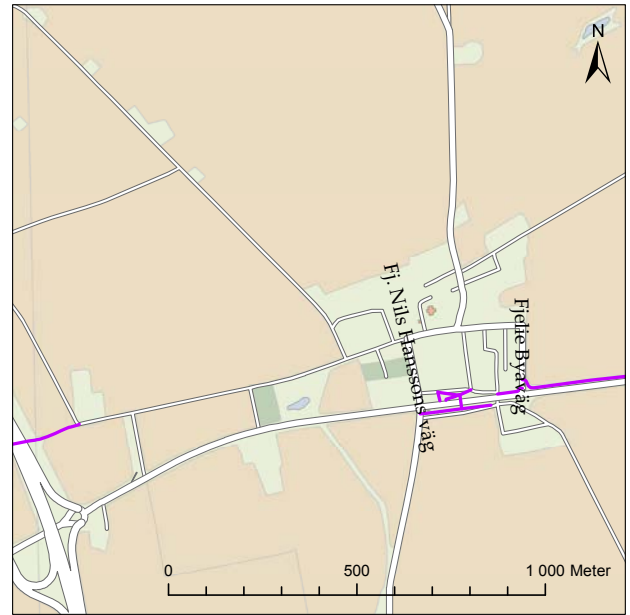


Figur 8 Olyckstyper och dess förekomst i Bjärred och Borgeby, 2009-2013

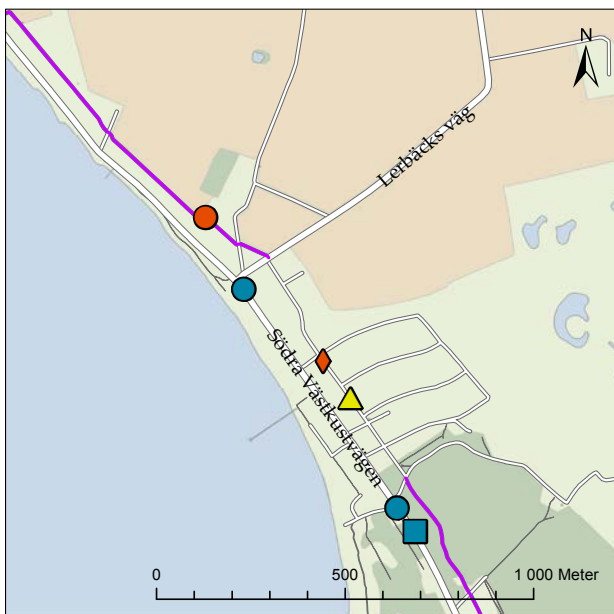
FLÄDIE



FJELIE



HABO LJUNG



FÖRKLARINGAR

Typ av trafikolycka

- ▲ Fotgängare - Motorfordon
- Fotgängare singel
- ▲ Cykel/Moped - Motorfordon
- Cykel singel
- ◆ Cykel - Fotgängare
- Cykel - Cykel
- Moped singel
- Moped - Moped
- Motorfordon singel
- Motorfordon - Motorfordon

Figur 9 Olyckstyper och dess förekomst i Flädie, Fjellie och Habo Ljung 2009-2013

4.2 Antal skadade och deras skadegrad per olyckstyp

I Tabell 2 redovisas antal skadade och fördelningen per olyckstyp och skadegraden för de inrapporterade olyckorna.

OBS! Från och med detta kapitel kommer fokus att vara på antal skadade och deras skadegrad istället för antalet olyckor och dess skadegrad. Detta då kostnader beräknas per skadad individ.

De mest drabbade trafikanterna är oskyddade trafikanter såsom cyklister, mopedister och fotgängare, både vad gäller svåra och lindriga skador. Svårt skadade oskyddade trafikanter är 20 stycken under femårsperioden jämfört

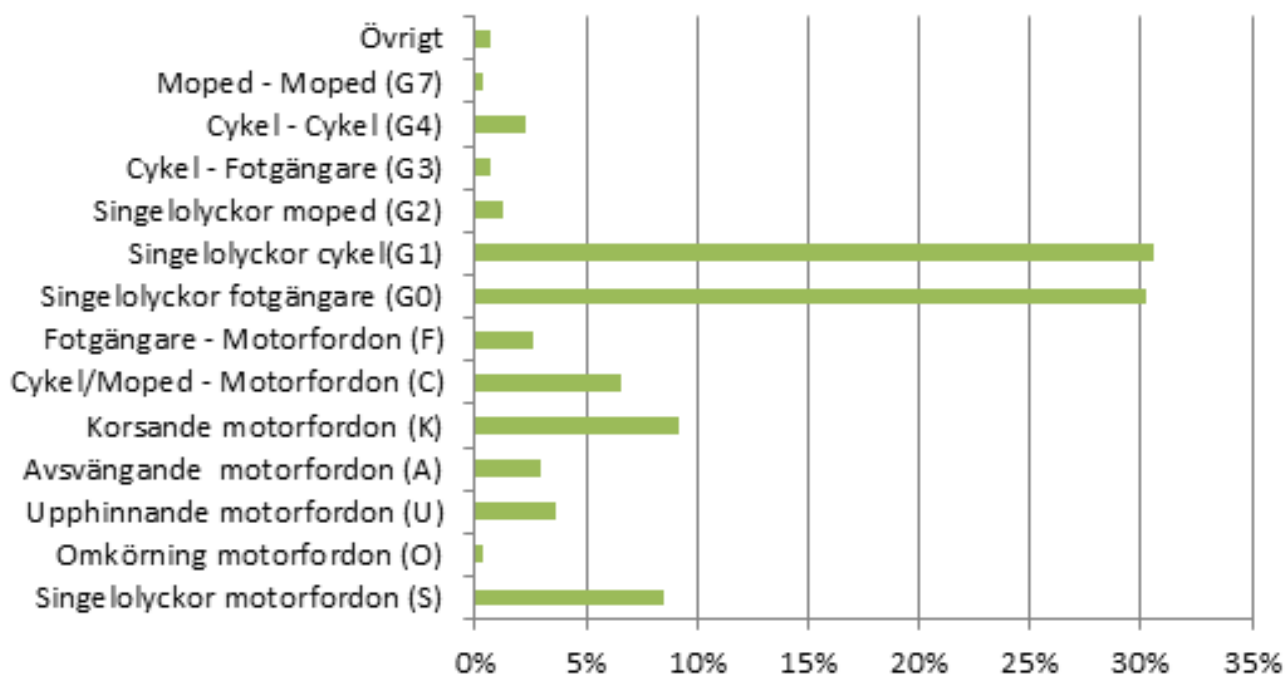
med förare/passagerare i motorfordon där motsvarande siffra ligger på 7. Tittar man på lindriga skador blir skillnaden ännu större med 205 lindrigt skadade oskyddade trafikanter mot 46 stycken, vilket är mer än fyra gånger så många.

4.3 De vanligaste olyckstyperna

I Figur 10 redovisas den totala fördelningen av skadade per olyckstyp. Därefter beskrivs de åtta vanligaste förekommande olyckstyperna mer i detalj. Orsaker och händelseförlopp till de olyckorna som kommenteras är hämtade från de STRADA-uttag som gjordes för Lomma kommun.

Tabell 2 Olyckstyp och hälsoförlust 2009-2013

Olyckstyp		Antal skadade och skadans allvarlighet			Summa
		Död	Svårt skadad ISS >8	Lindrigt skadad ISS 1-8	
S	Singel (motorfordon)	0	5	21	26
M	Möte (motorfordon)	0	0	0	0
O	Omkörning (motorfordon)	0	0	1	1
U	Upphinnande (motorfordon)	0	1	10	11
A	Avsvängande (motorfordon)	0	0	9	9
K	Korsande (motorfordon)	0	1	27	28
C	Cykel/moped - motorfordon	0	3	17	20
F	Fotgängare - motorfordon	0	1	7	8
G0	Fotgängare singel	0	6	86	92
G1	Cykel singel	0	8	85	93
G2	Moped singel	0	1	3	4
G3	Cykel – Fotgängare	0	0	2	2
G4	Cykel – Cykel	0	1	6	7
G5	Cykel – Moped	0	0	0	0
G6	Moped – Fotgängare	0	0	0	0
G7	Moped – Moped	0	0	1	1
G8	Fotgängare - Fotgängare	0	0	0	0
W	Vilt (motorfordon)	0	0	0	0
V	Övrigt	0	0	2	2
J8	Tåg – motorfordon	0	0	0	0
Skadade personer under fem år		0	27	277	304
Skadade personer under ett genom- snittsår		0	5,4	55,4	60,8



Figur 10. Andelen skadade i Lomma kommun per olyckstyp. 2009-2013

Singelolyckor cyklister (G1)

Andelen skadade vid singelolyckor för cyklister är stor då den utgör 31 % av det totala antalet skadade i kommunen. Bland cykelolyckor generellt är 78 % singelolyckor.

Orsakerna till denna typ av olyckor var av olika karaktär. Vanligt var tekniska fel på cykeln eller att en väska eller något annat kommit in i hjulet. Många av olyckorna orsakades även av halka i vinterväglag eller på grusfläckar.

9 % av de skadade vid singelolyckor fick svåra skador. Detta är en stor andel jämfört med andra olyckstyper. Olycksorsakerna till de svårt skadade skiljer sig inte från de lindrigt skadade.

Utifrån händelseförloppen är det tydligt att bra drift- och underhållsarbete kan förväntas vara en viktig åtgärd för att minska antalet skador och skadegrad för singelolyckor bland cyklister (se Drift och underhåll av gång- och cykelvägar för mer detaljerad redogörelse). Likaså är det viktigt att trafikmiljön är bra utformad och uppmuntrar till rätt beteende. Utöver detta kan beteendepåverkande åtgärder som att uppmuntra till hjälmanvändning vara relevanta då hjälm kan sänka skadegraden vid de olyckor som inträffar.

Singelolyckor fotgängare (G0)

Utdraget från STRADA visar att 30 % av skadorna uppstod i singelolyckor för fotgängare. Bland fotgängarolyckor generellt är cirka 90 % singelolyckor.

Det finns många anledningar till en singelolycka. Fallolyckor vid exempelvis trottoarkanter, lösa gatstenar och på isfläckar är vanligt. 69 % av alla fotgängare som skadats under 2009-2013 skadades under vinterhalvåret. 7 % av antalet skadade i singelolyckor för fotgängare skadades svårt. Samtliga av dessa var kvinnor och fem av sex svårt skadade var över 60 år.

Det är vanligt att äldre skadas i fallolyckor och att en större andel skadas allvarligt, än bland övriga åldersgrupper. Det är även svårare för äldre att komma tillbaka till det liv man hade före olyckan, vilket medför kostnader för samhället både relaterat till personligt lidande och rena pengar. Mer än hälften av fotgängarna som skadades i singelolyckorna är över 60 år.

För att minska denna olyckstyp är bättre drift- och underhållsarbete nödvändigt, särskilt under vinterhalvåret (se Drift och underhåll av gång- och cykelvägar för mer detaljerad redogörelse). Ytterligare en åtgärd skulle kunna vara att dela ut och uppmuntra till användande av isbroddar.

Korsande motorfordon¹ (K)

Olyckor med korsande motorfordon inträffade oftast i korsningar eller cirkulationsplatser. 9 % av alla skadade i trafiken skadades i denna olyckstyp. I olyckor med flera motorfordon är det vanligt att flera personer skadas i en och samma olycka. 16 stycken olyckor av denna olyckstyp gav under femårsperioden totalt 28 skadade.

Anledningen till olyckorna mellan korsande motorfordon är ofta hastighetsrelaterade men kan också bero på halka, otydlighet i korsningen eller att någon missat lämna företräde.

För att minska denna olyckstyp är arbete med hastighetsefterlevnad central, men också en god utformning på korsningar samt välfungerade drift- och underhållsarbete.

Singelolyckor motorfordon (S)

Singelolyckor för motorfordon är relativt vanligt. Ca 8 % av de skadade skadades i singelolyckor med motorfordon. Ca en fjärdedel av dessa olyckor slutade med svåra skador. Även i denna olyckstyp skadades ibland flera personer vid olyckstillfället.

Anledningar till singelolyckor för motorfordon var exempelvis sladd eller avkörning från vägen. Många olyckor skulle kunna ha undvikits om hastigheten var lägre. Vad gäller skadegraden så påverkas den av flera faktorer – hastighet, fordonets säkerhet och fasta föremål i nära vägen.

För att minska denna olyckstyp är arbete med hastighetsefterlevnad central, men också en god utformning av vägen med få fasta föremål. Andra viktiga insatsområden är beteendepåverkande åtgärder, säkrare bilar samt välfungerade drift- och underhållsarbete.

