



# Trafiksäkerhetspolicy i Nybro Kommun

policy - handlingsprogram som styr kommande beslut

## 1 Allmänt

Trafiksäkerheten är ett folkhälsoproblem eftersom flera hundra människor dödas och flera tusen skadas i trafiken i Sverige varje år. Det är därför viktigt att kontinuerligt arbeta med trafiksäkerhet.

Trafiksäkerhetspolicyn i Nybro kommun innehåller de riktlinjer och prioriteringar som ligger till grund för kommunens trafiksäkerhetsarbete. Den är till för att underlätta beslutsfattande, planering och genomförande av trafiksäkerhetsarbete. Policyn ska ses över varje år och utvärderas och revideras vart 4:e år, så att den följer kommunens utveckling, tillväxt och förändring.

Policyn ska vara förankrad hos polis, räddningstjänst, tjänstemän och politiker i Nybro kommun för att olika instanser ska kunna ge så lika svar som möjligt till allmänheten och andra intresserade.

Policyn ska vara ett informationsmaterial som ska kunna läsas av kommuninvånarna och andra informationshämtare.

## 2 Mål

Nybro ska vara en trygg och tillgänglig kommun för alla, oavsett ålder, kön, fysisk och ekonomisk situation. Det långsiktiga övergripande målet i Nybro kommun följer riksdagens vision – Nollvisionen – att ingen människa ska dödas eller skadas allvarligt till följd av olyckor i trafiken.

Statistiken för trafikolyckor i kommunen under de senaste åren presenteras i tabellen<sup>1</sup> nedan, siffrorna inom parentes är den del av olyckorna som skett på kommunala vägar och gator:

År	Totalt	Dödsolycka	Svår olycka	Lindrig olycka
2007	59	4 (0)	5 (3)	51 (19)
2006	59	0 (0)	10 (3)	51 (16)
2005	84	1 (0)	16 (3)	70 (16)
2004	69	2 (0)	13 (2)	59 (5)

<sup>1</sup> Statistiken är hämtat från STRADA, som är ett informationssystem för data om skador och olyckor inom hela vägtransportssystemet. Det bygger på uppgifter från både polisen och sjukvården. Namnet är en förkortning av Swedish Traffic Accident Data Acquisition.



## **2.1 Delmål i siffror**

- Ingen ska dödas på kommunala gator och vägar.
- Antalet svårt skadade ska inte öka till år 2010 på kommunala vägar & gator
- Från olika bostadsområde ska 75 % av cykelvägnätet in till ortens centrum vara sammanhängande år 2012. Detta gäller i alla samhällena i Nybro kommun.
- I kundundersökningen som görs var 3:e år ska kommuninvånarnas nöjdhet med trafiksäkerheten alltid öka. Siffran år 2007 var 25 %.

## **2.2 Andra mål i kommunen**

- Att öka tillgängligheten i trafiknätet för de oskyddade trafikanterna och speciellt se till äldres, funktionshindrades och barns behov, exempelvis höga trottoarkanter.
- Att underlätta kollektivtrafikens framkomlighet
- Att underlätta utryckningstrafikens framkomlighet
- Att trafikmiljön i så stor utsträckning som möjligt ska vara "förlåtande", det vill säga en trafikmiljö som minimerar konsekvenserna av den enskilda individens misstag.
- Inventera och säkerställa övergångsställen
- Öka information och undervisning om trafik till både barn och vuxna

## **3 Hur ska målen uppnås?**

### **3.1 Skolvägar och skolskjuts**

På 50- talet fanns det dubbelt så många barn som bilar, idag är det mer än dubbelt så många bilar som barn. Det är en stor anledning till att alla barn bör ha en säker skolväg, så att de kan ta sig till och från skolan på egen hand utan att bli skjutsad i bil. Det gynnar barnens hälsa, miljön och trafiksäkerheten utanför skolor. Under 2008-2009 kommer skolvägarna och de korsningar där skolbarnen känner sig otrygga att identifieras i alla samhällena i Nybro kommun. Detta kommer att ske genom enkäter till alla skolbarn. Resultatet från enkäten kommer att ligga till grund för trafiksäkerhetsarbetet och var åtgärder bör prioriteras.

