

Datum

2007-01-16

Antagen 2007-02-28 (beslutade förändringar är inarbetade)

Dnr.05.410

## **Trafiksäkerhetspolicy för gator och vägar i Svedala kommun**

### **med fokus på den fysiska utformningen för god hastighetsanpassning och säkra korsningspunkter**

Varje år skadas över 100 personer i trafikolyckor inom Svedala kommun. Under de senaste 5 åren (2001-2005) har mellan 0-7 personer/år avlidit och 9-26 personer/år skadats allvarligt. Huvuddelen av olyckorna med dödade och svårt skadade sker på det statliga vägnätet.

**Kommunens vision är att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken.**

För att uppnå en hög trafiksäkerhet krävs att alla aktörer tar sitt ansvar och att man samordnar mellan olika aktörer. Idag sker denna samordning delvis genom trafiksäkerhetsrådet, som är organiserat under tekniska utskottet.

Syftet med denna policy är att ta ett politiskt ställningstagande för ökad trafiksäkerhet och ge en inriktning på hur trafikmiljön i Svedala kommun bör utformas. I denna trafiksäkerhetspolicy har man valt att i första hand fokusera på den fysiska utformningen för god hastighetsanpassning och säkra korsningspunkter. I kommunens trafiksäkerhetsprogram från 1999 beskrivs hela kommunens trafiksäkerhetsarbete.

### **Målsättning**

Kommunens inriktning inom trafikområdet överensstämmer till stora delar med de mål som staten har satt upp för transportsektorn, nämligen:

#### **Riksdagens delmål för transportpolitiken**

- Ett tillgängligt transportsystem: Transportsystemet ska utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses.
- En hög transportkvalitet: Transportsystemets utformning och funktion ska medge en hög transportkvalitet för näringslivet.

- En säker trafik: Det långsiktiga målet för trafiksäkerheten ska vara att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor.
- Transportsystemets utformning och funktion ska anpassas till de krav som följer av detta.
- En god miljö: Transportsystemets utformning och funktion ska anpassas till krav på en god och hälsosam livsmiljö för alla, där natur- och kulturmiljö skyddas mot skador. En god hushållning med mark, vatten, energi och andra naturresurser ska främjas.
- En positiv regional utveckling: Transportsystemet ska främja en positiv regional utveckling genom att dels utjämna skillnader i möjligheterna för olika delar av landet att utvecklas, dels motverka nackdelar av långa transportavstånd.
- Ett jämställt vägtransportsystem: Vägtransportsystemet utformas så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män skall ha samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning, och deras värderingar ska tillmätas samma vikt.

## Hastighet

Hastigheten är, utan tvekan, den variabel som är starkast olycks- och skaderelaterad. Kommunen bör utforma trafikmiljön så att trafikanterna finner det naturligt att hålla en låg hastighet. Detta innebär att kommunen bör prioritera hastighetsdämpande åtgärder i form av gupp, avsmalningar och dylikt före skyltsatta hastighetsbeslut.

En stor del av de synpunkter som kommer på trafiken berör just trygghetsaspekterna för oskyddade trafikanter. Trots att det inte förekommer nämnvärt många olyckor mellan oskyddade trafikanter och motorfordon i kommunen, så finns det en ständig oro för att det ska hända en olycka. Det är viktigt att lyssna till denna oro, samtidigt bör bedömningar göras så att eventuella åtgärder inte skapar för stora inskränkningar för andra intressen. I vissa fall är det en konflikt mellan att personer känner sig trygga och trafiksäkerhet.

De verktyg som vi har till vår hjälp för att skapa oss en så objektiv bild som möjligt är:

- Flödes- och hastighetsmätningar
- "Strada"- registrerade trafikolyckor
- Trafikplaner
- Översiktsplaner, detaljplaner

Inom tätorterna är det korsningspunkterna mellan biltrafiken och gående/cyklister som utgör en stor olycksrisk.