Cykel/moped – Motorfordon (C)

7 % av de skadade under femårsperioden skadades i kollision mellan cyklist/moped och motorfordon. Vid kollision med motorfordon är risken att skadas svårt stor. 15 % av de skadade i denna olyckstyp fick svåra skador vilket kan innebära både fysiska och/eller psykiska långsiktiga men. Hur allvarlig en skada mellan oskyddade trafikanter och motorfordon blir beror till stor del på hastigheten som motorfordonet hade vid kollisionen, se Figur 3. I dag finns fordon som är utrustade med en yttre airbag så att konsekvenserna, vid en kollision med oskyddade trafikanter, kan bli mindre allvarliga.

För att minska denna olyckstyp är arbete med hastighetsefterlevnad viktig och då framförallt utforma säkra GC-passager (gång-cykelpassager). En god utformning på cykelbanor och ett fullständigt cykelnät så att cyklister inte måste cykla i vägbanan är också centralt. Även för denna olyckstyp är det viktigt med välfungerade drift- och underhållsarbete.

Upphinnande motorfordon (U)

En upphinnandeolycka är en kollision mellan motorfordon med samma färdriktning där det bakre fordonet hunnit upp det främre. Detta kan exempelvis ske om fordonet framför saktar in plötsligt eller är stillastående och avståndet mellan fordonen är för litet.

4 % av de skadade i Lomma kommun har skadats i denna typ av olyckor. Vanliga typer av skador vid en sådan olycka är nackskador.

Hastigheten och avstånd till framförvarande bil är avgörande faktorer i denna typ av olyckor.

Fotgängare – Motorfordon (F)

3 % av de som skadades i trafiken i Lomma var fotgängare i kollision med motorfordon. Det är inte en jättestor andel i sig men i en kollision mellan fotgängare och motorfordon riskerar fotgängaren att skadas allvarligt. 13 % av de skadade i denna typ av olyckor fick svåra skador. Denna typ av olyckor inträffar vanligtvis på GC-överfarter.

Utfallet på skadegraden beror till stor del på hastigheten hos motorfordonet, se Figur 3, vilket i sin tur ofta hänger ihop med gångpassagens utformning. För att minska denna olyckstyp och sänka skadegraden är det framförallt viktigt att utforma säkra GC-passager.

Cykel-Cykel (G4)

Det skedde också en del olyckor mellan cyklister. 2 % av de skadade, skadades vid denna typ av olycka, vilket motsvarar sju stycken på en femårsperiod. Dessa olyckor berodde exempelvis på att man fastnat eller cyklat för nära en annan cyklist. Några uppstod till följd av att en annan cyklist ramlade av annan orsak och att man cyklade in i denna. Endast en av olyckorna orsakades av en frontalkrock med en mötande cyklist.

¹ Som motorfordon räknas personbil, lastbil, buss och motorcykel.

Dessa olyckor är svåra att hindra med fysiska åtgärder. Här bör man istället arbeta med ökad hjälmanvändning, drift och underhåll och vett och etikett i cykeltrafiken för att minska skadegraden och antalet olyckor.

4.3.1 Olyckorna för oskyddade trafikanter och motortrafik

För att lättare kunna analysera likheter i olyckstyper behandlas olyckstyperna nedan i två grupper; oskyddade trafikanter och motortrafik. Under Oskyddade trafikanter behandlas olyckor där fotgängare, cyklister eller mopedister varit inblandade och Motortrafikanter omfattar olyckor där endast motorfordon varit inblandat.

Oskyddade trafikanter

Majoriteten av olyckor med oskyddade trafikanter skedde på lokalgator samt huvudgatorna genom centrum i Lomma (Vinstorpsvägen, Karstorpsvägen och Centrumgatan) och Bjärred (Norra och Södra Västkustvägen). Längs dessa huvudgator finns gång- och cykelväg så det är troligt att anta att en stor del av olyckorna har skett på gång- och cykelvägarna eller på GC-passagera.

Vad gäller olyckor mellan oskyddade trafikanter och motorfordon så har över hälften skett på eller i anslutning till en GC-passagera. Tittar man endast på fotgängare i Lomma tätort som blivit påkörda av motorfordon så har fyra av fem blivit påkörda på eller i anslutning till en GC-passagera som ligger på de nämnda huvudgatorna i Lomma tätort.

Totalt har 23 % av olyckorna med oskyddade trafikanter (alla olyckstyper) inträffat på eller i anslutning till GC-passagera. Detta tillsammans med statistiken gällande påkörda oskyddade trafikanter ovan kan tyda på att GC-passagera är osäkra ur trafiksäkerhetssynpunkt på grund av anledningar relaterade till utformning, drift och underhåll och/eller höga hastigheter för motorfordon. Det går inte att dra någon slutsats utan att studera detta vidare då siffrorna likväl kan bero på att andelen olyckor är högre här då det rör sig fler trafikanter i dessa områden. Det skulle kunna vara lika trafikfarligt att röra sig i ett annat typ av område men eftersom färre oskyddade trafikanter rör sig där så blir andelen olyckor färre. En tendens tycks dock gå att urskilja.

Två tredjedelar av singelolyckorna för cyklister sker främst på lokalgator och cykelbanor och uteslutande i Lomma och Bjärred. Resterande singelolyckor för cyklister sker längs med huvudgator varav de flesta försedda med cykelbanor.

För singelolyckor för fotgängare går det inte att se något tydligt mönster. Dessa sker överallt, på GC-passagera, längs gång- och cykelvägar, längs huvudgator och även lokalgator. Detta tyder på att dessa olyckor skulle kunna vara drifts- och underhållsrelaterade.

Motortrafikanter

Nästan alla av trafikolyckorna med motorfordon, dels singelolyckor men även kollision mellan motorfordon, inträffar på huvudgator i tätorterna och byarna. Singelolyckorna sker oftast längs med sträckor. Olyckor mellan motorfordon, dvs upphinnandeolyckor, korsandeolyckor, avsvängande olyckor och omkörningsolyckor, sker både i korsningar och längs med sträckor.

4.3.2 Samhällskostnader

Kostnaderna för trafikolyckor består inte enbart av de materiella kostnader eller kostnader för sjukvård som olyckan direkt orsakat utan även kostnader i form av till exempel långsiktig rehabilitering eller förlust av hälsa och välbefinnande. Med hjälp av Trafikverkets schablon-siffror för att värdera samhällets kostnader för trafikolyckor kan kommunens årliga kostnader för den lokala trafiksituationen beräknas.

I Tabell 3 åskådliggörs hur mycket trafikolyckorna i Lomma kommun årligen kostar. Observera att siffrorna bygger på antalet skadade och inte antalet olyckor. Om etappmålen uppfylls och antalet svårt skadade minskar med 40 % och antalet lindriga med 25 % skulle det betyda att kostnaden skulle minska med 15 950 000kr per år. Genom att investera i trafiksäkerhetsåtgärder kan samhället på sikt spara mycket pengar.

4.3.3 Hastighetsmätning och inventering

Som komplement till olycksstatistiken från STRADA gjordes hastighetsmätningar och övergripande inventering. Hastighetsmätningarna var småskaliga tills sin karaktär då det endast mättes cirka 20 fordon per plats,

men å andra sidan gjordes mätningar på ett stort antal platser, 131 stycken (mätningarna på ett trettiotal platser fick dock avbrytas då flödena var alltför låga).

Platserna föreslogs utifrån följande kriterier:

- Samtliga markerade korsningar och passager på huvudnätet, viktiga lokalgator och prioriterade stråk där oskyddade trafikanter korsar motortrafik
- Samtliga platser där cykelväg korsar bilväg
- Plats i anslutning till busshållplats eller dylikt, där oskyddad trafikant kan väntas korsa bilväg

En bruttolista över samtliga platser sammanställdes varpå en nettolista togs fram i samråd mellan konsult och tjänstemän.

Fullgoda hastighetsmätningar (20 uppmätta fordon) lyckades genomföras på 97 platser. Inventering har dock gjorts på samtliga 131 platser. Detaljerad information om platsernas lokalisering samt foto över varje plats framgår av Bilaga 5.

OBS! Det är viktigt att inte tolka hastighetsmätningarna som fullständiga hastighetsmätningar med statistiskt säkerställd data, eller hänsyn tagen till när på dygnet mätningen gjorts. Genom att göra en enklare mätning så har väldigt många punkter istället kunnat mätas och detta har gett en bred, om än förenklad, bild av hastighetsläget.

Resultat från hastighetsmätningarna

Resultaten av hastighetsmätningarna visar att hastighets efterlevnaden generellt sett är god i samtliga kommuner. I Figur 11 - Figur 13 redovisas hur 85-percentilen av de uppmätta hastigheterna förhåller sig gentemot skyltad hastighet vid de mätta platserna. I enskilda punkter är hastigheterna för höga men det går inte att urskilja något samband i fråga om dessa punkters lokalisering.

Då hastigheterna mätts i punkter där oskyddade trafikanter korsar motortrafik är det även intressant att studera vilka platser som har en 85-percentil som överskrider 30 km/h, vilket enligt Trafikverkets skrift Säkra gångpassagen! är ett kriterium för att passagen ska betraktas som trafiksäker (Vägverket m fl, 1999).

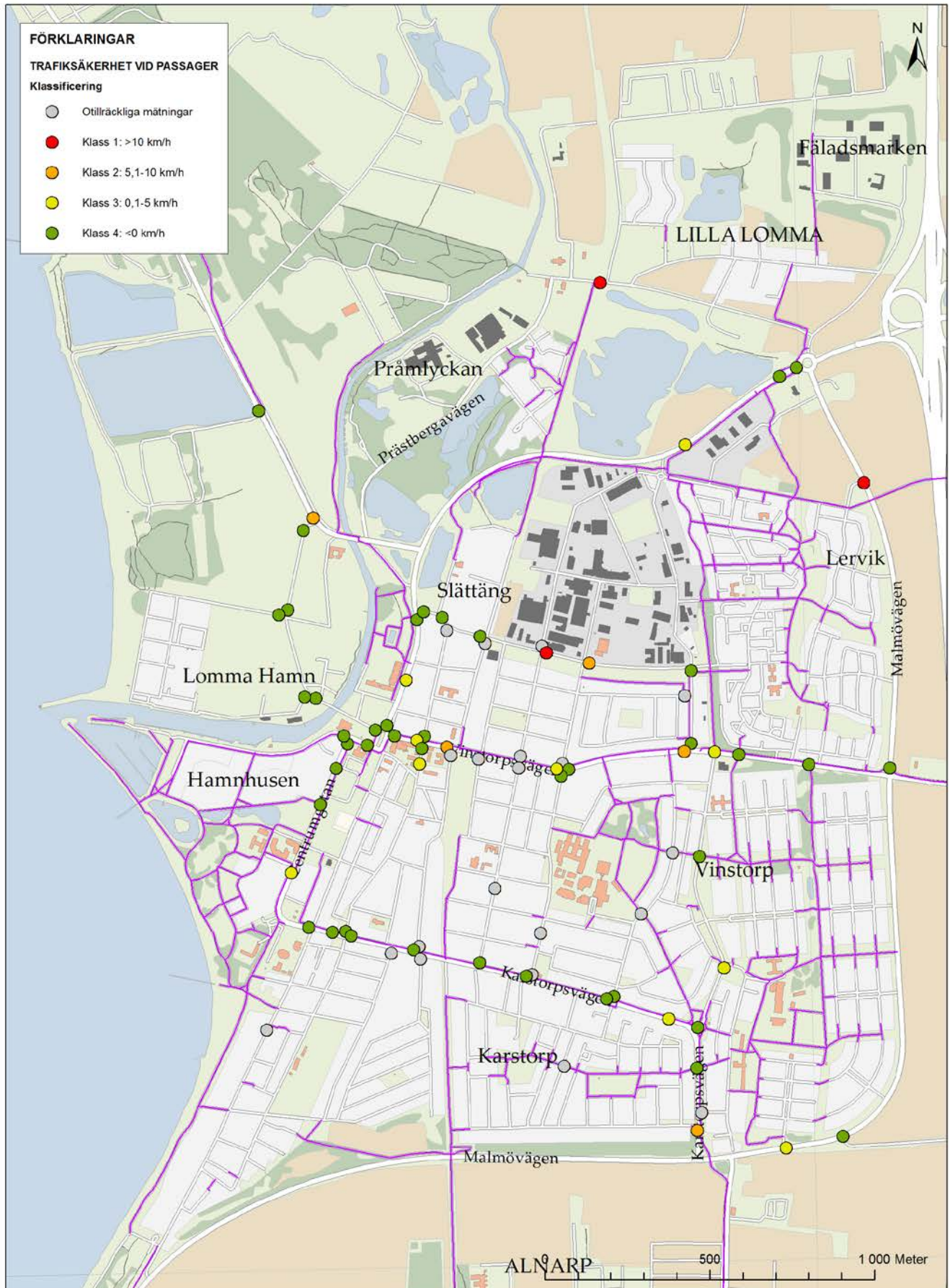
I Bilaga 3 finns sammanställning av de punkter där hastigheten överskridit 30 km/h vid passagen¹. Av de 97 mätta passagerna har 58 passager hastigheter värden som överstiger 30km/h. 27 av dessa ligger på en hastighet över 40 km/h.