En säker skolväg innebär:

- Att barn (7-12 år) ska kunna bete sig på ett icke trafiksäkert sätt, vilket barn gör, utan att detta skapar farliga trafiksituationer.

Det ställer stora krav på gång- och cykelnätet:

- Att gång- och cykelvägarna är separerade från biltrafiknätet
- Att korsningar är trafiksäkrade, det vill säga:
  - o är väl markerade med skyltar och vägmarkeringar
  - o är väl upplysta
  - o är hastighetssäkrade till 30 km/h
  - o breda vägar ska ha en refug i vägmitt där det ska vara möjligt för gående och cyklister att vänta tills det är säkert att passera

Dessa krav bör ställas på kommunens vägar och gator i kommunens olika tätorter.

Vid skolskjutsupphandlingar är det viktigt att kommunen ställer höga krav på entreprenören och på dennes busspark som ska köra skolskjutsar. Kraven på bussparken ska vara trepunktsbälte på alla



säte, alkolås, handikappvänliga och höga miljökrav. Krav på entreprenören ska bland annat vara att denne ska hålla säkerhetsgenomgång av buss vid varje läsårsstart, för att minimera fysiska och psykiska skador i samband med trafikolycka eller brand.

För barn som åker skolbuss ska alla skolskjutshållplatser i största möjliga mån vara säkert utformade. Riktlinjer för en säker busshållplats både i tätort och på landsbygd är att det:

- Finns en busshållplatsficka
- Finns någon form av väderskydd
- Är 30 km/h förbi hållplatsen kl.7-8 och 15-17
- Finns belysning

Det finns inga resurser att säkerställa alla vägar mellan elevernas hem och skolskjutshållplatser i hela Nybro Kommun, utan där får eleverna följa gällande trafikföreskrifter som t.ex. att gå på vänster sida för att möta trafiken. Föräldrarna ansvarar för eleven på vägen mellan hemmet och hållplatsen. Föräldrarna ansvarar också för att eleven följer gällande ordningsregler, skolskjutstider samt anvisad väg till hållplatsen.

### **Trafikmiljön inom skolområde**

Inom skolornas område bör det eftersträvas att ha så lite biltrafik som möjligt med hänsyn till miljön och främst till trafiksäkerheten. Föräldrars omtanke och välvilja om sina barn genom att köra sina barn till skolan kan bidra till att trafikmiljön vid skolan blir farlig. Därför bör föräldrar uppmuntras att i största möjliga mån följa sina barn till skolan till fots eller med cykel och inte med bil.

### **3.2 Vägar till viktiga mål**

Vägar till viktiga mål inom kommunen, särskilt mål (fritidsaktiviteter) för barn och ungdomar bör vara tillgängliga och säkra. Målen ska identifieras och sedan ska vägarna dit kontrolleras. Vid målpunkterna är det även viktigt att det finns ordentliga cykelställ.

### **3.3 Övergångsställen**

Sedan den så kallade "zebralagen" infördes år 2000 så inträffar det fler olyckor på övergångsställen än på de vägavsnitt utan övergångsställe där människor korsar vägen.

Uppmärksamheten måste skärpas både från de oskyddade trafikanterna och ifrån bilförarna vid övergångsställena samtidigt som kommunen och andra väghållare måste se till att övergångsställena är väl upplysta och markerade samt att det inte finns onödiga övergångsställen.

