



Stadsbyggnadsförvaltningen



## TRAFIKSÄKERHETSPROGRAM 2011



## INNEHÅLL

### **1. INLEDNING OCH SYFTE**

### **2. TRAFIKSÄKERHETSMÅL**

- 2.1 Nollvisionen
- 2.2 Nationella mål
- 2.3 Målstyrning
- 2.4 Kommunalt trafiksäkerhetsmål

### **3. TRAFIKSÄKERHET**

- 3.1 Hastighetens betydelse
- 3.2 Trafiksäkerhet kontra Trygghet

### **4. NULÄGESBESKRIVNING AV TRAFIKNÄTEN**

- 4.1 Gångtrafiknät
- 4.2 Cykeltrafiknät
- 4.3 Kollektivtrafiknät
- 4.4 Utryckningsnät
- 4.5 Biltrafiknät

### **5. TRAFIKOLYCKOR**

- 5.1 Trafikolyckor i Haninge kommun
- 5.2 Jämförelse mellan statliga och kommunala vägar
- 5.3 Olyckor på kommunala vägar under perioden 2005-2009
- 5.4 Haninge jämfört med andra kommuner

### **6. GENOMFÖRDA ÅTGÄRDER**

- 6.1 Övergångställen
- 6.2 30-zoner
- 6.3 Övriga fysiska åtgärder
- 6.4 Skolprojekt
- 6.5 Fina gatan
- 6.6 Tillgänglighet
- 6.7 Övrigt

### **7. STRATEGIER**

- 7.1 Åtgärder i vägnätet
- 7.2 Information
- 7.3 Attitydpåverkan
- 7.4 Kommunala transporter
- 7.5 Säkra kommunala fordon
- 7.6 Samverkan
- 7.7 Uppföljning av indikatorer

### **8. ÅTGÄRDSFÖRSLAG KOMMUNALA VÄGNÄTET**

Bilaga 1 - 5

## 1. INLEDNING OCH SYFTE

Det kommunala trafiksäkerhetsprogrammet ska ge bild av trafiksäkerhetsläget för kommunen, visa på vilka åtgärder som gjorts utmed kommunens vägnät för en ökad trafiksäkerhet och redovisa ett åtgärdsprogram för trafiksäkerhetsåtgärder som stadsbyggnadsförvaltningen råder över för år 2011-2015 utifrån en åtgärdslista som tagits fram inom ramen för detta arbete.

Trafiksäkerhetsprogrammet redovisar översiktligt nationella mål för trafiksäkerheten och föreslår inriktningsmål för trafiksäkerheten på det kommunala vägnätet för år 2020 baserat på de nationella målen.

Revideringen av kommunens trafiksäkerhetsprogram ansluter sig ambitionsmässigt till nivån hos ”Trafiksäkerhetsprogram för Haninge kommun 2001 – 2003”.

Trafiksäkerhetsprogrammet föreslås avse perioden 2011 – 2015 men hela åtgärdslistan bedöms inte som möjlig att genomföra under perioden utan ska ses på längre sikt.

Ändringar och tillägg till åtgärdslistan kommer att behöva göras under hela perioden.

Arbetet med programmet har bedrivits inom stadsbyggnadsförvaltningens teknikavdelning av Karin Österdahl och Lars Johnsson.

## 2. MÅL

### 2.1 Nollvisionen

Nollvisionen som grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige beslutades av riksdagen 1997. Nollvisionen är bilden av en framtid där människor inte dödas eller skadas för livet i vägtrafiken.

Trafiksäkerhetsarbetet i Nollvisionens anda innebär att vägar, gator och fordon i högre grad ska anpassas till människans förutsättningar. Ansvaret för säkerheten delas mellan dem som utformar och dem som använder vägtransportssystemet.

Systemutformarna, däribland kommunerna, har det yttersta ansvaret för vägtransportssystemets utformning, skötsel och användning och ansvarar härigenom för hela systemets säkerhetsnivå.

Trafikanterna har ansvar för att visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken samt att följa trafikreglerna.

Om trafikanterna inte kan, förmår eller vill ta sin del av ansvaret, återgår ansvaret till systemutformarna att vidta ytterligare insatser för att motverka att människor inte ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken.

### 2.2 Nationella mål

I maj 2009 tog riksdagen beslut om nya transportpolitiska mål. Det övergripande målet för transportpolitiken att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet är oförändrat. Tidigare sex delmål har ersatts med ett funktionsmål ”Tillgänglighet” och ett hänsynsmål ”Säkerhet, miljö och hälsa”.

Inom hänsynsmålet slås fast att ”transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt”.

Ett nytt etappmål för trafiksäkerheten på de svenska vägarna har tagits fram. Det innebär att antalet trafikdödade år 2020 inte får vara fler än 220. Det nya etappmålet innebär en halvering av antalet dödade i trafiken från år 2007 till år 2020. Antalet allvarligt skadade i trafiken ska minska med 25 % under samma period.

### **2.3 Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet**

För att nå de nya nationella etappmålen föreslås ett stärkt samarbete mellan olika aktörer inom trafiksäkerhetsområdet. Målstyrning utgör grunden för det fortsatta arbetet.

Målstyrningen bygger på att man ska mäta och följa upp olika insatsområden mot mål som satts upp i förväg. De insatsområden som valts ut är de som bedöms ha störst trafiksäkerhetseffekt:

1. Hastighetsefterlevnad, statligt vägnät
2. Hastighetsefterlevnad, kommunalt vägnät
3. Nyktra förare
4. Bältesanvändning
5. Hjälm användning
6. Säkra fordon
7. Säkra tunga fordon
8. Säkra statliga vägar
9. Säkra kommunala gator – gång-, cykel- och mopedpassager
10. Säkra kommunala gator – korsningar
11. Snabb och kvalitativ räddning
12. Utvilade förare
13. Hög värdering av trafiksäkerhet

Det insatsområde som kommuner särskilt kan påverka är ”Säkra kommunala gator”. En säker gata definieras som en gata där en kollision inte ger dödliga eller allvarliga personskador, under förutsättning att gatan används enligt gällande regler. Som mått föreslås andel säkra gång-, cykel och mopedpassager (GCMpassager) på huvudnätet samt andel säkra korsningar på huvudnätet. För dessa mått finns fem indikatorer som har stor betydelse och som ska följas:

1. Säkra korsningar för biltrafik längs huvudnätet för bil
2. Säkra passager för GCM-trafik tvärs huvudnätet för bil
3. Säkra GCM-stråk längs huvudnätet för bil
4. Vinterväghållning av huvudnätet för cykel
5. Barmarksunderhåll av huvudnätet för cykel

Uppföljning av att utvecklingen är på rätt väg kommer att ske på olika sätt, bland annat vid årliga nationella resultatkonferenser. Sveriges kommuner och landsting kommer att följa upp de indikatorer som berör ”Säkra kommunala gator”.

## 2.4 Kommunalt trafiksäkerhetsmål

Haninge kommun ska bidra till det nationella målet om att minska antalet döda i trafiken till 220 och allvarligt skadade med 25 % år 2020.

Mål för trafiksäkerhet i Haninge kommun fram till år 2020:

- Antalet döda och svårt skadade till följd av trafikolyckor bör i enlighet med nollvisionen fortlöpande minska.
- Ingen ska dödas på det kommunala vägnätet år 2020.

Följande kommunala mål påverkas positivt om åtgärder i trafiksäkerhetsprogrammet genomförs.

Mål som antagits av kommunfullmäktige

- Kommunens verksamheter ska bidra till en bättre folkhälsa.
- Trafikmiljön i Haninge ska vara säker

Mål som formulerats i kommunens klimatstrategi

- Alla kommunala huvudgator har gång- och cykelvägar.
- Andelen barn som går eller cyklar till skolan i tätorten ska öka i relation till andelen bilåkande barn.