Tabell 3. Årlig kostnad för samhället, i tusen kronor för trafikolyckorna Lomma kommun, samt potentiell besparing

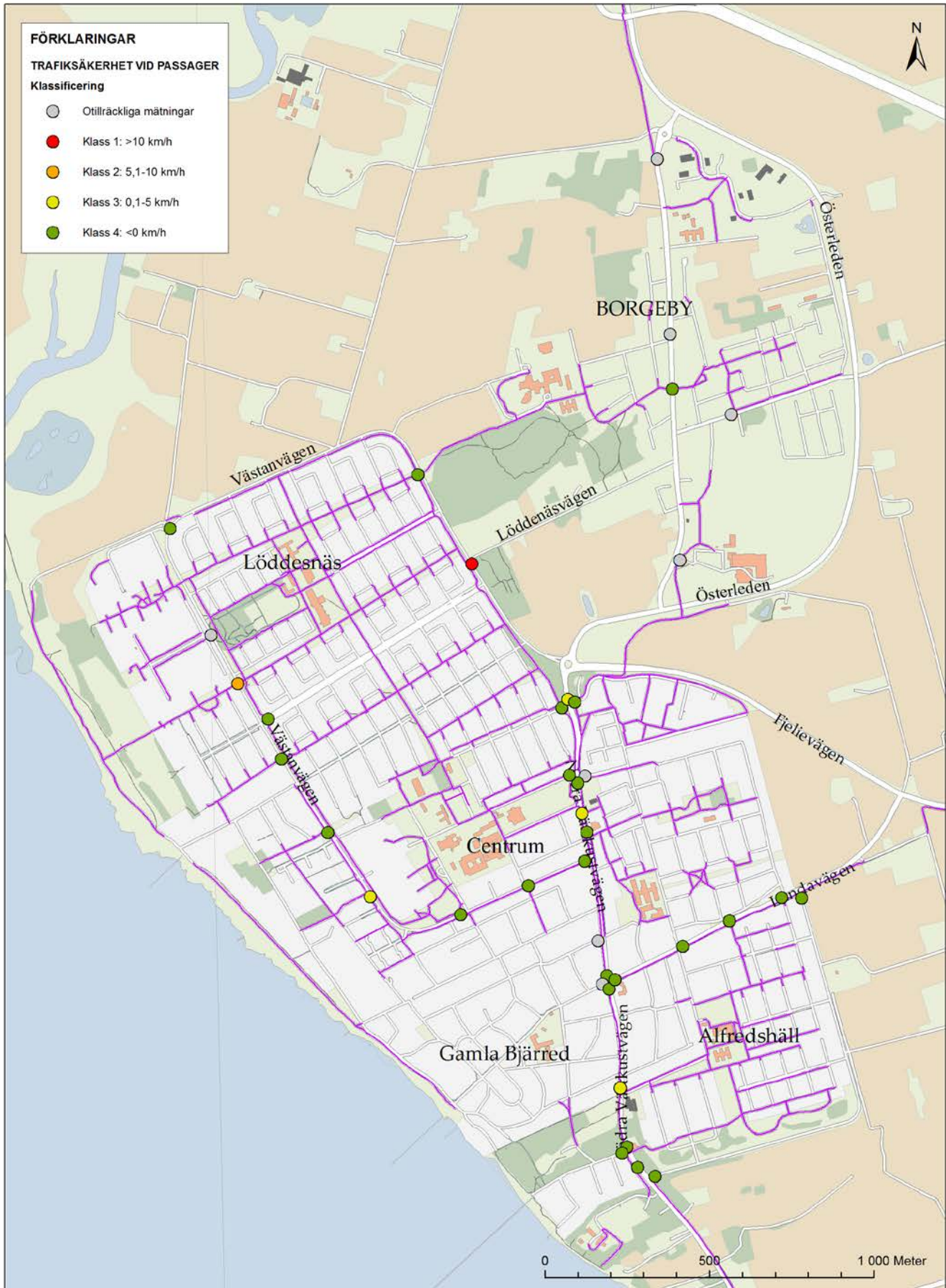
Skada	Kostnad (tkr)	Antal per år	Summa (tkr)	Årlig besparing vid måluppfyllelse (tkr)
Dödsfall	31 331	0	0	0
Svår	5 672	5,4	30 629	12 252
Lindrig	267	55,4	14 792	3 698
Summa/år			45 421	15 950

¹ Notera att den hastighetsklass som är markerad i dessa kartor inte tar hänsyn till skyltad hastighet.

LOMMA



Figur 11 Platsernas hastighet (85-percentil) relativt skyltad hastighet i Lomma tätort

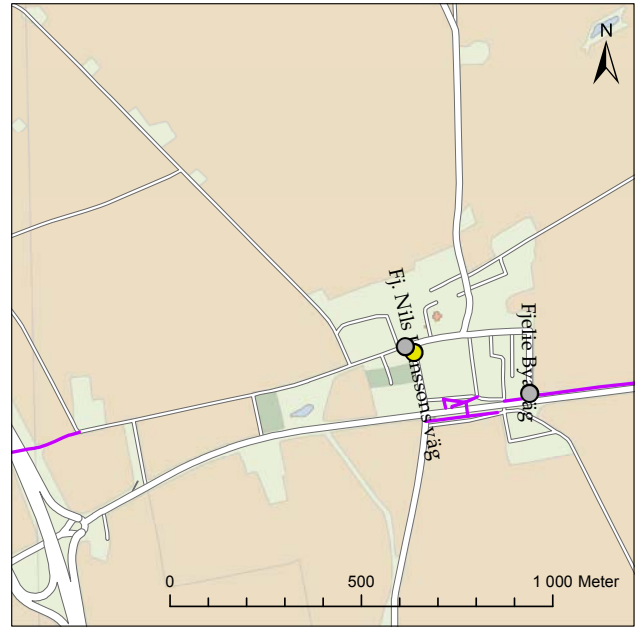


Figur 12 Platsernas hastighet (85-percentil) relativt skyltad hastighet i Bjärred och Borgeby

FLÄDIE



FJELIE



HABO LJUNG



FÖRKLARINGAR

TRAFIKSÄKERHET VID PASSAGER

Klassificering

- Otillräckliga mätningar
- Klass 1: >10 km/h
- Klass 2: 5,1-10 km/h
- Klass 3: 0,1-5 km/h
- Klass 4: <0 km/h

Figur 13 Platsernas hastighet (85-percentil) relativt skyltad hastighet i Flädie, Fjellie och Habo Ljung

4.3.4 Inventering

Hastighetsmätningarna kompletterades med övergripande insamling av data om platsens utformning och detaljer. Saker som noterades var regleringsform, förekomst av hastighets- eller riskreducerande åtgärd, risk för smitvägar i anslutning till platsen, beläggningsstandard och siktförhållanden. Sammanställning av samtliga platser samt kriterier för hur insamlingen gjorts framgår av Bilaga 5.

Syftet med inventeringen var att skapa en övergripande bild över de fysiska förutsättningarna för passagera i Lomma kommun för att kunna sätta hastighetsbilden i ett sammanhang. Denna inventering bör också användas som stöd vid val av åtgärd för passage med låg trafiksäkerhet. Sammanfattning av nuläges- och konsekvensbeskrivning - koppling till platser

I Lomma kommun har det skett olyckor med både svår och lindrig skadegrad. De lindriga skadorna är de vanligaste. De tre mest förekommande olyckstyperna räknat i antalet skadade är singelolyckor för fotgängare och cyklister samt olyckor med korsande fordon. Oskyddade trafikanter är en utsatt trafikantgrupp i Lomma kommun i jämförelse med de andra trafikantgrupperna.

Resultaten av hastighetsmätningarna visar att hastighets efterlevnaden generellt sett är god i samtliga kommundelar. I enskilda punkter är hastigheterna för höga men det går inte att urskilja något samband i fråga om dessa punkters lokalisering. Däremot ligger hastigheten ofta över 30 km/h i punkter för GC-passager.

Oskyddade trafikanter är alltså en utsatt trafikantgrupp i Lomma kommun i jämförelse med andra trafikantgrupper.

4.3.5 Identifierade platser att fokusera på

Utifrån det arbetsmaterial som tagits fram i samband med arbetet med denna trafiksäkerhetsplan (sammanställning och analys av olycksdata, hastighetsmätningar och övergripande inventering) har det varit möjligt att identifiera ett antal platser/stråk att fokusera det kommande trafiksäkerhetsarbetet på.

Hur går Lomma kommun vidare? – konkreta åtgärder och kostnader i kapitlet Åtgärdsplan.

OBS! De stråk som identifierats berörs inte vid det val av insatsområden som görs i nästa steg i processen. Däremot utgör de input till de åtgärdsförslag som görs därefter.

Nedan sätts platserna i ett sammanhang med den cykelplan som tagits fram parallellt med denna trafiksäkerhetsplan och platsernas/stråkens relevans diskuteras.

Generellt

Trafiksäkerhetsläget kan beskrivas dels genom olycksdata, dels som en redovisning av de hastighetsmätningar som gjorts vid inventeringen med avseende på verklig hastighet och avvikelse gentemot skyltad hastighet.

Vid bedömning av trafiksäkerhetsläget har hänsyn tagits till framför allt den uppmätta hastigheten, men även till de korsningspunkter där hastigheten överskrider 30 km/h. På flera platser är inte hastighetsöverträdelserna i sig särskilt stora, men detta behöver inte i sig innebära att riskerna är låga och att åtgärder inte behöver göras.

Lomma

Stråket **Vinstorpsvägen – Centrumgatan – Karstorpsvägen** har identifierats som särskilt olycksdrabbat. Även om hastigheterna i Lomma är låga generellt finns det ett antal korsningspunkter längs sträckan där hastigheterna mättes till över 30 km/h.

Inventeringen visade att standarden på beläggnings längs hela sträckan överlag är god, men att det vid ett antal ställen kan vara begränsade siktförhållanden, se Bilaga 5. Längs hela sträckan finns busshållplatser och i anslutning till dessa finns det särskild risk för att korsande av gatan inte görs på avsedd plats. Hastighetsefterlevnad här är då särskilt viktigt.

I cykelplanen, som tas fram parallellt med denna trafiksäkerhetsplan, lyfts sträckorna fram som viktiga och åtgärder föreslås för att förbättra trafiksäkerheten, men också framkomligheten på sträckan. Längs med hela sträckorna föreslås en tydligare separering mellan fotgängare och cyklister, vilket inte i sig sänker hastigheterna och därmed ökar trafiksäkerheten, men det förenklar trafiksituationen och kan därmed bidra till ökad trafiksäkerhet. Längs hela sträckan för alla tre gatorna föreslås också upphöjda sidogator vilket sänker hastigheten på de korsande fordonen, vilket är särskilt viktigt där GC-vägarna är dubbelriktade och cyklister kan förväntas komma från ”fel” håll. Utöver detta föreslås hastighetssänkande åtgärder på platser som identifierats här i trafiksäkerhetsplanen.

Om Lomma kommun lyckas med att minska antalet olyckor på stråket har man kommit långt i arbetet med trafiksäkerhet.

Bjärred

I Bjärred är det framför allt **Södra och Norra Västkustvägen** som identifierats såväl här i trafiksäkerhetsplanen (höga hastigheter och olyckor) som i cykelplanen. Längs sträckan finns ett antal busshållplatser och verksamheter vilket kan generera korsande av gatan utanför avsedd plats. Begränsade siktförhållanden finns på ett par platser. Överlag är beläggningen av god standard.

I cykelplanen föreslås tydligare separering mellan fotgängare och cyklister. På samma sätt som i för gatorna i Lomma leder detta till en ökad tydlighet i systemet. Generellt föreslås även upphöjda sidogator längs sträckan. Korsningen med Västanväg är bred (dubbla körfält för biltrafiken) vilket dels innebär risk för höga hastigheter och att korsningen blir svåröverskådlig. De breda körfälten har också medfört att gång- och cykelbanan är smal, vilket i kombination med räcken som är uppsatta leder till singelolycksrisker. Längs med Västanväg har olycksrisker identifierats i form av höga hastigheter. På dessa platser föreslås hastighetssänkande åtgärder.

I **Borgeby** har Norra Västkustvägen identifierats som riskfylld. I cykelplanen har denne lyfts fram som del i ett regionalt stråk norrut från Bjärred mot bland annat Löddeköpinge. Längs med sträckan föreslås utbyggnad av gång- och cykelbana.

Flädie, Fjelle och Habo Ljung

I de tre mindre orterna Flädie, Fjelle och Habo Ljung är underlaget litet i form av hastighetsmätningar och olycksstatistik. Man kan dock identifiera att Södra Västkustvägen förbi Habo Ljung är problematisk med höga hastigheter, bland annat i anslutning till busshållplatsen. Eftersom cykelstråket går avskilt från vägen har detta inte identifierats i cykelplanen. För alla de tre mindre orterna föreslås i cykelplanen utbyggnad av gång- och cykelbana inklusive korsningar med tillhörande sidogator.