*Trafikförordningen 1998:1276*

*3 Kap 61 § Vid ett obehakat övergångsställe har en förare väjningsplikt mot gående som gått ut på eller just skall gå ut på övergångsstället. En förare som närmar sig en obehakat cykelöverfart, skall anpassa hastigheten så att det inte uppstår fara för cyklande och mopedförare som är ute på cykelöverfarten. En förare, som skall köra ut ur en cirkulationsplats eller annars efter att ha svängt i en vägkorsning skall passera en obehakat cykelöverfart, skall köra med låg hastighet och lämna cyklande och förare av moped klass II som är ute på eller just skall färdas ut på cykelöverfarten tillfälle att passera.*



### 3.4 Hastighetsdämpning

#### 3.4.1 Bakgrund

Det finns ett stort önskemål om att få ner farten på den trafik som trafikerar gatorna i kommunens bostadsområden. Många känner oro för vad som kan hända om ett barn plötsligt springer ut på gatan samtidigt som det kommer en bil. Vissa gator byggdes under en epok som förespråkade breda lokalgator, där besökare skulle kunna ställa sin bil på gatan utan att hindra förbipasserande trafik. Tyvärr glömdes det bort att en bred gata uppmuntrar till högre hastighet och inga fartdämpare byggdes in på gatan.

Det är få bilförare som tycker att de kör för fort medan många fotgängare och cyklister förfasar sig över bilarnas framfart. Det gäller att försöka finna en lämplig nivå som ger alla möjlighet att vistas ute i trafiken. Men samtidigt måste vi vara mycket tydliga till våra barn att vägen inte är en lekplats. Bilar är hårda och barn är mjuka. Även om kommunen försöker dra sitt strå till stacken för att förhindra olyckor så är varje förälder ansvarig för sina barn. Det är viktigt att vi vuxna är goda förebilder för hur man betar sig ute i trafiken. Barn gör inte som vi säger till dem, de gör som vi gör!

Ibland är det samma person/personer som kör fortare än vad som är tillåtet. I första hand bör dessa få kännedom om de andras oro för den höga farten. Absolut bäst är det att den som uppfattar farten som för hög tar kontakt med fortköraren om denne är känd. Ibland är det ren obetänksamhet som ligger bakom den höga hastigheten.

#### 3.4.2 Olika typer av fartdämpare

Olika typer av fartdämpare är gupp, hinder eller avsmalningar. Avsmalningar är bra fartdämpare och permanenta året om, men ofta ett dyrt alternativ. Gupp är effektiva, men kan orsaka mer buller i bostadsområdet. De kan även förvärra läget för patienter i räddningsfordon samt att uttryckningsvägen för räddningsfordon blir svårare. På gator som trafikerar av bussar kan busskuddar (en typ av gupp) vara ett alternativ, eftersom bussar kan grensla guppet, men det kan inte personbilar. Ett hinder kan till exempel vara en blomsterlåda som dessutom förskönar gatumiljön.

#### 3.4.3 Krav

Några villkor som bör uppfyllas för att man skall överväga fartdämpande åtgärder på lokalgator:

- Mer än 15 % av bilisterna kör fortare än 40km/h.
- Trafikmängden på gatan ska överstiga 500 ÅDT <sup>2</sup>
- Gående/cyklister med stort inslag av barn och/eller äldre vistas ofta eller intill gatan
- Gatan har en raksträcka längre än 150 m
- Minst 50 m fri sikt på sträckan
- Blomsterlådorna ska kunna placeras minst 20 m från en korsning

Vägar smalare än 6 m eller kortare än 75 m kommer inte ifråga för utplacering av blomsterlådor.

#### 3.4.4 Tillvägagångssätt för att ansöka om fartdämpare

Initiativet till hastighetsdämpande åtgärder i bostadsområden ska i första hand komma ifrån de boende i området. Det ska finnas dokumentation på att 2/3 av hushållen längs gatan önskar

<sup>2</sup> ÅDT = Årsdygnstrafik, är ett mått på hur många fordon som kör på en viss vägsträcka ett genomsnittligt dygn.



hastighetsdämpande åtgärder, för att inte det ska bli osämja mellan de boende längs med gatan. Det ska finnas två kontaktpersoner ifrån olika hushåll som kommunen kan kommunicera med (underförstått ska dessa personer vara några av dem som skrivit på listan), övriga som inte skrivit på listan ska vara informerade.