Mål som formulerats i kommunens cykelplan 2010

- Haninge ska vara en mycket cykelvänlig kommun
- Trafiksäkerheten för cyklister ska förbättras

Övriga styrdokument

I trafiksäkerhetsprogrammet har delar av kommunens Översiktsplan 2004, Trafikplan 2008 (ej antagen) och Cykelplan 2010 arbetats in.

### **MÅL FÖR TRAFIKSÄKERHET I HANINGE KOMMUN**

**Antalet döda och svårt skadade till följd av trafikolyckor bör i enlighet med nollvisionen fortlöpande minska.**

**Ingen ska dödas på det kommunala vägnätet år 2020**

## **3 TRAFIKSÄKERHET**

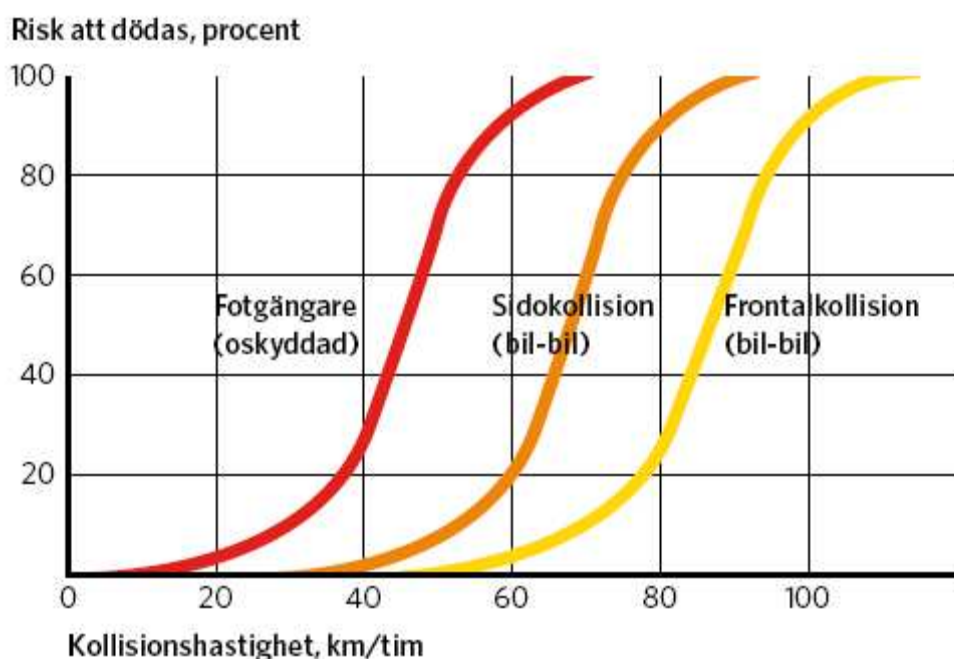
Trafiksäkerhet definieras enligt Nationalencyklopedin som resultatet av åtgärder för att minska olycks- och skaderiskerna i trafiken. I praktisk planering kan begreppet enklast definieras som låg risk för personskador i trafiken.

### 3.1 Hastighetens betydelse

Ett sätt att minska risken att dödas eller skadas i trafiken är att minska hastigheten på vägar och gator. En minskning av hastigheten medför dels att olyckor kan undvikas och dels att skadeföljden blir mindre allvarlig.

Om en människa blir påkörd av en bil som kör i 30 km/h överlever nio av tio. Höjs däremot hastigheten till 50 km/h är det endast två av tio som klarar olyckan med livet i behåll. Alltså är det önskvärt att hastigheterna hålls runt 30 km/h eller lägre i miljöer där oskyddade trafikanter vistas tillsammans med motorfordon.

Om man i en bil blir påkörd från sidan av en annan bil i 50 km/h är sannolikheten att man avlider 10 procent. Är hastigheten 75 km/h är sannolikheten att man avlider 80 procent. Krockvårdskurvan som är hämtad ur "Lugna gatan" visar detta samband mellan krockvård och risken att bli dödad eller allvarligt skadad i en trafikolycka.



Krockvårdskurva (Källa: Trafikverket)

Enligt detta resonemang ska bilars hastighet begränsas till

30 km/h där gående och cyklister riskerar att bli påkörda av bilister

50 km/h där risk för sidokollision finns

70 km/h där bilister riskerar att frontalkrocka med andra bilister eller fasta hinder.

Införandet av 10-steg mellan 30 och 120 km/h har möjliggjort nya hastighetsnivåerna på de kommunala vägarna. En klassning av det kommunala vägnätet avseende hastighet bör göras. Till detta finns riktlinjer utarbetade i konceptet "Rätt fart i staden". Vägens utformning ska avgöra vilken hastighet som kan tillåtas. På sikt är det i första hand hastigheterna 30, 40 och 60 km/h som bör gälla på det kommunala vägnätet.

**TA FRAM EN HASTIGHETSPLAN**

### 3.2 Trafiksäkerhet kontra Trygghet

I korthet kan trygghet i trafiken beskrivas som människors subjektiva upplevelse av att det är säkert att vistas i trafiken. Tryggheten beror på vilken risk den enskilda personen upplever och detta överensstämmer inte alltid med den verkliga olycksrisken. Paradoxalt kan en trafikmiljö som uppfattas som otrygg av trafikanten vara oväntat trafiksäker likväl som att en trafikmiljö som upplevs som trygg av den enskilde trafikanten inte i realiteten är så trafiksäker som graden av upplevd trygghet ger sken av.

## 4 NULÄGESBESKRIVNING AV TRAFIKNÄTET

En trafiknätsanalys genomfördes 2003 i kommunen. Analysen beskriver hur kommunens gator och vägar längs med huvudvägnätet bättre kan utformas för att klara sina uppgifter. Syftet var att identifiera delar av trafiknät där det finns motstridiga anspråk på framkomlighet och säkerhet. Vid avvägningen mellan olika intressen prioriteras säkerheten för oskyddade trafikanter framför framkomlighet för biltrafiken.

### 4.1 Gångtrafiknät

I trafiknätsanalysen klassades kvalitén på gång- och cykelpassager till låg på 33 procent av alla övergångsställen utmed huvudvägnätet för bil. Låg kvalitet innebär att 85-percentilen för bilarnas hastighet är över 40 km/tim vid övergångsstället. Arbete pågår med att förbättra säkerheten vid dessa passager. År 2010 har andelen med låg kvalitet minskat till 22 procent från 83 till 56 passager.

I en del områden utgör bristen på gångbanor ett trafiksäkerhetsproblem. Framförallt är det brister utmed huvudvägnätet i områden som omvandlats från fritidsboende till permanentboende och kring vissa skolor.

### 4.2 Cykeltrafiknät

Det finns två regionala cykelstråk genom Haninge kommun. Det ena är Nynässtråket mellan Stockholm och Nynäshamn via Handen, Jordbro och Västerhaninge. Det andra är Vendelsö-stråket mellan Tyresö och Handen.