5 MÅL OCH FÖRANKRING

Detta moment är tvådelat. I delen mål hanteras utfallet från olycksanalysen i perspektiv av målbilden för Lomma kommun. Delen förankring omfattar att förankra arbetet med trafiksäkerhetsplanen i relevanta instanser. I föreliggande fall genomfördes det senare steget i form av en workshop i tekniska nämnden. Förankringsdelen redovisas i Bilaga 4.

Notera att resultaten från hastighetsmätningarna och inventeringen inte hanteras i detta moment utan används i Åtgärdsplanen längre fram i rapporten.

Läsanvisning

Utifrån de olyckstyper som är förekommande i kommunen under uttagsperioden görs först en prioritering av vilka olyckstyper som främst ska vara föremål för kommande insatser. Utifrån de prioriterade olyckstyperna föreslås relevanta insatsområden.

5.1 Olycksbild i relation till mål för Lomma kommun

De europeiska målen är satta för en tidsperiod mellan år 2010-2020. I de kommuner som var testkommuner vid framtagandet av Trafiksäkra staden (Huddinge och Mjölby kommuner) användes valdes mållåret 2020 trots att några år redan passerat. För Lomma kommun görs motsvarande val. Genomsnittsåren 2009-2013 utgör utgångspunkt och jämförs med 2020.

De mål som formulerats för Lomma kommun är (mållår 2020):

- Antalet dödade i trafiken ska fortsätta vara noll
- Andelen svårt skadade ska minsta med 40 %
- Andelen lindrigt skadade ska minska med 25 %

I tabell 4 framgår med hur mycket den befintliga skadeförekomsten måste minska för att uppsatta mål ska nås.

Tabell 4 Nödvändig minskning av dödade, svårt skadade och lindrigt skadade för att målbilden för år 2020 ska nås i Lomma kommun

	Dödade	Svårt skadade	Lindrigt skadade	Totalt
Antal skadade under ett genomsnittså (2009-2013)	0	5,4	55,4	60,8
Nödvändig minskning för att nå målen till år 2020	0	3,2	41,6	44,8
Nödvändig minskning per år till 2020	0	0,6	8,3	8,9



Figur 14 Mål och förankring – plats i processen (Sveriges Kommuner och Landsting och Trafikverket, 2013)

5.2 Prioriterade olyckstyper

För att nå de lokala målen behöver ett antal insatsområden formuleras i syfte att reducera de olyckstyper som är mest omfattande i Lomma kommun. I ett första steg görs en prioritering av de olyckstyper som har stort antal svårt skadade och även många lindrigt skadade. De prioriterade olyckstyperna är rödmarkerade och kursiverade i Tabell 5.

5.3 Potentiella insatsområden

Med hjälp av kunskap om orsaken till olyckor och på vilken typ av platser olika olyckor sker, se kapitlet Skadade per olyckstyp, har fem insatsområden identifierats för att reducera de prioriterade olyckstyperna som valdes ovan. Insatsområdena framgår i rutan nedan.

Identifierade **INSATSOMRÅDEN** för trafiksäkerhetsplanen:

- Drift och underhåll på gång- och cykelvägar (G0, G1)
- Utformning och reglering
 - Säkra GC-passager (C, F)
 - Säkrare korsningar (K, U)
 - Hastighetsefterlevnad på det kommunala vägnätet (C, F, S, K, U)
- Beteendepåverkande åtgärder (G0, G1, S, F, C, K, U)

Tabell 5. Prioritering av olyckstyper i rött och kursivt (motsvarande Tabell som Tabell 2)

Olyckstyp		Antal skadade och skadans allvarlighetsgrad			Summa
		Död	Svårt skadad ISS >8	Lindrigt skadad ISS 1-8	
S	Singel (motorfordon)	0	5	21	26
M	Möte (motorfordon)	0	0	0	0
O	Omkörning (motorfordon)	0	0	1	1
U	Upphinnande (motorfordon)	0	1	10	11
A	Avsvängande (motorfordon)	0	0	9	9
K	Korsande (motorfordon)	0	1	27	28
C	Cykel/Moped - motorfordon	0	3	17	20
F	Fotgängare - motorfordon	0	1	7	8
G0	Fotgängare singel	0	6	86	92
G1	Cykel singel	0	8	85	93
G2	Moped singel	0	1	3	4
G3	Cykel - Fotgängare	0	0	2	2
G4	Cykel - Cykel	0	1	6	7
G5	Cykel - Moped	0	0	0	0
G6	Moped - Fotgängare	0	0	0	0
G7	Moped - Moped	0	0	1	1
G8	Fotgängare - Fotgängare	0	0	0	0
W	Vilt (motorfordon)	0	0	0	0
V	Övrigt	0	0	2	2
J8	Tåg - motorfordon	0	0	0	0
	Skadade personer under fem år	0	27	277	304
	Skadade personer under ett genomsnittså	0	5,4	55,4	60,8



6 ÅTGÄRDSPLAN

Syftet med detta moment är att systematiskt ta fram de åtgärder som behöver utföras inom de valda insatsområdena för att nå kommunens uppsatta mål att antalet dödade i trafiken ska fortsätta vara noll, andelen svårt skadade ska minska med 40 % och andelen lindrigt skadade ska minska med 25 %.

För Lomma kommun innebär målen att antalet svårt skadade årligen på ett ungefär ska minska med en person och antalet lindrigt skadade med åt

Läsanvisning

I kapitlet redogörs för hur åtgärderna i respektive insatsområde bidrar till att uppnå målen.

Först beskrivs respektive insatsområde. Inledningsvis definieras insatsen och de nationella mål som eventuellt finns för området beskrivs. Därefter beräknas vilken trafiksäkerhetspotential respektive insatsområde har utifrån befintlig data.

Därefter diskuteras hur Lomma kommun ska gå vidare. Vilka åtgärder är relevanta och vilken är den ungefärliga kostnaden?

6.1 Förutsättningar för genomförbarhet

Lommas kommuns vision och gällande översiktsplan visar vilken inriktning kommunen har valt att ha i olika frågor, vilket trafiksäkerhetsplanen skall bidra till att uppnå. Befintlig organisation och samverkan med andra aktörer påverkar trafiksäkerhetsplanens genomförbarhet.

Nedan beskrivs förutsättningar att förhålla sig till i och med planens genomförande.

Kommunens trafiksäkerhetsplan skall, i linje med visionen, bidra till att utveckla karaktärsdragen attraktivitet, tillgänglighet och hållbar utveckling för Lomma kommun. Den skall också stödja att utbyggnaden av gång- och cykelnätet blir trafiksäker och tillgänglig för alla. För att den offentliga miljön ska kunna vara tillgänglig för alla och jämställd, i enlighet med översiktsplanen, måste alla individer som rör sig i kommunen kunna känna sig trygga och säkra oavsett val av transportsätt. I de fall prioritering måste ske går trafiksäkerhet före trygghet.

För att få ett effektivt genomförande av trafiksäkerhetsplanen krävs bra samarbetsformer och tydliga rutiner. De typer av åtgärder som Lomma kommun föreslås arbeta vidare med är både fysiska, administrativa och kommunikativa. De administrativa och kommunikativa åtgärderna berör inte enbart tekniska förvaltningen utan ett samarbete med andra aktörer är nödvändigt; exempelvis andra förvaltningar, Polisen och transportföretag. I kommande kapitel listas de åtgärder eller områden viktiga att arbeta.



Figur 15 Åtgärdsplan - plats i processen (Sveriges Kommuner och Landsting och Trafikverket, 2013)

6.2 Insatsområden

De insatsområden som identifierades i föregående steg är:

- Drift och underhåll av gång- och cykelvägar
- Utformning och reglering
 - Säkra GC-passager
 - Säkrare korsningar
 - Hastighetsefterlevnad på det kommunala vägnätet
- Beteendepåverkande åtgärder

6.2.1 Drift och underhåll av gång- och cykelvägar

Med en väl underhållen GC-yta avses en ren, jämn och hel yta med god friktion under hela året. På ett nationellt plan är området högt prioriterat. Dock har lämpliga mått som kan styra förbättringspotentialen har ännu inte kunnat presenteras, men är under utveckling. Det saknas forskning om hur ökade åtgärder minskar antalet skador, men en bedömning som redovisas i Trafiksäkra staden är att ca 50 % av olyckorna skulle kunna elimineras genom bättre insatser inom området.

Nuläge

Under åren 2009-2013 inträffade 174 lindriga och 15 svåra singelolyckor med fotgängare, mopedister och cyklister på det kommunala nätet i Lomma kommun.

Omkring hälften av dessa olyckor kan kopplas till drift och underhåll utifrån den information som finns i STRADA¹. Cirka 60 olyckor inträffade under november-mars och kunde härledas till snö och halka. Två tredjedelar av dessa var singelolyckor med fotgängare och en tredjedel var singelolyckor med cyklister. Cirka 30 olyckor kunde relateras till annat kring drift och underhåll, såsom lösa plattor, kanter mm. De flesta av dessa gäller fotgängare. Endast en handfull av olyckorna var allvarliga, övriga var lindriga.

Potentiellt bidrag till måluppfyllelse

Utifrån ovanstående antas att 100 singelolyckor kan relateras till drift- och underhåll under perioden 2009-2013 och att fem av dessa var allvarliga. Det genomsnittliga antalet per år blir då cirka 19 lindrigt och 1 svårt skadade.

Om 50 % av olyckorna, enligt Trafiksäkra staden, skulle kunna elimineras genom bättre insatser inom området skulle detta innebära att följande årliga olycksreduktion skulle vara potentiellt möjlig i Lomma kommun (avrundning till heltal):

- Svåra olyckor: 1
- Lindriga olyckor: 10

Notera att den potentiella reduktionen av antal skadade är baserad på det antal olyckor som säkert kan kopplas till drift- och underhållsfaktorer. Det har i detta arbete inte gjorts någon kartläggning av kommunens befintliga drift- och underhållsarbete och hur det är organiserat.

6.2.2 Utformning och reglering - Säkra GC-passager

En gång- och cykelpassage klassificeras som säker om den är planskild eller om 85-percentilen inte överstiger 30 km/h. Det finns i dagsläget inga nationella inriktningsmål för insatsområdet.

Nuläge

Under perioden 2009-2013 skedde 16 olyckor på GC-överfart, där oskyddad trafikant kolliderade med motorfordon. Tre av olyckorna var svåra. Totalt har det under motsvarande period skett 45 stycken olyckor på eller vid en passage.

I tabellen nedan presenteras en sammanställning över hastigheterna (85-percentil) vid de passager som mättes. Enligt Trafikverkets skrift Säkra gångpassagen! är 30 km/h ett kriterium för att passagen ska betraktas som trafiksäker (Vägverket m fl, 1999).

¹ Det är svårt att göra en exakt bedömning av hur många olyckor som är direkt orsakade av bristande drift- och underhåll. Beträffande olyckorna ovan är det inte nödvändigt att bristande drift- och underhåll varit orsaken i samtliga fall, endast att förutsättningarna verkar ha varit bristfälliga. Omvänt gäller även att utöver de olyckor som direkt kan härledas till drift- och underhållsfaktorer finns en större mängd olyckor som även de skulle kunna ha med bristande drift och underhåll att göra, men där utförlig information saknas. Även övriga olyckor mellan oskyddade trafikanter kan i vissa fall påverkas av brister i drift och underhåll. Dålig sikt är exempel på något som kan öka risken för kollision.

Tabell 6 Antal passager där 85-percentilen ligger inom olika hastighetsintervall

Hastighet	Antal
0-30 km/h	39
30-40 km/h	31
>40 km/h	27
Otillräckligt underlag	34

Antalet osäkra GC-passager bedöms vara 74 st. De 74 platserna är summan av 58 platser där den uppmätta hastigheten överstiger 30 km/h och 16 platser där underlaget är otillräckligt, men motsvarande fördelning som för de mätta platserna förväntas gälla.

OBS! Det är viktigt komma ihåg att hastighetsmätningarna som gjorts är förenklade. Bedömningen ovan ska tolkas på ett ungefär.

Potentiellt bidrag till måluppfyllelse

Olycksunderlaget i Lomma kommun är överlag litet och det går inte att, utifrån det, peka ut vilka specifika platser som är problematiska då slumpen spelar en alltför stor betydelse.

Utifrån hastighetsbilden kan vi dock räkna fram en indikation på vilken förväntad reduktion av det totala antalet olyckor som kan förväntas om de 74 passager som ovan bedömdes vara osäkra åtgärdas så att den genomsnittliga hastigheten vid samtliga passager är 30 km/h.