**Gatunätet bör utformas så att fordonens hastighet är låg, mindre än 30 km/tim, i korsningspunkter med de oskyddade trafikanterna.**

### 30-skyltar



Det i trafikförordningen införda begreppet tätbebyggt område har gett kommunerna större befogenheter över beslut om hastigheten inom kommunens tätorter. Flertalet tätorter har genom beslut fått en högsta hastighet av 50 km/tim: Många bostadsområden har fått 30 km/tim som högsta tillåtna hastighet. Dessa beslut markerar tydligt en vilja att skapa tryggare bostadsområden och skolvägar genom låga hastigheter. Vid nya hastighetsbeslut bör den fysiska utformningen också ändras så att det skapas ett samspel mellan utformningen och den skyltade hastigheten. Svedala kommun föreslås arbeta utifrån följande hastighetsprincip:

- Vid grundskolor och förskolor skall förbudsmärke 1.2.65, 30 km, användas. Detta märke innebär att polisen övervakar att hastigheten hålls.
- På övriga ställen bör man använda anvisningsmärke 1.4.6 Max 30, som kompletteras med någon form av fysiskt hinder.
- På sträckor och områden där det finns skäl för att införa förbudsmärke (30km/tim) kan detta dock övervägas om det är motiverat av hänsyn till trafiksäkerheten, framkomligheten eller miljön.
- Befintliga förbudsmärken inom 30-områden skall bibehållas och successivt omvandlas till lågfartsgator med max 30.
- Då önskemål om hastighetsdämpande åtgärder på bostadsgator framförs kan blomlådekonceptet erbjudas de boende på gatan. Med bostadsgator menas de gator som endast har trafik till/från bostäder t ex. villagator. Blomlådekonceptet innebär att de boende erbjudas att bygga och sköta blomlådor som sätts ut på gatan. Kommunen tillhandahåller ritning, reflexer och beslutar om placering.
- Vid nybyggnation av nya bostadsområden bör den fysiska utformningen vara sådan att det upplevs som naturligt att hålla en låga hastighet. Beroende på utformning kan gatorna utformas som gårdsgator eller lågfartsgator med rekommenderad hastighet 30.



## Planskilda korsningar

Planskilda korsningar är att föredra om trafikflödet och hastigheterna är höga. En trafikutredning bör dock alltid beskriva möjligheten av att korsa i plan eftersom många upplever det som hotfullt eller obehagligt att gå eller cykla genom en cykelport under gatan.



## Övergångsställe

Passagerna över gatan i plan kan ske på olika sätt. Frågan om övergångsstället skall vara markerat med övergångsställes skylt "Herrgårman" eller inte, bör övervägas för varje enskild punkt. För att hålla en hög regelefterlevnad vid punkter där det finns en övergångsskylt bör skylten användas endast där det annars är svårt att passera gatan på grund av intensiv biltrafik och att detta påverkar ett betydande gångflöde. Ett riktmärke kan vara att övergångsställeskylt inte bör användas om trafikflödet är lägre än 2000 fordon/dygn. Om skylten skall användas är det viktigt att fordonens hastighet är låg i dessa punkter, så att de gående inte vilsledds av en falsk trygghet. I korsningspunkter där det finns många gående som har behov av särskilt lång tid för att korsa gatan, tex små skolbarn, personer med rörelsehinder eller synsvaga kan övergångsställes skylt även användas vid lägre trafikflöde och låga hastigheter för att förtydliga bilisternas väjningsplikt mot de gående. På motsvarande vis kan bilarna tänkas ha företräde vid höga hastigheter om det finns exempelvis alternativa planskilda korsningar.



## Trafiksignaler

Trafiksignaler skall användas på motsvarande sätt för att ge de gående företräde. Man bör observera att trafiksignalen inte är ett sätt för att skapa låg hastighet i korsningspunkten med de gående. Rödljus-körning i hög hastighet kan inte uteslutas.



## Varningsskyltar

Varningsskyltar bör användas väldigt sparsamt, i annat fall kommer trafikanternas förtroende för varningsmärken försämrats. Om man vid nyprojektering av gator eller vid planering av ombyggnationer konstaterar ett behov av varningsmärke bör ett första övervägande vara om man kan göra modifieringar som innebär att varningsmärket inte behövs.