Det lokala nätet med separerade cykelvägar är inte lika sammanhängande som det regionala. De orter som har ett lokalt cykelnät är Handen, Vendelsömalm Brandbergen, Jordbro, Västerhaninge och till viss del Tungelsta. På 65 procent av huvudnätet för bil i tätorterna är gång och cykel separerade från biltrafiken. I tabellen nedan redovisas andel separerad gång- och cykelväg i olika bostadsområden. Bäst standard har Jordbro

Område	Andel separerad gc-väg
Vendelsö, Vendelsömalm, Vega	49 %
Brandbergen, Handen	62 %
Jordbro	100 %
Jordbro företagspark	77 %
Västerhaninge	52 %
Tungelsta	50 %

### 4.3 Kollektivtrafiknät

Kollektivtrafiken i Haninge utgörs av buss- och pendeltågstrafik. Trafiknätsanalysen visar på framkomlighetsproblem vid högtrafik för kollektivtrafik t ex vid Handens trafikplats och på Tungelstavägen. Dessutom råder låg kvalitet avseende bussarnas framkomlighet vid Handens Centrum, Västerhaninge Centrum och längs södra delen av Söderbyleden. Under vissa tider är det framkomlighetsproblem för busstrafiken i korsningen Vendelsövägen- Dalarövägen.

### 4.4 Utryckningsnät

Utryckningstrafiken har höga krav på god framkomlighet, vilket även gäller under rusningstrafik. I trafiknätsanalysen har två platser lokaliserats där det finns viss risk för långvariga stopp (stillastående trafik i mer än 30 sekunder). Den ena platsen är Handens trafikplats och den andra är korsningen Söderbyleden-Klockarleden och på dessa platser kan det tidvis finnas mycket trafik som kan verka hindrande för utryckningsfordon. Kommunens utbredning med långa avstånd påverkar utryckningstiden.

### 4.5 Biltrafiknät

Kommunens vägar omfattas av ett statligt vägnät, kommunalt vägnät och enskilt vägnät. Den mest trafikerade vägen på det kommunala vägnätet är Nynäsvägen som passerar genom Haninge kommun från Vega i norr till Västerhaninge i söder. Andra exempel på större kommunala vägar är Dalarövägen genom Handen, Söderbyleden, Vendelsömalmsvägen, Klockarleden, Brandbergsleden, Vendelsö skolväg, Tyrestavägen, Södra Jordbrovägen, Klockargatan och Allévägen. Kapacitetsbrister och framkomlighetsproblem finns på några platser i Haninge kommun. Den kanske mest belastade platsen är Handens trafikplats med omfattande köer i rusningstid. Infarten till handelsområdet i Söderby är en annan plats med periodvisa problem. Utmed Tungelstavägen genom Västerhaninge och Nynäsvägen vid Vega är det tidvis svårt för trafik från anslutande vägar att ta sig ut.

Under vissa tider är det framkomlighetsproblem för trafiken i korsningen Vendelsövägen-Dalarövägen

I så kallade omvandlingsområden där fritidsboendet övergår till permanentboende ökar biltrafiken, vilket medför ett ökat behov av mer driftsåtgärder och bättre trafiksäkerhet.

## 5 TRAFIKOLYCKOR

När man studerar statistik över trafikolyckor bör man inte dra för stora slutsatser då kvalitén och rutiner kring rapporteringen är mycket varierande och mörkertalen stora. Antalet observationer är även för få för att kunna beräkna slutsatser som är statistiskt säkerställda.

STRADA<sup>1</sup> är ett nationellt register dit polis och sjukhus rapporterar in trafikolyckor med skadlig utgång. Tillkomsten av sjukhusrapporteringen har medfört att skadebedömningen blir mer korrekt och att fler trafikolyckor med gående och cyklister rapporteras. Sjukhusen rapporterar även singelolyckor för fotgängare exempelvis fallolyckor. Dessa definieras inte som trafikolyckor men orsakar stort lidande och stora kostnader för samhället. Ökad kunskap om dessa olyckor kan synliggöra behovet av ökade driftsåtgärder.

Not 1. STRADA Swedish Traffic Accident Data Acquisition

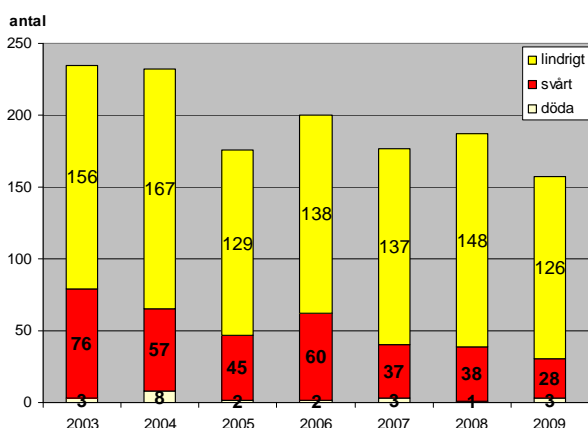


Statistiken som redovisas i detta program motsvarar den officiella statistiken vilket endast omfattar polisens inrapporterade olyckor.

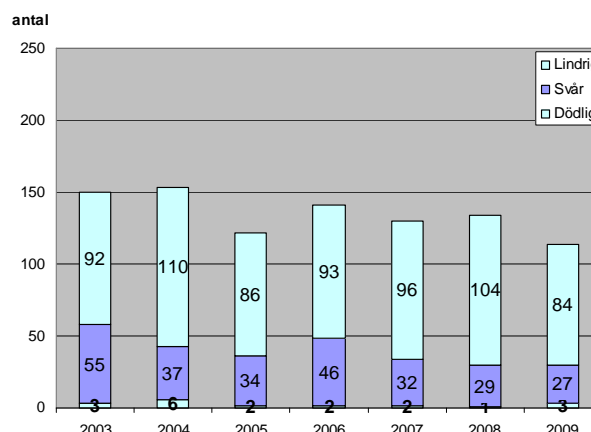
### 5.1 Trafikolyckor i Haninge kommun

I följande diagram visas polisrapporterade trafikolyckor med skadlig utgång under perioden 2003-2009 i Haninge kommun. Första diagrammet visar hur många personer som dödats eller skadats och andra diagrammet antalet olyckor.

**Skadade personer 2003-2009**



**Olyckor med skadlig utgång 2003-2009**



För att eventuellt se tendenser i olycksutvecklingen görs nedan en jämförelse mellan två tidsperioder åren 2003-2007 och 2005-2009. Observera att årtalen 2005-2007 ingår i båda perioderna.

Period	Döda	Svårt skadade	Totalt antal inkl lindrigt skadade	Antal trafikolyckor
2003-2007	18	275	1020	696
2005-2009	11	208	897	641

I tabellen ovan kan utläsas att antalet polisrapporterade olyckor totalt har minskat från 696 till 641 olyckor om man jämför de båda periodernas sammanlagda värden. I medeltal inträffade 139 olyckor per år under första perioden och under andra perioden 128 olyckor. En trend mot ett sjunkande antal olyckor kan således skönjas i statistiken. Orsakerna till detta kan vara många, t ex lågkonjunktur, polisens rutiner för olycksregistrering och åtgärder som främjar sänkning av hastigheten.