Den genomsnittliga hastigheten på mätta passager är 34 km/h. Skulle den genomsnittliga hastigheten sänkas till 30 km/h i så skulle risken att skadas svårt på i en trafikolycka på passager minska med 32 %. Risken att skadas lindrigt antas minska med 12 %¹. Det skulle innebära att följande årliga olycksreduktion skulle vara potentiellt möjlig i Lomma kommun²:

- Svåra olyckor: 0,4
- Lindriga olyckor: 0,3

Som synes är den potentiella reduktionen liten även om medelhastigheten 30 km/h vid samtliga passager nås. Detta dels pga få olyckor totalt sett och relativt låga

Tabell 7 Antal skadade eller döda i hastighetsrelaterade olyckor under åren 2009-2013

	Antal skadade eller döda vid olyckor som är hastighetsrelaterade
Död	0
Svårt skadad	11
Lindrigt skadad	92

uppmätta hastigheter. Mer omfattande analyser bör göras för att identifiera vilka platser i Lomma kommun som kan vara intressanta för åtgärd och ett första steg kan vara att konsultera cykelplanen, då denna delvis berör GC-passager och är mer djuplodande till sin karaktär.

6.2.3 Utformning och reglering - Hastighetefterlevnad på det kommunala vägnätet

Hastighetsefterlevnad innebär att fordonsförarna inte överskrider gällande hastighetsgräns. Det nationella målet är att 80 % av trafikarbetet på kommunalväg skall ske inom rådande hastighetsgräns år 2020 jämfört med 52 % år 2010.

Nuläge

Olyckstyper som bedöms vara relaterade till hastighet är singelolyckor med motorfordon (S), mötesolyckor motorfordon (M), omkörningsolyckor motorfordon (O), upphinnandeolyckor motorfordon (U), avsvängande motorfordon (A), korsningsolyckor motorfordon (K), olyckor mellan cykel/moped och motorfordon (C), olyckor mellan fotgängare och motorfordon (F) och viltolyckor (W). I tabellen nedan har hastighetsrelaterade olyckor i Lomma kommun sammanställts.

Potentiellt bidrag till måluppfyllelse

Enligt potensmodellen, figur 6 i Trafiksäkra staden, ger en hastighetssänkning på 8 % en minskning på ca 20 % dödade och 30 % svårt skadade i hela trafiksystemet där motorfordon är inblandade. Antalet lindrigt skadade bedöms enligt Trafiksäkra staden minska med 10 % med samma hastighetsänkning. Om detta skulle appliceras på Lomma kommun skulle följande årliga potentiella minskning vara

1 Enligt potensmodellen, figur 6 i Trafiksäkra staden

2 Beräknat enligt: (antal olyckor/5 år)*riskreduktion

möjlig (utifrån att antalet svårt skadade reduceras till 8 och antalet lindrigt skadade reduceras till 83):

- Svårt skadade: 1,6
- Lindrigt skadade: 17

Som synes verkar potentialen, framförallt ifråga om lindriga olyckor, vara god. Men eftersom indikationen av mätningarna visar att hastighetsefterlevnaden i kommunen är god, se Figur 11 - Figur 13, måste det bedömas om en reduktion på 8 % i hela systemet överhuvudtaget är rimlig i praktiken. De åtgärder som föreslås fokuserar därför på att skapa ett bättre hastighetsunderlag för framtida bedömningar.

6.2.4 Utformning och reglering - Säkra kommunala korsningar

En korsning betraktas som säker där hastighetsnivån inte överstiger den som definieras av grön kvalitet på aktuell dimensionerande trafiksituation, DTSS. Bedömning av DTSS görs från fall till fall, bland annat utifrån hur platsen är utformad och vilka potentiella situationer som kan uppstå mellan olika trafikanter. Nationellt inriktningsmål saknas.

Nuläge

Under åren 2009-2013 har 61 personer skadats lindrigt och sex personer svårt i korsningar för samtliga olyckstyper. För bara korsandeolyckor mellan fordon är motsvande siffra 25 lindrigt skadade och en svårt skadad.

Potentiellt bidrag till måluppfyllelse

I Trafiksäkra staden redovisas ingen potential för olycksreduktion inom detta insatsområde. Då detta område är tätt sammankopplat med insatsområdena "Säkra GC-passager" och "Hastighetsefterlevnad" beräknas ingen potential här.

Insatsområdet är dock viktigt i det fortsatta arbetet då åtgärder relaterat till "Säkra kommunala korsningar" med stor sannolikhet ger effekt inom "Säkra GC-passager" och "Hastighetsefterlevnad".

6.2.5 Beteendepåverkande åtgärder - Nykter trafik

Definitionen av en nykter förare är att denne har lägre alkoholhalt i blodet än 0,2 promille. Trafikförordningen

formulerar i sin första paragraf följande: "Fordon får inte föras av den som på grund av sjukdom, uttrötning, påverkan av alkohol, andra stimulerande eller bedövande ämnen eller av andra skäl inte kan föra fordonet på ett betryggande sätt."

Det nationella målet är att 99,9 % av trafikarbetet på alla vägar ska ske med nyktra förare år 2020 i jämförelse med 99,74 % år 2010.

Nuläge

Då Lomma kommuns olyckor, på både statliga och kommunala vägar, studeras ur ett alkoholperspektiv ser statistiken ut såhär:

Tabell 8 Antal olyckor som är alkoholrelaterade

Svar på frågan: "Misstänkt alkohelpåverkad"	Antal
Ja	5
Nej	171
Okänt	20
Svar saknas	353

Som synes är statistiken mycket bristfällig. Siffrorna ger en indikation på hur stor andel av olyckorna som är alkoholrelaterade, men underlaget omfattar inte statistik på hur stor del av det totala trafikarbetet i Lomma kommun som är nyktert eller onyktert.

6.2.6 Beteendepåverkande åtgärder - Hjälm användning

Definition av hjälmanvändning är när en godkänd och rätt påsatt cykelhjälm används vid cykelresa. Det nationella målet är att 65 % cyklister ska använda cykelhjälm år 2020 i jämförelse med i genomsnitt 27 % år 2010.

När målet med 65 % uppnås bedöms effekten nationellt till 6 färre dödade och 16 färre allvarligt skadade. I kommunen sker en stor del av cykeltrafiken på det kommunala nätet. Potentialen kommunalt är stor om en högre andel cykelhjelmsanvändning uppnås

Nuläge

Ingen information finns angående hjälmanvändning i Lomma kommun. Den antas därför vara 27 % 2010 som det nationella genomsnittet.

6.2.7 Beteendepåverkande åtgärder – Övriga

Det finns även andra typer av beteendepåverkande åtgärder som är viktiga för trafiksäkerheten. Då hastighets- efterlevnad är kopplad till trafikantens beteende finns anledning att arbeta med det utifrån ett beteendeperspektiv. Andra exempel på beteendepåverkande åtgärder är att jobba med att cyklister ska använda belysning vid mörker och olika typer av skolkampanjer.

6.3 Sammanfattning av insatsområdenas potential att nå målen

För att nå målen att antalet svårt och lindrigt skadade i trafiken ska minska med 40 respektive 25 % måste Lomma kommun uppnå en årlig minskning på 0,6 svårt skadade och 8 lindrigt skadade (se Tabell 4)¹. I tabellen nedan framgår en sammanställning av den potential som beräknats för respektive insatsområde ovan och jämförelse med målen.

Som framgår av tabellen kan de årliga målen för Lomma kommun nås via både insatsområdet ”Drift och underhåll” och ”Utformning och reglering” var för sig, vilket indikerar att förutsättningarna för att nå målen är goda.

Potentialen för ”Utformning och reglering” bör inte övertolkas då denna är baserad på att bra förutsättningar skapas på samtliga platser i kommunen, något som inte är rimligt. Dock är det i praktiken inte nödvändigt att samtliga platser behöver åtgärdas då synergieffekter mellan åtgärder kan förväntas när det gäller t ex hastighetsdämpning, se Figur 4. Detta har dock inte tagits med i beräkningarna.

Tabell 9 Jämförelse av insatsområdenas maximala potential för att nå målen

	Mål	Drift och underhåll ¹	Utformning och reglering ²	Beteendepåverkande åtgärder
Svårt skadade	0,6	1	2	Okänt
Lindrigt skadade	8	10	17,3	Okänt

¹ Siffrorna omfattar antal olyckor och inte antal skadade. För enkelhets skull förutsätts en olycka omfatta en skadad.

² Siffrorna i ”Säkra GC-passager” omfattar antal olyckor och inte antal skadade. För enkelhets skull förutsätts en olycka omfatta en skadad.

6.4 Hur går Lomma kommun vidare? – konkreta åtgärder och kostnader

En trafiksäkerhetsplan framtagna enligt Trafiksäkra staden syftar till att skapa förutsättningar för att arbeta systematiskt med kommunens trafiksäkerhet. Trafiksäkerhetsplanen ska utgöra en grund för att trafiksäkerhetsåtgärder ska kunna prioriteras, beslutas och genomföras. Dessutom ska planen kunna följas upp kontinuerligt.

De trafikolyckor som skedde i Lomma kommun under åren 2009-2013 kostade samhället ca 45 miljoner kronor om året. Om målet att reducera de svårt skadade med 40 % och de lindrigt skadade med 25 % nås innebär detta **en möjlig besparing på ca 16 miljoner kronor om året.**

Nedan redogörs för hur planen kan följas upp och vilka åtgärder inom respektive insatsområde som är relevanta. Kostnader för det kontinuerliga arbetet med trafiksäkerhetsplanen och för åtgärderna presenteras också.

Det kontinuerliga arbetet med trafiksäkerhetsplanen

Trafiksäkerhetsplanen är ett underlag för systematiskt trafiksäkerhetsarbete. Planen är i sig mycket generell till sin karaktär och åtgärder föreslås på en övergripande nivå. För att förfina processen är det nödvändigt att arbeta vidare med ett antal grundförutsättningar som behövs för systematisk uppföljning:

1 Potentialen är framräknad utifrån den trafiksäkerhetspotential som handboken beskriver ihop med de olyckor som skett inom insatsområdet. Vissa olyckor kan vara berörda av mer än en typ av insatsområde, så som en singelolycka för oskyddad trafikant på en passage i en korsning. På så sätt så kan denna olycka ha räknats med mer än en gång i potentialen. Dock går inte mer rättvisa siffror än så här att få fram utan att göra en rejäl fördjupning i olycksstatistiken

I det löpande arbetet med *trafiksäkerhetsplanen* bör Lomma kommun framförallt arbeta med följande:

- Hela trafiksäkerhetsplanen ska följas upp och utvärderas med jämna intervall
 - Måluppfyllelsen gentemot potentialen bör kontrolleras
- Sammanställning av antal olyckor i Lomma kommun under den senaste femårsperioden ska genomföras årligen
- Gedigen hastighetsdata är en grundförutsättning för att kunna följa upp trafiksäkerhetsplanen. Därför ska:
 - Hastighetsmätningar bör genomföras kontinuerligt för att kunna följa hastighetsutvecklingen i kommunen. Detta bör göras i ett antal valda punkter som ger en heltäckande bild och en sammanställning av resultaten bör redovisas årligen.
 - Hastigheten bör mätas efter varje genomförd fysisk åtgärd. Det ger kunskap om åtgärdstypens effekt, samt om platsen kan anses vara tillräckligt trafiksäker efter åtgärden.

Utöver ovanstående mål bör befintliga rutiner ses över. Trafiksäkerhetsfrågan ska utredas i samband med all ny- och ombyggnad. Kostnad för drift skall också tas fram i samband med ny- och ombyggnad, för att få en verklig bild av kostnaden, och inte enbart anläggningskostnaden. Detta då trafiksäkerheten är intimt sammankopplad med hur väl drift- och underhåll av en anläggning fungerar.

Drift och underhåll

En av de viktigaste frågorna att arbeta med i Lomma kommun är drift- och underhåll. Cirka hälften av singelolyckorna med oskyddade trafikanter är relaterade till drift- och underhåll och då dessa singelolyckor är de absolut vanligaste olyckstyperna är det av största vikt att kommunens drift- och underhållsarbete kartläggs.

Inom insatsområdet *Drift och underhåll* bör Lomma kommun framförallt arbeta med följande:

- Kommunens vinterväghållning för fotgängare och cyklisterna bör utredas för att optimera framtida arbete
 - Kostnad – 300 000 kr
 - Tidsram – start höst 2015, uppföljning vart femte år
- En beläggningsinventering ska utföras där bland annat jämnheten på huvudcykelstråk, och jämnheten på gångbanor och ytor kring de lokala centrumdelarna utreds. Inventeringarna kan även utvidgas till övriga cykelstråk och gångbanor.
 - Kostnad – 600 000 kr
 - Tidsram – start 2015 för gång- och cykelväg och 2016 för bilväg. Uppföljning vart femte år.
- Övrig drift och underhåll skall ske löpande och följas upp kontinuerligt.

Utformning och reglering

Insatsområdet ”Utformning och reglering” omfattar ”Säkra GC-vägar”, ”Hastighetsefterlevnad” och ”Säkra kommunala korsningar”. Som tidigare nämnts är trafik-säkerhetsläget i Lomma kommun överlag bra med låga hastigheter generellt och få olyckor som kan knytas till särskild plats. Detta innebär dock inte att åtgärder inte behövs.

Hastighetssäkring av GC-passage bör först och främst ske på sträckor med höga hastigheter. Tillsammans med cykelplanen har ett antal stråk identifierats där insatser bör prioriteras.