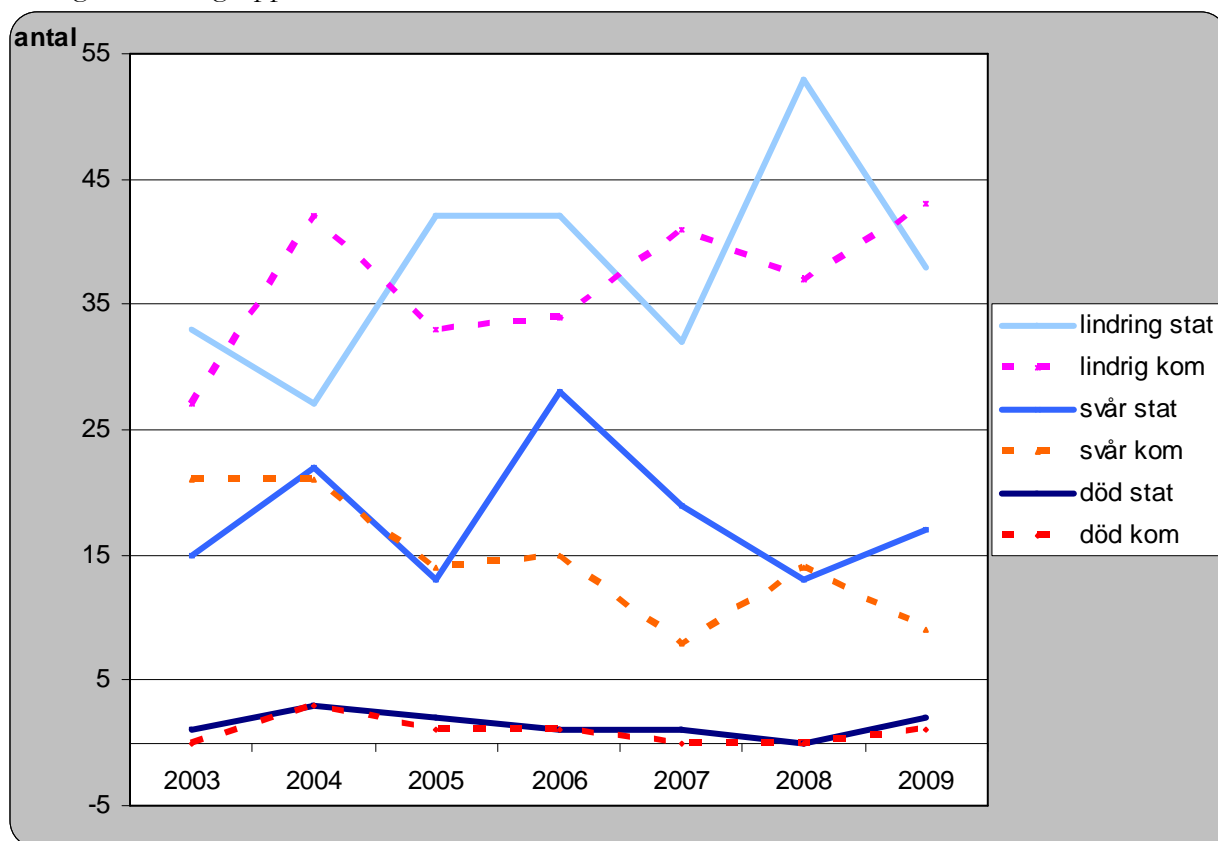
### 5.2 Jämförelse mellan statliga och kommunala vägar

Under perioden 2003-2009 har ungefär lika många polisrapporterade olyckor inträffat på det kommunala vägnätet som på det statliga, men fler personer har skadats svårt och avlidit på de statliga vägarna. Vid en jämförelse av olycksutvecklingen ser man att olyckor med personskador stadigt har minskat på de kommunala vägarna sedan 2004.

På de statliga vägarna är tendensen inte lika klar. Där varierar antalet olyckor mellan åren. År 2004 inträffade tre dödsolyckor på det kommunala vägnätet och tre på det statliga, vilket var ovanligt många. Totalt har sju MC-förare avlidit i trafikolyckor under åren 2003-2009. (MC-förare räknas inte som oskyddad trafikant i statistiken).

Som oskyddad trafikant räknas fotgängare, cyklist och mopedist. De flesta olyckor med oskyddade trafikanter inträffar på det kommunala vägnätet, vilket är förväntat eftersom fler går, cyklar och åker moped i tätorterna. Av de olyckor som rapporterades under hela perioden 2003-2009 med oskyddade trafikanter, skadades var tredje svårt på kommunala vägar och varannan svårt på statliga vägar.

I diagrammet kan man följa olycksutvecklingen på det statliga och kommunala vägnätet för samtliga trafikantgrupper.



Antalet olyckor med personskador i en jämförelse mellan statliga och kommunala vägar.

### 5.3 Olyckor på kommunala vägar under perioden 2005-2009

Antalet olyckor med motorfordon (personbil, lastbil, buss och mc) där någon skadats svårt eller avlidit på en kommunal väg under perioden 2005-2009 uppgick till 43 stycken. Tre personer avled och 40 skadades svårt. Vanligaste olyckstypen var singelolycka och olycka med korsande trafik. Övervägande delen av de inblandade var män (72 procent). De tre personerna som avled var samtliga mc-förare.

Se bilaga 1: Karta över trafikolyckor med motorfordon

Antalet olyckor med oskyddade trafikanter under perioden 2005-2009 uppgick till 28 stycken på det kommunala vägnätet. Ingen har skadats så svårt att den avlidit. Det betyder att vid var tredje svår olycka på de kommunala vägarna var en oskyddad trafikant inblandad. De skadade fördelade sig på 13 mopedister, 11 fotgängare och 4 cyklister. Vanligaste förekommande olyckstyp var personbil mot fotgängare. I ett fall skadades en fotgängare av en cyklist.

Åldergruppen 15-17 år är överrepresenterad då 39 procent av alla svårt skadade fanns i denna åldersgrupp. Förmodligen hänger detta samman med mopedolyckor, som har ökat kraftigt fram till år 2007 för att därefter minska något. Två barn i åldersgruppen 7-14 år skadades svårt. Andelen män uppgick till 61 procent.

Sjukhusens olycksstatistik för samma period redovisar något fler olyckor där oskyddade trafikanter skadats. Vid en jämförelse av samma olyckor visar det sig att sjukhusen och polisens bedömning av skadorna ibland skilde sig åt. Sjukhusen klassade oftare skador som lindriga som polisen klassat som svåra.

Olyckorna skedde spridda över hela vägnätet vilket framgår av bilaga 2: Karta över trafikolyckor med oskyddade trafikanter

#### **5.4 Haninge jämfört med andra kommuner**

Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) tog 2007 fram material för jämförelse av olyckssituationen i Sveriges kommuner. Denna statistik som grundar sig på döda och svårt skadade personer på kommunalt vägnät inom tätbebyggt område, visar att Haninge har 2,4 döda och svårt skadade personer per 10 000 invånare. Haninge ligger på 32:a plats av 36 kommuner av liknande storlek. Vid jämförelse med andra Stockholmskommuner av liknande storlek ligger Haninge på 10:e plats av 12 möjliga. Det hårt olycksdrabbade året 2004 kan ha påverkat Haninge kommuns ranking.

## **6. GENOMFÖRDA ÅTGÄRDER**

Stadsbyggnadsförvaltningen har sedan senaste trafiksäkerhetsprogram 2001-2003 årligen genomfört ett antal åtgärder i befintligt kommunalt vägnät i syfte till att åstadkomma ökad trafiksäkerhet. Statsbidrag har utgått till främst ombyggnad av övergångsställen.

### **6.1 Övergångsställen**

Förvaltningen har under perioden år 2004 – 2009 byggt om 29 övergångsställen, främst på de kommunala huvudvägarna. Syftet har varit att göra passagen säkrare för gående samt att även tillgänglighetsanpassa de övergångsställen som byggts om. Beroende på plats har olika typer av ombyggnad skett. De vanligaste varianterna har varit enkel eller dubbelsidig avsmalning, mittrefug samt förhöjt övergångsställe. Vissa ombyggda övergångsställen har även hastighetssäkrats med så kallade vägkuddar i anslutning till övergångsstället.

Under 2010 planeras ytterligare 3 stycken övergångsställen byggas om för ökad trafiksäkerhet.



*Exempel på ett fartdämpande platågupp (upphöjt övergångsställe) vid Vendelsövägen*

## **6.2 30-zoner**

På kommunala lokalvägar inom bostadsområden inom kommunens tätbebyggda områden pågår sedan 2006 ett successivt införande av 30-zoner efter en försöksperiod under år 2005 med två stycken områden. Stora delar av lokalvägnätet har idag hastighetsgränsen 30 km/tim.

De områden eller vägar som ännu återstår för 30-zon planeras att få detta under 2011-2012.

Ur Stadsbyggnadsförvaltningen medborgarenkät 2009 framgår under rubriken Trafiksäkerhet att 79 % av invånarna tycker att hastighetsbegränsning 30 km/tim är en ganska eller mycket bra åtgärd.

## **6.3 Övriga fysiska åtgärder**

Andra åtgärder som tillkommit sedan senaste trafiksäkerhetsprogram kan nämnas utbyggnad av gångbana alternativ gång – och cykelbanor på delar av Uttervägen, Tyrestavägen och Lidavägen. Farthinder har anlagts vid förskolor utmed Kvarnvägen och Kvartärvägen.



*För att uppmärksamma skyltningen av 30 km i timmen kan skyltbågar användas*

#### 6.4 Skolprojekt

Trafiksituationen kring flera av kommunens skolor är ansträngd, framförallt vid lämning och hämtning. Genom åren har trafiken fortsatt att öka och de fysiska åtgärder som gjorts har ofta gjorts för att underlätta för bilarna.

För att motverka denna trend behöver barn, föräldrars och även personalens resvanor förändras.

Kommunen deltar sedan 2009 i projektet ”Säkra skolvägar”. Projektet syfte är att lyfta fram fördelarna med att gå och cykla till skolan och på så sätt minska antalet bilar runt skolan. Säkerhet, miljö och hälsa är ledord i arbetet.

Genom att skylta upp bra avlämningsplatser på lagom avstånd från skolan och hjälpa till att organisera ”vandrande skolbussar” försöker man underlätta för barn och föräldrar att förändra sitt beteende. Alla åtgärder genomförs i samarbete med skolan, elever och föräldrar.

Projektet finansieras av Trafikverket och med kommunala medel från ”Uthållig kommun”.

En projektanställning finns på Barn - och ungdomsförvaltningen fram till vårterminens slut 2011. En fortsättning på projektet vore mycket önskvärt.



*Bilden visar då Ribbybergsskolan invigde en av sina avlämningsplatser. Foto Louise Forsberg*



*En vandrande skolbuss vid Vendelsö gård på väg till Hagaskolan Foto: Magnus Wegler*

### **6.5 Fina gatan**

Genom "Fina gatan-projektet" 1997-2003 har en rad olika gator byggts om. Tanken är att man genom utformning och gestaltning av gaturummet skall kunna förmedla lämpligt beteende och färdhastighet till trafikanterna. De gator och vägar som byggts om är vissa delar av Nynäsvägen, korsningen Tyrestavägen/Vendelsömalmsvägen, Vendelsö Skolväg och Söderbyleden. Vägar som kan vara aktuella som "fina gatan" projekt är Eskilsvägen och delar av Nynäsvägen med flera.



*Cirkulationsplats vid Söderbyleden*

## 6.6 Tillgänglighetsanpassning

Anpassning av gångpassager och övergångsställen för funktionshindrade har pågått under flera år i kommunen. Då övergångsställen byggs om till säkrare passager görs även dessa anpassningar.

Under sommaren 2009 har en inventering av enkelt avhjälpna hinder utmed prioriterade stråk genomförts. Syfte var att identifiera hinder för tillgängligheten som enligt lagen om enkelt avhjälpna hinder (HIN 1) ska åtgärdas innan 2011. Stråken är utvalda för att de används av många invånare och leder till viktiga målpunkter så som offentliga lokaler, äldreboenden och skolor. Arbetet med att avhjälpa hindren pågår.



*I backen norr om Handens sjukbus är det tätt mellan bänkarna.*

Ibland är det svårt att åstadkomma de lutningar som krävs för bra tillgänglighet. Genom att förbättra möjligheten till vila kan hindret i någon mån avhjälpas.



*Busshållplats vid Handens sjukbus har förbättrats med bögre kansten och speciella plattor*

År 2005 genomfördes tillgänglighetsinventering av busshållplatser i Haninge kommuns tätorter. Generellt sett fanns god anslutning till gång- och cykelvägar och de flesta undersökta hållplatserna hade god sikt.

Varje år tillgänglighetsanpassas en handfull busshållplatser och i samband med detta förbättras även trafiksäkerheten för gående och i vissa fall även framkomlighet för biltrafik. Av 238 hållplatser inom tätort är idag 23 procent (55 stycken) tillgänglighetsanpassade för funktionshindrade.

## 6.7 Övrigt

Reflexutdelning.

Kommunen har sedan 1997 årligen delat ut 5000 – 10000 st reflexer i syfte att öka synbarheten för gående under den mörka årstiden. Utdelningen riktas främst till barn i förskolan och i lågstadiet men även andra får reflexer som exempelvis besökande till kommunhuset.

Reflexutdelningen bör fortsätta kommande år då detta är ett bra exempel på kommunens utåtriktade arbete för ökad trafiksäkerhet.

Skolbarnens trafikkalender

Sedan ett 10-tal år deltar kommunen i Skolbarnens trafikkalender, som ett led i trafiksäkerhets-undervisningen i skolan. Kalendern sänds direkt till varje F-5 skola.

Lärohandledning delas ut vid tre tillfällen under skolåret. Den behandlar bland annat en säker skolväg, barn i bilen och säker cykling.

## 7. STRATEGIER

### 7.1 Åtgärder i vägnätet

Åtgärderna föreslås inrikta sig på att förbättra det befintliga vägnätet inom nedan uppräknade områden och särskilt bör åtgärder som syftar till att förbättra barn och äldres trafiksäkerhet prioriteras.

:

- Säkra gång- och cykelpassager
- Separera gång- och cykeltrafikanter från biltrafik på huvudvägnätet
- Förbättra trafikmiljön vid skolor och fritidsanläggningar som ridklubbar och bollplaner.
- Klassificera vissa lokalvägar till uppsamlingsgator och förse dessa med farthinder eller gångbanor
- Säkra korsningar för biltrafiken exempelvis genom att bygga cirkulationsplatser
- Förbättra sidoområden på högtrafikerade vägnätet
- Förbättra drift och underhåll av gång- och cykelbanor inklusive bättre snöröjning och halkbekämpning

### 7.2 Information

- Ta fram program för årligen återkommande information inom trafiksäkerhetsområdet.
- Utveckla hemsidan inom området trafik och trafiksäkerhet

### 7.3 Attitydpåverkan

- Påverka efterlevnaden av hastighetsbegränsningar genom mobila hastighetstavlor
- Delta i skolprojektet ”Säkra skolvägar”



#### 7.4 Kommunala transporter

- För att säkra kommunala transporter kan krav ställas vid upphandling som befrämjar trafiksäkerhet. Idag ställs stora krav vid upphandling av skolskjuts vilket är eftersträvansvärt att efterlikna

#### 7.5 Säkra kommunala fordon

- Kommunstyrelsen antog 2010-11-29 policy för fordon och trafiksäkerhet där krav ställs på fordonets standard och utrustning, ex alkolås och förarens trafikantbeteende.

#### 7.6 Samverkan

- Inom stadsbyggnadsförvaltningen hanteras trafiksäkerhetsfrågor på alla avdelningar. Särskilt viktigt är det att bevaka frågorna i detaljplanarbetet, då bygglovs ges och då planen genomförs.
- Samverkan sker även med Trafikverket fd Vägverket, SL , Keolis fd Busslink, Räddningstjänst och polisen.