Inom insatsområdet *Utformning och reglering* bör Lomma kommun framförallt arbeta med följande stråk:

- Lomma: Vinstorpsvägen – Centrumgatan - Karstorpsvägen
- Bjärred och Borgeby: Södra och Norra Västkustvägen
- Fjellie, Flädie och Habo Ljung: upprustning av befintligt nät

För utförligare beskrivning av åtgärderna, se cykelplanen.

Beteendepåverkande åtgärder

Beteendepåverkande åtgärder är insatser som är svåra att koppla till den olycks- och hastighetsdata som denna trafiksäkerhetsplan fokuserar på och vars direkta effekt kan vara svår att mäta. Dock är den indirekta effekten av beteendepåverkande åtgärder tydlig och området bör finnas med på agendan.

Inom insatsområdet Beteendepåverkande åtgärder bör Lomma kommun framförallt arbeta med följande:

- Att tillsammans med polis, sociala myndigheter etc verka för nykter trafik
- Kampanjer för ökad trafiksäkerhet, till exempel hjälmanvändning
- Mätning av kampanjernas effekt före och efter kampanj
 - Kostnad – 150 000 kr/år
 - Tidsram – kontinuerlig

7 REFERENSER

Tryckta källor

Sveriges Kommuner och Landsting & Trafikverket (2013). Trafiksäkra staden: handbok för ett målinriktat kommunalt trafiksäkerhetsprogram. Stockholm: Trafikverket

Towliat, M. (2001) Effects of Safety Measures for Pedestrians and Cyclists at Crossing Facilities on Arterial Roads. PhD thesis. Bulletin 195. Dept. of Technology and society, Lund University.

Trafikverket (2012a). Nya krockvårdskurvor för fotgängare vid påkörning av bil.

Vägverket, Svenska Kommunförbundet och NTF (1999). Säkra gångpassagen! (1998:108).

Internetkällor

Regeringen (2013). <http://www.regeringen.se/sb/d/18128/a/229619> (Hämtad 2014-06-24)

Trafikverket (2012b). <http://www.trafikverket.se/Privat/Trafiksakerhet/Vart-trafiksakerhetsarbete/Trafiksakerhetsmal/Nollvisionen/> (Hämtad 2014-06-24)

Trafikverket (2013). <http://www.trafikverket.se/Privat/Trafiksakerhet/Vart-trafiksakerhetsarbete/Trafiksakerhetsmal/Etappmal-2020---vag/> (Hämtad 2014-06-24)



8 BILAGOR

BILAGA 1 Viktiga målpunkter och ett urval av planerade förändringar i Lomma kommun

BILAGA 2 Skadegrad för olyckorna i Lomma kommun

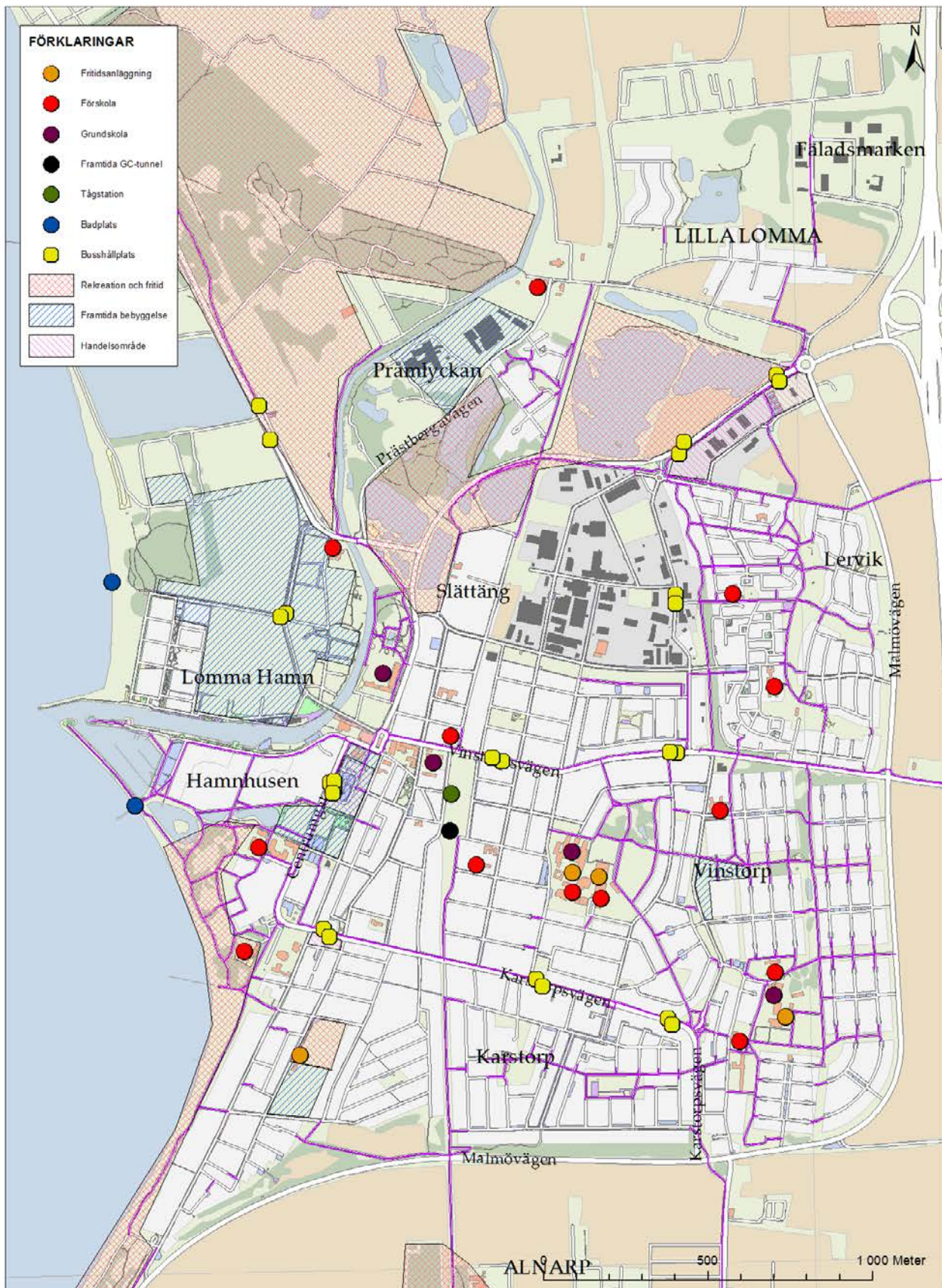
BILAGA 3 Platser där hastigheten överskrider 30 km/h

BILAGA 4 Workshop – beskrivning av genomförande och kort sammanfattning av resultat

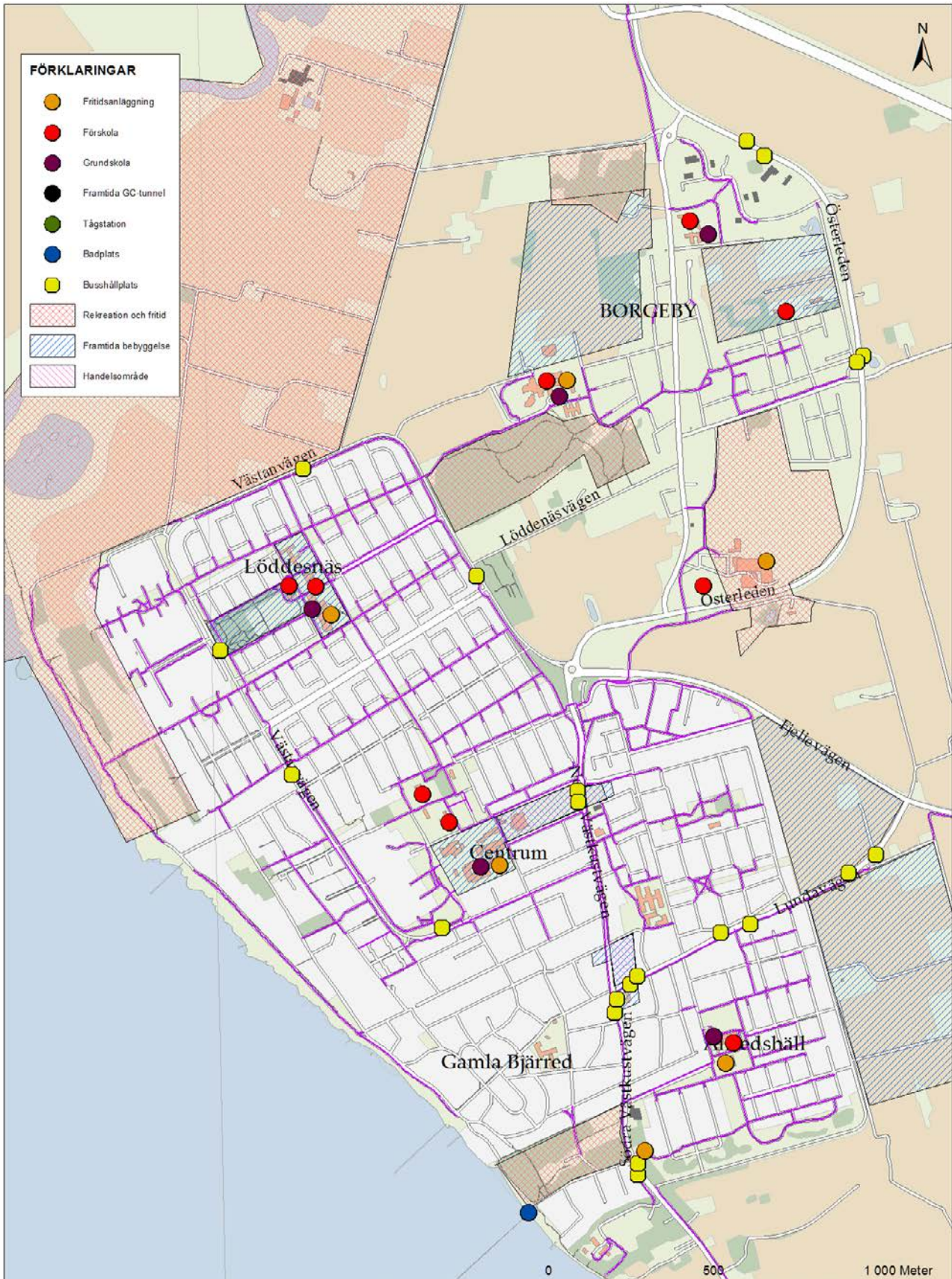
BILAGA 5 Inventering, 131 platser i Lomma kommun

BILAGA 1 Viktiga målpunkter och ett urval av planerade förändringar i Lomma kommun

LOMMA

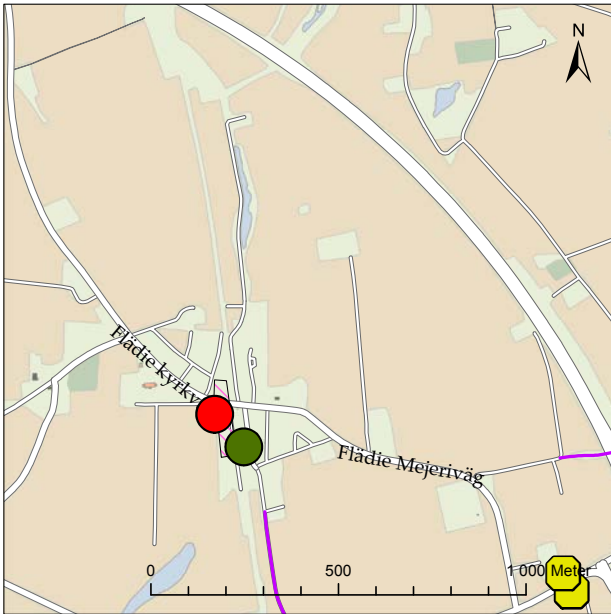


BJÄRRED OCH BORGEBY

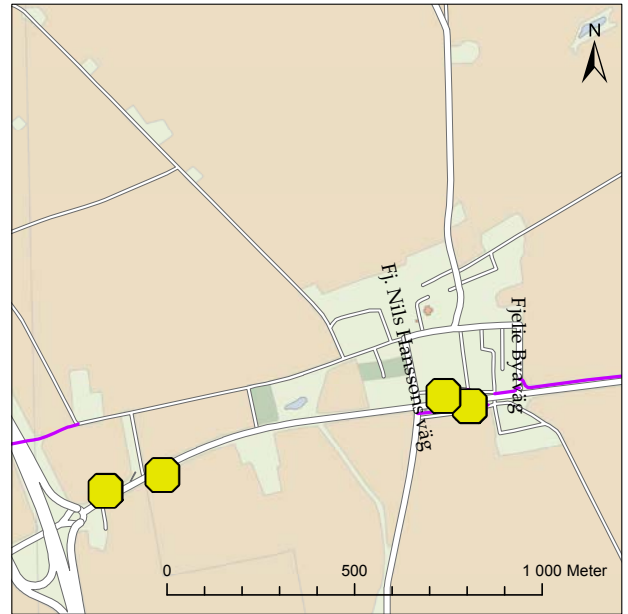


BILAGA 1 Viktiga målpunkter och ett urval av planerade förändringar i Lomma kommun