#### 7.7 Uppföljning av indikatorer

Följande mål och indikatorer är hämtade från kommunens trafikplan från 2008. Trafikplanen är ännu inte antagen men tanken är att den ska arbetas in i översiktplanen och ligga till grund för framtida strategier för trafikplanering. Indikatorerna bör följas upp med jämna mellanrum. Vid uppföljning av antal döda och svårt skadade omfattas hela kommunen så även för säkra sidoområden. De övriga indikatorerna berör endast kommunens tätorter.

### Mål för trafiksäkerhet

Målbeskrivning	Indikator	Nuläge	Mål 2015	Mål 2030
10. Risken att dödas eller skadas allvarligt i trafiken bör ständigt minska mot noll (alla väghållare)				
	Antal döda och svårt skadade,	3 d+37 ss år 2007	-3% / år 2008 -2015	10 % 2016-2030
11. Kommunen ska utforma trafikmiljön efter Nollvisionens synsätt				
	Säkra korsningar för biltrafik mellan huvudvägar/huvudvägar för bil	16%	30%	50%
	GC-passager av god och mindre god kvalitet tvärs huvudnätet för bil ska öka	78 %	90%	100%
	Säkra GC- stråk längs huvudnätet för bil	65 %	80%	100%
	Vinterväghållning av huvudnätet för cykel	Regionala stråken + vid stationer snöröjs	Prio före bil, 3cm, klart 06.00, saltas	Prio före bil, 3cm, klart 06.00, saltas
	Säkra sidoområden längs huvudgator, 70 km/tim	20%	50%	100%

## Mål för tillgänglighet

Målbeskrivning	Indikator	Nuläge	Mål 2015	Mål
7. Kommuninvånarna ska ha närhet till service				
	Boende inom 500 m från grundskola	60 %	70%	85%
	Boende inom 400 m från dagligvaruhandel	51 %	60%	70%
	Boende inom 1 km från vårdcentral	55 %	55%	70%
8. Kollektivtrafikens tillgänglighet ska öka, med särskild hänsyn till funktionshindrade				
	Andel av befolkningen som har tillgång till kollektivtrafik med turtäthet på 15 min i högttrafik inom 400 meter eller bättre.	71 %	86%	100%
	Andel hållplatser inom tätorterna som tillgänglighetsanpassats.	23 %	50%	100%

## Mål för trygghet

Målbeskrivning	Indikator	Nuläge	Mål 2015	Mål 2030
9. Tryggheten på allmänna platser och i kollektivtrafiken ska öka	Andel hållplatser med allmänbelysning	58 % (139 av 238)	70 %	100 %
	Genomförda trygghetsinventeringar och åtgärder	2 ggr per år		
	Andel av befolkningen som känner sig trygga	Saknas		

## Mål för trafiksystemet och trafiknäten

Målbeskrivning	Indikator	Nuläge	Mål 2015	Mål 2030
3. Vägars och gators utformning ska stödja dess funktion och bidra till en trevligare och vackrare trafikmiljö.				
	Andel av prioriterade objekt på huvudnätet för bil som åtgärdats enligt "Fina gatan" Kommunens projekt 1997 -2005	24 % av prioriterade objekt är åtgärdade	30%	50%

## 8. ÅTGÄRDSFÖRSLAG KOMMUNALA VÄGNÄTET

För att öka trafiksäkerheten finns ett fortsatt behov av ständiga förbättringar i vägnätet.

Stadsbyggnadsförvaltningen har tagit fram en åtgärdslista för trafiksäkerhetsbefrämjande åtgärder på det kommunala vägnätet. Listan omfattar ett 60-tal objekt med en beräknad kostnad av drygt 100 miljoner kronor. Den är tänkt som en bruttolista ur vilken det kan väljas åtgärder för åren 2011-2015, se bilaga 3. Nya objekt kan komma att läggas till beroende på nya förutsättningar.

Åtgärdsförslagen är baserade på dels de i Trafiknätsanalysen från 2003 föreslagna generella åtgärder som begränsar konflikter mellan olika trafikslag och dels på av förvaltningen identifierade platser där åtgärder bedöms lämpliga för att göra det kommunala vägnätet säkrare. De åtgärder som finns upptagna i cykelplanen för åren 2011-2015 finns även medtagna.

I detta program behandlas inte förändringar i trafiksystemet som planeras och genomförs i samband med utbyggnad av bostäder och handelsområden. Ett exempel är förändringar utmed Nynäsvägen som planeras i samband med utbyggnaden av Vega.

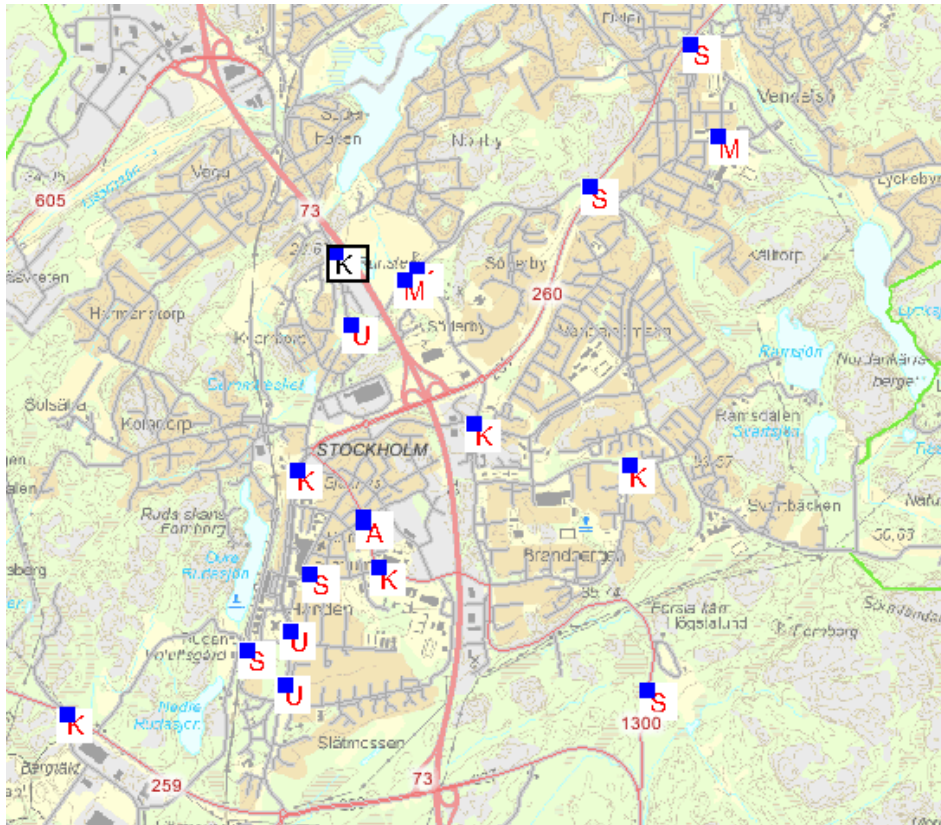
För åren 2011-2015 skissar programmet på en investeringsplan som om den genomförs realiserar 75 procent av alla föreslagna åtgärder, se bilaga 4.

För år 2011 har ett detaljerat utkast till förslag på åtgärder tagits fram, se bilaga 5.

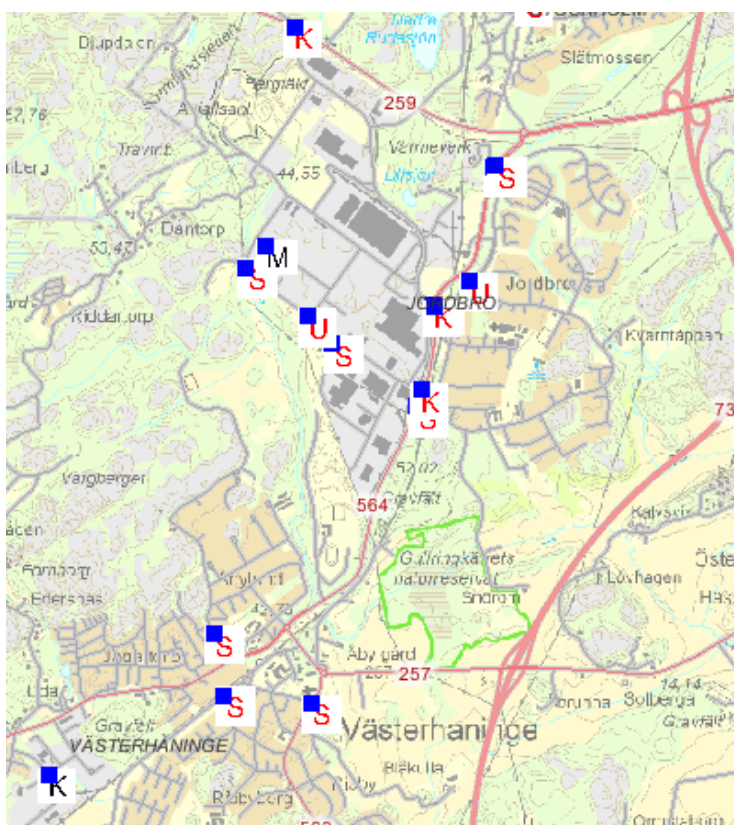
## Bilaga 1: Karta över trafikolyckor med motorfordon som polisrapporterats

Förklaring till symbolerna: svart är dödsolycka och röd är allvarig olycka  
Bokstäverna visar typ av olycka: S = singel K = korsning M= möte  
U= upphinnade A= avsväng O= omkörning

*Norra kommundelen dödsolyckor eller svårt skadade 2005-2009 på kommunalt vägnät*



*Södra kommundelen dödsolyckor eller svårt skadade 2005-2009 på kommunalt vägnät*

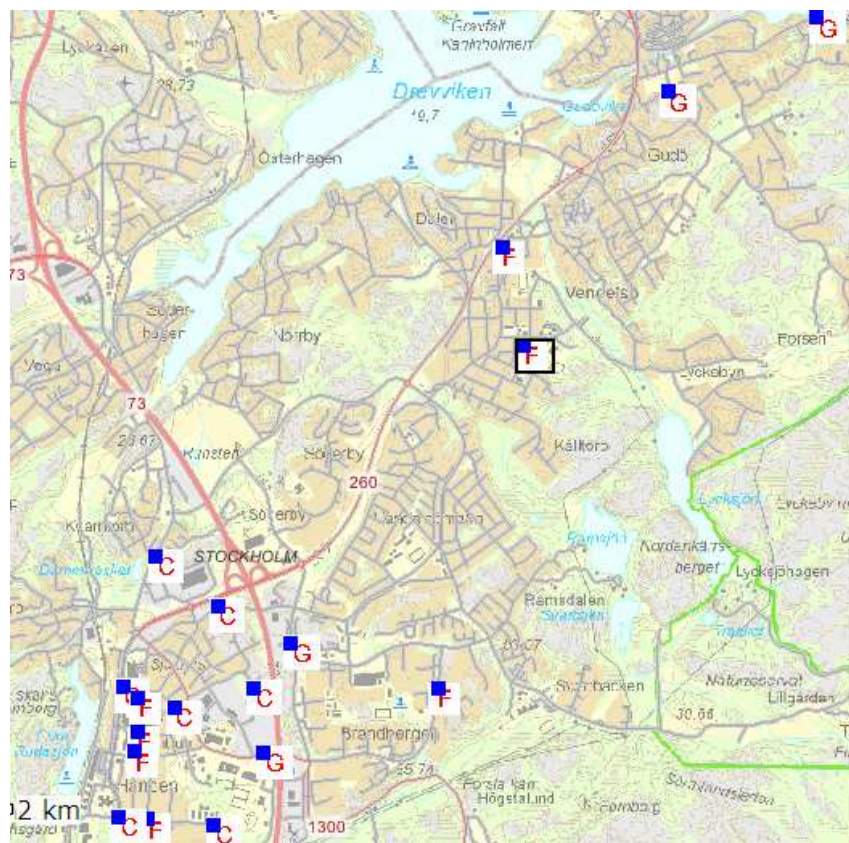


## Bilaga 2: Karta över trafikolyckor med oskyddade trafikanter som polisrapporterats

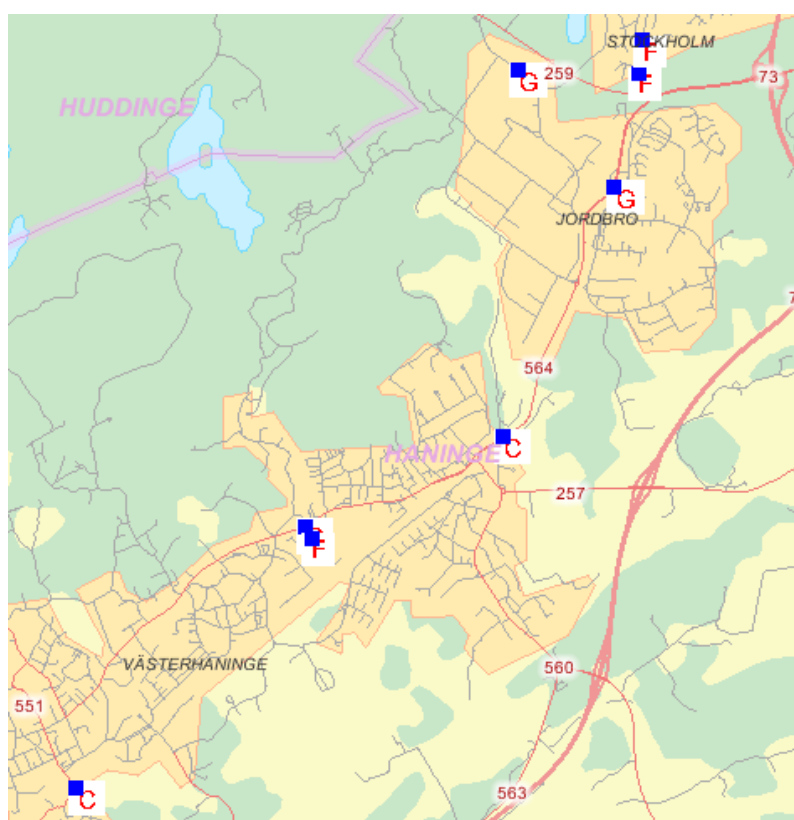
Förklaring till symbolerna: svart är dödsolycka och röd är allvarig olycka

Bokstäverna visar typ av olycka: F = fotgängare mot motorfordon

C = cykel/moped mot motorfordon G = cyklist, mopedist eller fotgängare



*Norra kommundelen  
svårt skadade  
oskyddade  
2005-2009 på  
kommunalt vägnät*



*Södra kommundelen  
svårt skadade  
oskyddade trafikanter  
2005-2009 på  
kommunalt vägnät*