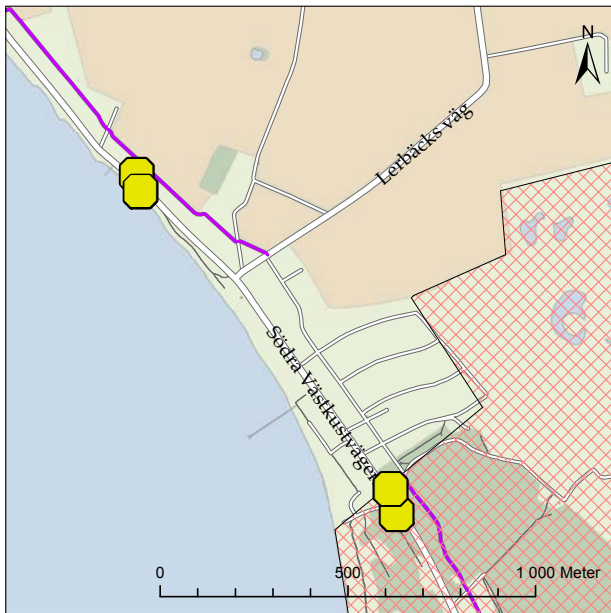
FLÄDIE












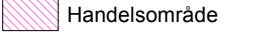
FJELIE



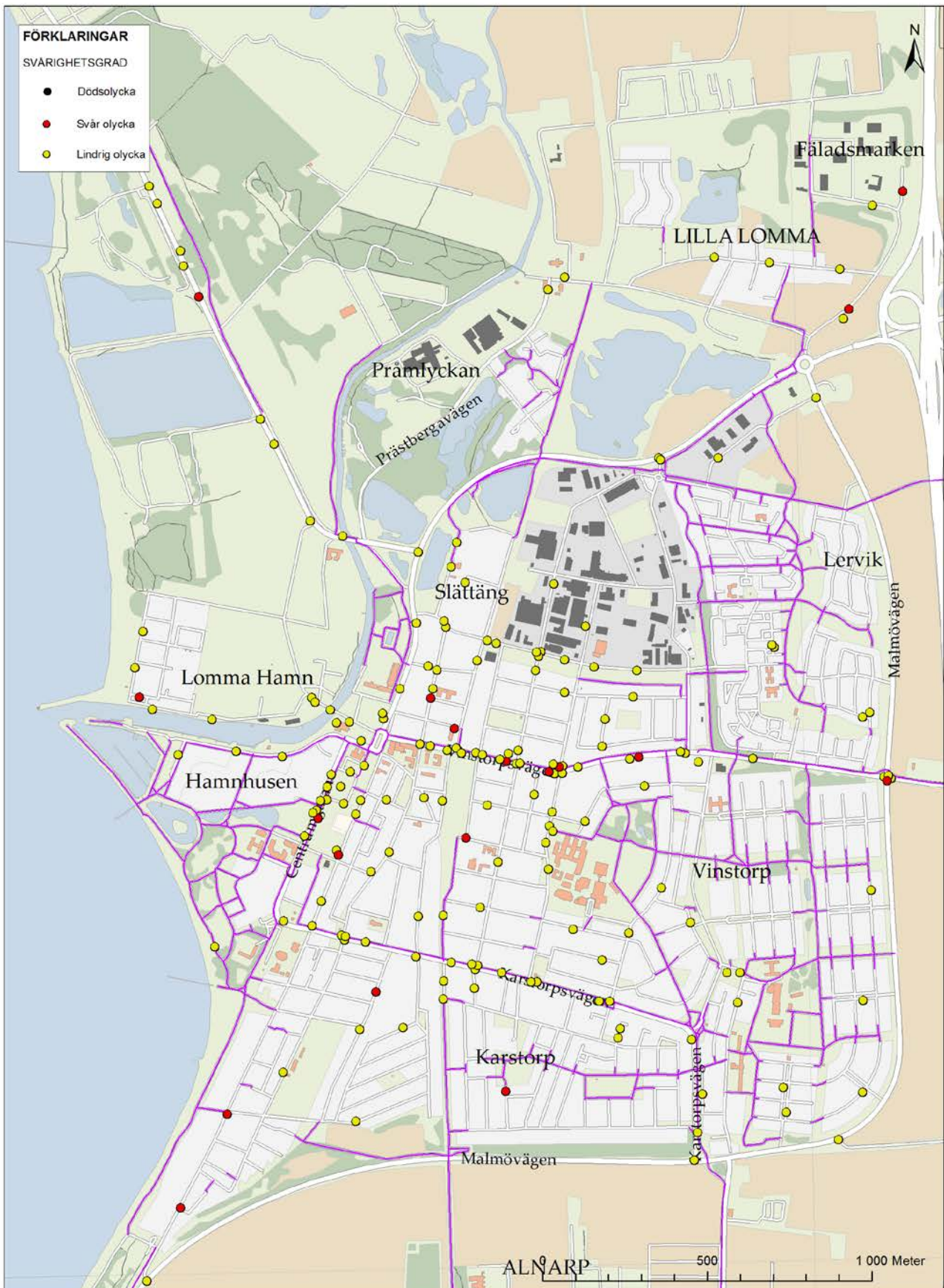
HABO LJUNG



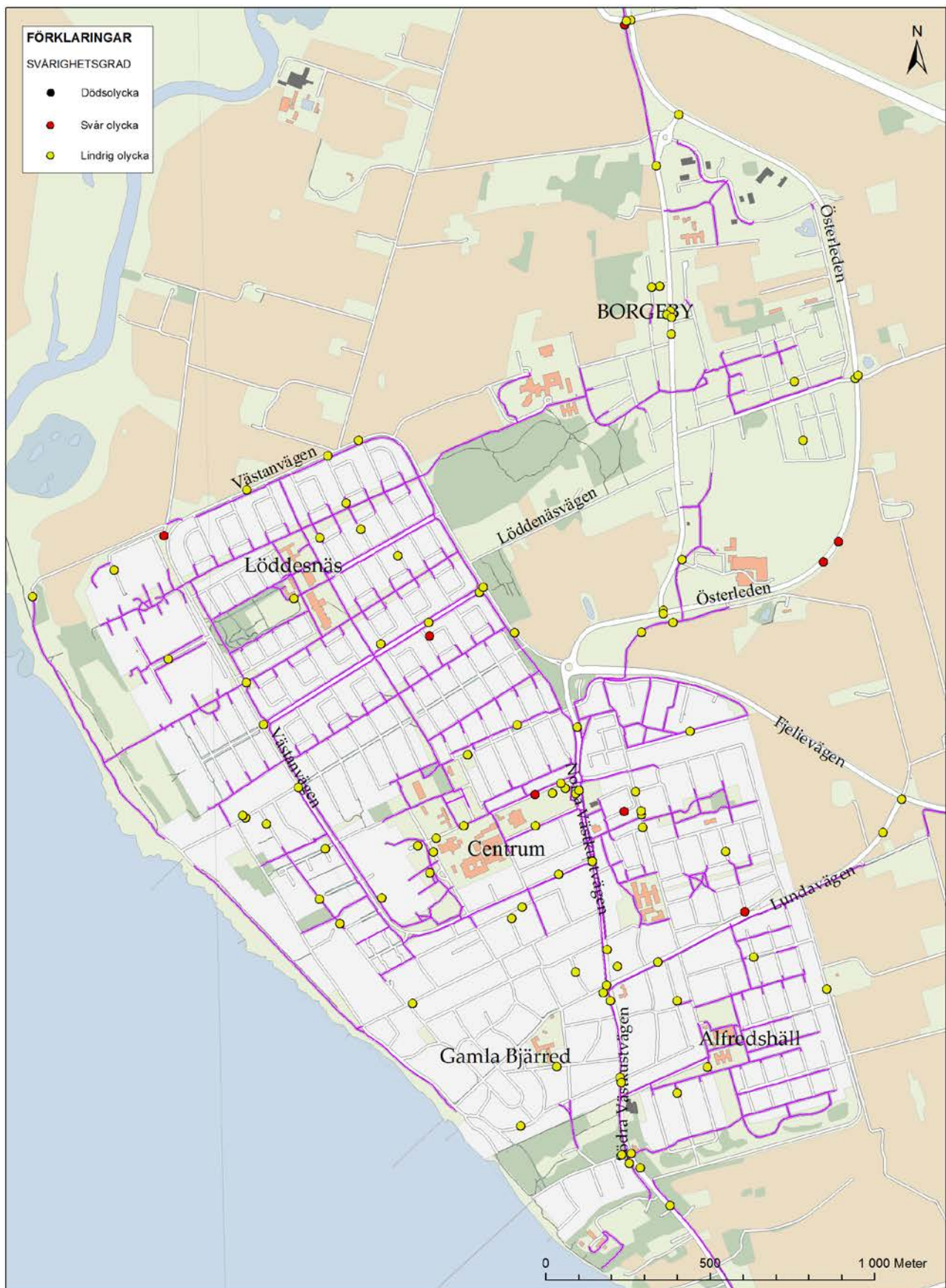
FÖRKLARINGAR

-  Fritidsanläggning
-  Förskola
-  Grundskola
-  Framtida GC-tunnel
-  Tågstation
-  Badplats
-  Busshållplats
-  Rekreation och fritid
-  Framtida bebyggelse
-  Handelsområde