### Bilaga 3 Förslag på bruttolista över trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder

Område	Plats/sträcka	Åtgärd	m	[Tkr]
Gudö	Bondvägen mellan Lillängsvägen och Österängsvägen	gång- och cykelbana	1 500	5 200
Vendelsö	Befintlig stig mellan Hagtorsbadet och Västra Strandvägen	gång- och cykelväg	255	250
Vendelsö	Lillängsvägen mellan Grindstuvägen och Tistelvägen	gång- och cykelbana	240	800
Vendelsö	Grindstuvägen	säkra övergångsställe		300
Vendelsö	Skansvägen mellan Vendelsö skolv och Skepparv	gångbana	200	400
Vendelsö	Skansvägen stick mellan Skansvägen och Hagaskolan	gångbana	100	200
Vendelsö	Skomakarvägen	säkra övergångsställe		300
Vendelsö	Skomakarvägen mellan Vårdcentralen och Lyckebyvägen	gång- och cykelbana	210	700
Vendelsö	Vendelsö Skolväg mellan Esplanaden och Sågen	gång- och cykelbana	960	1 400
Vendelsö	Vendelsö skolväg -Skomakarvägen vid Hagaskolan	säkra övergångsställe		300
Vendelsö	Vendelsö skolväg vid Hagaskolan	avlämning skola		40
Vendelsö	Vendelsö skolväg Källtorpsv- Skomakarv	gångbana	450	900
Vendelsömalm	Evertbergsvägen	gångbana	260	520
Vendelsömalm	Evertbergsvägen	TS-åtgärd		30
Brandbergen	Vendelsövägen nr 49-59 stick vid Statoil mack	gångbana	235	470
Brandbergen	Söderbyleden- Vendelsövägen	cirkulationsplats		7 000
Brandbergen	Söderbyleden - Brandbergsleden	cirkulationsplats		4 000
Brandbergen	Parkytan vid Klockarskolan	gångväg	200	400
Brandbergen	Söderbyleden- Klockarleden-Dalarövägen	cirkulationsplats		7 000
Handen	Nynäsvägen - infart Coop	cirkulationsplats		4 000
Handen	Dalarövägen-Vendelsövägen	cirkulationsplats		7 000
Handen	Mårdvägen vid Runstensvägen	TS-åtgärd		20
Handen	Söderbymalmsvägen mellan Dalarövägen och bef gc-väg	gång- och cykelbana	205	300
Handen	Eskilsvägen etapp I	Säker och attraktiv huvudgata		9 000
Handen	Eskilsvägen etapp II	Säker och attraktiv huvudgata		4 500
Handen	Eskilsvägen etapp III	Säker och attraktiv huvudgata		6 300
Handen	Anläggargvägen delen mot Söderbymalmsvägen	gångbana	130	260
Handen	Vikingavägen vid utfart mot Dalarövägen	säkra övergångsställe		300
Handen	Sleipnervägen	gång- och cykelbana	720	1 000
Handen	Sleipnervägen	timlashållplats		400

Område	Plats/sträcka	Åtgärd	m	[Tkr]
Handen	Gc-väg öster om Slätmosse naturpark	gång- och cykelväg	820	2 600
Norrby	Torfartsleden vid korsningen med Norrbyvägen	säkra övergångsställe		300
Norrby	Torfastleden mellan Gudöbroleden och Nynäsvägen	gång- och cykelväg	2 100	8 300
Norrby	Söderbyleden mellan Torfastleden och befintlig gc-väg	gång- och cykelväg	360	1 400
Söderby	Järnåldersringen mem Kartvägen	säkra övergångsställe		300
Söderby	Järnåldersringen ytterligare en plats	säkra övergångsställe		300
Vega	Måsövägen vid Måsöskolan	gångbana	60	120
Vega	Måsövägen vid Måsöskolan	säkra övergångsställe		300
Jordbro	Krogtäppan	förstärkt entré		30
Jordbro	Mostensvägen	säkra övergångsställe		300
Jordbro	Blockstensvägen	säkra övergångsställe		300
Jordbro	Södra Jordbrovägen	säkra övergångsställe		300
Jordbro	Armaturvägen	gång- och cykelbana	800	2 800
Västerhaninge	Klörevägen	TS-åtgärd		30
Västerhaninge	Björnvägen	timlashållplats		400
Västerhaninge	Bokstigen	säkra övergångsställe		300
Västerhaninge	Åbyvägen	gång- och cykelbana	300	600
Västerhaninge	Vintervägen mellan Nynäsv- Florav	gång- och cykelväg	220	550
Västerhaninge	Floravägen	gångbana	315	630
Västerhaninge	Målarv gc-väg korsar	TS-åtgärd		20
Västerhaninge	Parkvägen vid livsmedelsaffär	gångbana	20	50
Västerhaninge	Håga industriområde del av Industriv, Verkstadsv, Förrådsv	gång- och cykelbana	1 010	3 580
Tungelsta	Tungelstavägen mellan Kvarnvägen och Södertäljevägen	gång- och cykelbana	205	600
Tungelsta	Allévägen mellan Kvarnvägen och Södertäljevägen	gång- och cykelbana	255	400
Tungelsta	Allévägen vid Södertäljevägen	säkra övergångsställe		300
Tungelsta	Allévägen mellan Södertäljevägen och Stavsvägen	gång- och cykelbana	930	3 200
Tungelsta	Allévägen/Skogsvägen/Långvägen från Stavsv till Mulstav	gång- och cykelbana	1350	4 700
Tungelsta	Hammarbergsvägen mellan Tungelstavägen och ny bro över järnvägen	gång- och cykelbana	610	2 200
Tungelsta	Södertäljevägen vid Tungelstavägen	säkra övergångsställe		300
Tungelsta	Södertäljevägen - Tungelstavägen	cirkulationsplats		5 000
Summa				<b>103 500</b>

## Bilaga 4

### Förslag på investeringsplan 2011-2015

För åren 2011-2015 skissar programmet på en investeringsplan som om den genomförs realiserar 75 procent av alla föreslagna åtgärder.

### Investeringsplan 2011-2015

Tkr

	2011	2012	2013	2014	2015	summa
Säkra övergångsställen	900	1 000	1 000	1 050	1 000	4 950
Gångbana	500	1 250	1 600	1 500	1 300	6 150
Gång- och cykel enligt plan	5 050	5 250	5 200	5 000	5 000	25 500
Upprustning Håga	1 600	900	1 000	1 400		4 900
Cirkulationsplatser			4 000		7 000	11 000
Eskilsvägen	9 000	4 500	6 300			19 800
Allmänna trafiksäkerhetsprojekt	950	500	500	500	500	2 950
<b>Summa trafiksäkerhet</b>	<b>18 000</b>	<b>13 400</b>	<b>19 600</b>	<b>9 450</b>	<b>14 800</b>	<b>75 250</b>
Tillgänglighet busshållplatser	2 000	2 200	2 300	2 500	2 000	11 000
<b>TOTAL INVESTERING</b>	<b>20 000</b>	<b>15 600</b>	<b>21 900</b>	<b>11 950</b>	<b>16 800</b>	<b>86 250</b>



## Bilaga 5

### Förslag på detaljerad åtgärdslista för 2011

Dessa åtgärder föreslås genomföras under planens första år 2011. Åtgärderna är baserade på anslagen investeringsbudget för trafiksäkerhet år 2011.

<b>Investeringar år 2011</b>	<b>Tkr</b>
<b>Säkra övergångsställen</b>	<b>900</b>
Torfastvägen	300
Bokstigen	300
Södertäljevägen	300
<b>Gångbana</b>	<b>500</b>
Vendelsövägen lokalgata	300
Evertbergsv etapp 1	200
<b>Trafiksäkerhet vid skolor</b>	<b>500</b>
Måsöskolan	500
<b>Gång- och cykel enligt plan</b>	<b>5 050</b>
Torfastleden etapp 1	900
Söderbyleden	1 400
Söderbymalmsvägen	300
Vintervägen i VH	550
Skomakarvägen	700
Tungelstavägen	600
Åbyvägen	600
Upprustning Håga	1 600
Eskilsvägen	9 000
Allmänna trafiksäkerhetsprojekt	450
<b>Summa</b>	<b>18 000</b>
Tillgänglighet busshållplatser	2 000
<b>TOTALT</b>	<b>20 000</b>