LOMMA



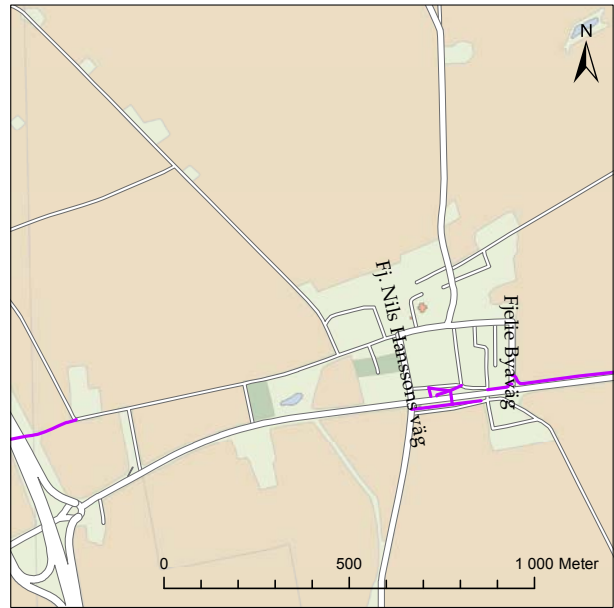
BJÄRRED OCH BORGEBY



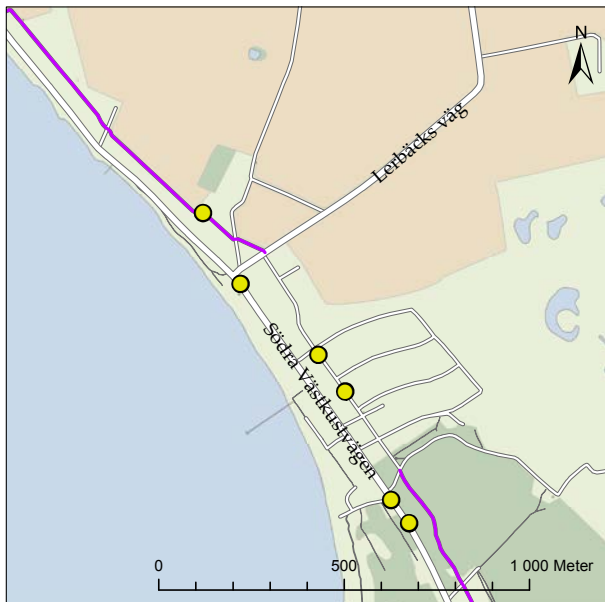
FLÄDIE



FJELIE



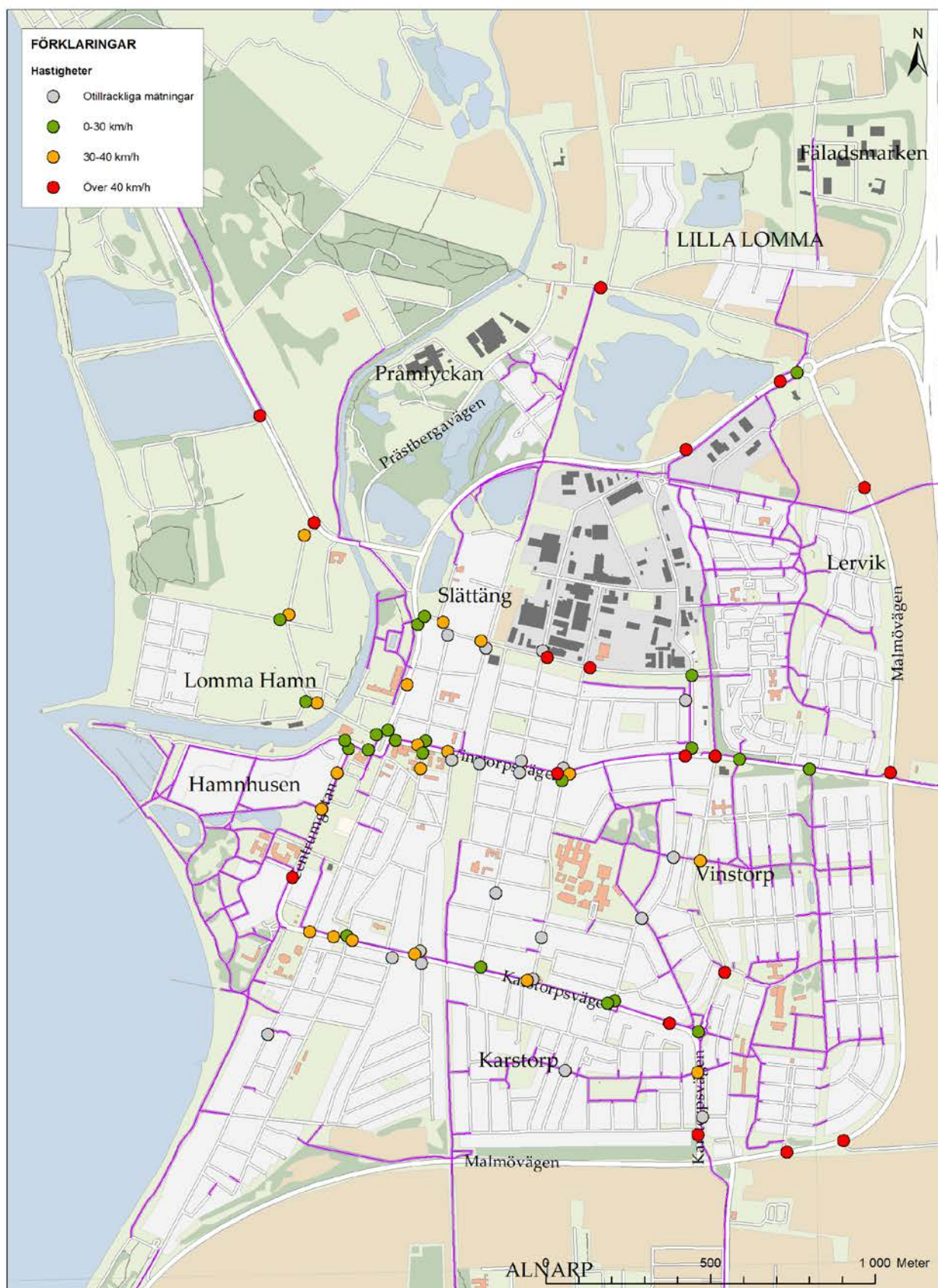
HABO LJUNG



FÖRKLARINGAR	
SVÅRIGHETSGRAD	
●	Dödsolycka
●	Svår olycka
●	Lindrig olycka

BILAGA 3 Platser där hastigheten överskrider 30 km/h. Observera att antalet mätta fordon per punkt medvetet är få och resultaten ska tolkas som indikationer.

LOMMA



BJÄRRED OCH BORGEBY

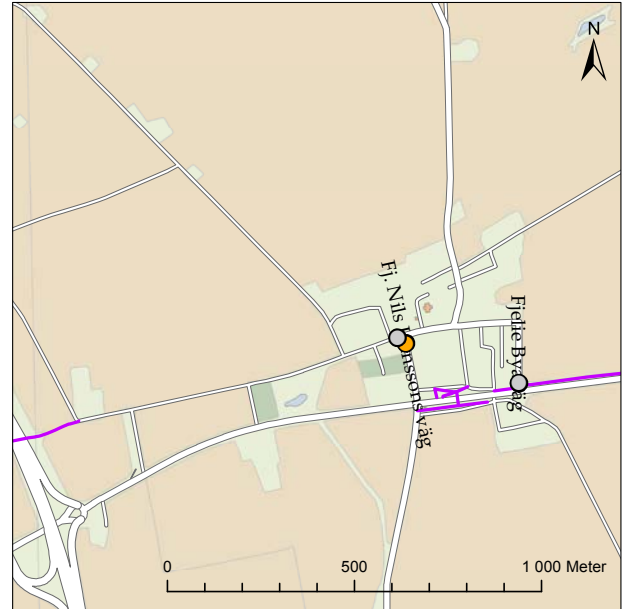


BILAGA 3 Platser där hastigheten överskrider 30 km/h. Observera att antalet mätta fordon per punkt medvetet är få och resultaten ska tolkas som indikationer.

FLÄDIE



FJELIE







HABO LJUNG



FÖRKLARINGAR

Hastigheter

-  Otillräckliga mätningar
-  0-30 km/h
-  30-40 km/h
-  Över 40 km/h

WORKSHOP TRAFIKSÄKERHET LOMMA

Den 22 maj 2014 genomfördes en workshop i Lomma kommun med tjänstemän från tekniska förvaltningen. Denna workshop var en del av arbetet med att ta fram en ny trafiksäkerhetsplan i enlighet med SKLs handbok Trafiksäkra staden.

Syfte

Syftet med workshopen var att skapa ett forum för att aktivt arbeta med den faktiska trafiksituation som råder i Lomma kommun. Tanken var att göra en informerande och utbildande workshop för att få med politikerna tidigt i arbetet med trafiksäkerhetsplanen. Dessutom var avsikten att deltagarna skulle få uttrycka och bearbeta sina tankar om trafiksäkerhet i Lomma kommun som skulle kunna verka stödjande i åtgärdsprioriteringen i trafiksäkerhetsplanen.

Deltagare

Alla politiker som sitter i tekniska nämnden bjöds in till workshopen. Ungefär hälften av de inbjudna politikerna valde att delta. Deltagarna delades in i två grupper på tre respektive fyra personer.

Genomförande

Första delen av workshopen bestod av information om handboken Trafiksäkra staden, miniutbildning i trafiksäkerhet och en presentation av trafikläget i Lomma kommun. Andra delen bestod av att politikerna fick arbeta utifrån två teman. Deltagarna fick ut kartmaterial som visade trafiksituationen i Lomma kommun och fick svara på frågeställningar utifrån detta. Workshopen blev på så sätt både informerande samt utbildande och ett forum för politikerna att bearbeta sina önskemål och prioriteringar.

Introduktion

Workshopen inleddes med en kort introduktion om processen och handboken. Här belystes även de lokala anpassningar och avsteg som har gjorts till Lomma kommun gentemot handboken. Detta då processen i handboken inte var praktiskt möjlig att följa hela vägen i Lommas fall. Därefter gjordes en enklare genomgång

av trafiksäkerhet och att arbeta med trafiksäkerhet. Saker som vanliga trafikosäkra punkter, olika trafikanters roll och hastighetens betydelse presenterades. Problematiken att behöva kompromissa och väga av mellan trafiksäkerhet, framkomlighet, tillgänglighet och stadsmiljö, som inte alltid behöver gå hand i hand, belystes också. Avslutningsvis så presenterades lite statistik på trafikläget i Lomma kommun. Kostnader för trafikskadade enligt Trafikverkets schablonsiffror visades för Lomma kommun.

Tema 1

I tema ett så fick deltagarna ut kartor över alla tätorter i Lomma kommun och skulle i grupp diskutera följande frågeställningar:

- Välja två platser/områden i Lomma kommun som gruppen anser vara spännande att diskutera utifrån och motivera valet.
- Lista 5 positiva och 5 negativa saker med hur ni tycker att trafikmiljön fungerar på platsen
- Fundera över respektive sak: På vilket sätt tycker ni att det är bra/dåligt? Är det bra/dåligt för alla (äldre/ yngre /cyklister /bilister)? Är det något som är bra för en grupp som är dåligt för en annan och omvänt?

Syftet var att utmana deltagarna i att resonera kring vilka avvägningar man står emellan när det gäller att skapa trafikmiljöer som är både ”effektiva” och ”säkra”. Detta för att få igång en tankeprocess och en diskussion. Den enda bakgrundskunskap deltagarna hade var deras egna förutfattade meningar och den korta dragning av trafiksäkert som gjordes i föregående steg.

Båda grupperna valde centrala platser i tätorterna Lomma och Bjärred. Platserna som diskuterades var Höjeågatan-Centrumgatan, Ovalen i Lomma, Bjärreds centrum och korsningen Lundavägen-Norra Väst kustvägen i Bjärred. Gemensamt för alla valda platser var att man ansåg att det var komplicerade trafikmiljöer och att både motorfordon och oskyddade trafikanter var närvarande. Deltagarna belyste att platserna främst var trafikosäkra för oskyddade trafikanter. En skillnad som framkom

mellan grupperna var att den ena gruppen menade på att otydlighet i utformningen minskar trafiksäkerheten medan den andra gruppen hade motsatt teori och menade att otydlighet sänkte farten och höjde samarbetsviljan. Båda grupperna är positivt inställda till att hålla hastigheterna låga och att inte öka framkomligheten för bil.

Tema 2

Inför tema 2 så presenterades resultatet från den hastighetsmätning som gjorts inom ramen för projektet. Deltagarna fick nya kartor utdelade med dels hastighetsöverträdelser i mätta punkter men också STRADA-data med olyckor och olycksgrad.

Syftet här var att diskutera sina innan valda punkter utifrån vad resultaten från hastighetsmätningar och olyckskartor visar för att pröva sina teorier, men också att vidare identifiera de platser och områden som är mest trafikosäkra. Följande frågeställningar skulle besvaras:

- Studera kartorna och resultaten från hastighetsmätningarna och olycksanalysen. Stämmer bilderna med de diskussioner ni förde i Tema 1?
- Ringa in de platser/områden/stråk ni tycker ser ut att vara särskilt viktiga att prioritera för att höja trafiksäkerheten i Lomma kommun.
- Lista de 5 platser ni tycker är viktigast och motivera varför.

Båda grupperna blev positivt överaskade av de trots allt låga hastigheterna som hålls i kommunen enligt kartmaterialet. Däremot så var man förvånad över antalet olyckor. Att antalet olyckor var stort förklarades med det stora antalet singelolyckor för oskyddade trafikanter som många deltagare inte tänkt skulle ingå i materialet. Alla grupper tyckte att deras resonemang i tema 1 stämde någorlunda.

Då det gällde val av områden så var fokus på att förbättra situationen för oskyddade trafikanter i båda grupperna. Trots resultat av låga hastigheter så diskuterades det att arbeta för att sänka hastigheterna ytterligare. Deltagarna var dock mer positiva till tydligare skyltning, hastighetsmätningar och vägmålning än fysiska hinder i form av gupp. En del upplevde även att cyklister hade för lite plats och riktningssuppdelning med cykelbanor på varje sida av vägen diskuterades. Även en idé om att flytta ut busshållplatser i mittförlagda refuger kom upp. Utifrån kartmaterialet valdes sedan följande platser ut:

Lomma:

- Centrumtorget
- Vinstorpsvägen
- Bron vid höjeå
- Malmövägen – Vinstorpsvägen.
- Vinstorpsvägen – Pilgatan, Poppelgatan, Linnegatan
- Ovalen

Bjärred

- Korsningen vid Bjärreds centrum
- Medborgarhuset
- Västanväg vid Apotekarvägen och Löddesnäsvägen.

Gemensam diskussion om insatser och avslutning

Workshopen avslutades med en gemensam diskussion. Här diskuterade bland annat att information är viktigt och även positiv information. Deltagarna ville att kommunen ska bli bättre på att förmedla ut det som är positivt med trafiken i Lomma istället för att bara informera om det som är dåligt. Vikten av att kommunicera ut arbetet och målen med trafiksäkerhetsplanen till invånarna belystes.

Deltagarna ansåg det viktigt att arbeta vidare med hastigheterna i kommunen. Införande av 40 km/h togs inte emot så bra av allmänheten då de inte var förberedda. Viktigt att arbeta för lägre hastigheter vid korsningspunkterna. Dock ansågs det inte så farligt om hastigheten blev högre på andra ställen där oskyddade trafikanter inte korsar vägen.

De bilfria alternativen måste bli tillgängligare och lättare att använda menade deltagarna på. I centrum ska alla trafikslag finnas och samspela. Biltrafiken får inte stängas ute helt då politikerna vill ha ett tillgängligt centrum som ska kunna konkurrera med köpcentrum.

Kollektivtrafiken mellan Lomma och Bjärred tyckte deltagarna var dålig. Pendlingstrafiken till Lund och Malmö fungerar men bättre cykelparkering behövs.

Slutsats

Deltagarna var engagerade i frågorna gällande trafiksäkerhet och alla ansågs att det var viktigt att arbeta vidare med frågeställningarna. Responsen från workshopen var positiv och intresset för det fortsatta arbetet var stort