Blomsterlådor tillåts, efter bedömning från fall till fall, på lokalgator. Åtgärder som avsmalningar, busskuddar eller andra gupp tillåts efter bedömning från fall till fall främst på uppsamlingsgator och huvudgator. Huvudgator är speciella eftersom flera av dem är viktigt uttryckningsvägar.

Om kommunen bedömer att det är lämpligt att placera ut en blomsterlåda så får de boende fullt ansvar för att sköta om blommorna under den tiden som lådorna står ute. Det är kommunen som placerar ut och plockar in blomsterlådorna. Beslutet kommer att omprövas varje år.

### **3.4.5 Tidsbestämmelser för blomsterlådor**

Arbetet med att placera ut blomsterlådor startar den 15 april.

Blomsterlådorna tas sedan in 15 oktober, för att vinterväghållningen inte ska hindras.

## **3.5 Trafikundervisning**

Det är mycket viktigt att barn i tidig ålder får lära sig trafikkunskap och att de får möjlighet att utöva trafikkunskapen praktiskt. NTF, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande anser att:

- Trafikundervisningen i skolan skall ge en successivt ökande insikt och förståelse för hur trafiken fungerar och varför trafiksäkerhet är angeläget. Detta skapar på sikt en acceptans för samhällets arbete med trafiksäkerhet och en vilja att själv bete sig på ett trafiksäkert sätt.
- Trafikundervisningen i skolan skall ge barnen förutsättningar att successivt öka sina möjligheter att genom eget handlande klara sig bättre i trafiken.

NTF har en del material för trafikundervisning. Det är gratis och finns på deras hemsida att ladda ner, [www.ntf.se](http://www.ntf.se).

## **3.6 Fri sikt**

Plan & Bygglagen 3 kap 17§: ”Tomter skall, oavsett om de har tagits i anspråk för bebyggelse eller inte, hållas i vårdat skick. De skall skötas så att betydande olägenheter för omgivningen och för trafiken inte uppkommer och så att risken för olycksfall begränsas.”

För att trafikmiljön ska bli så säker som möjligt krävs ett ömsesidigt ansvarstagande, både ifrån kommunen och ifrån dess invånare. Det är viktigt att fastighetsägarna sköter sina häckar och tomter så att inga häckar, växter eller träd skymmer sikten i korsningar, vid utfarter eller skyltar och belysning. Det är även viktigt att häckar inte är för breda, eller att grenar hänger ner så att de tar yta av trottoarer, då kan gående tvingas kliva ut på körbanan för att komma fram.

Information om hur häckar ska klippas finns på Nybro kommuns hemsida under *Miljö & boende – Gator och torg – Trafiksäkerhet*.

## **3.7 Hastighetsbegränsningar på särskilda platser**

### **Utanför förskole- och skolverksamhet**

Utanför barn- och skolverksamhet ska det vara skyltat 30 km/h under skoltid, 6-18.



### Utanför äldreboende

Äldre människor drabbas ofta av sämre syn, hörsel och rörelseförmåga. Därför är det viktigt att ge dem möjlighet till att få lite extra tid när de rör sig i trafiken, genom att införa hastighetsbegränsning till 30 km/h utanför äldreboende.

### Bostadsområden

ska ha en standardhastighet, förslag är att det är 30 km/h och att det införs under 2009-2010.

## 3.8 Trafikolyckor

Alla olycksdrabbade vägsnitt och korsningar ska ses över och eventuellt åtgärdas för att förhindra framtida olyckor.

## 3.9 Utryckningsvägar

De primära vägarna med utryckningstrafik ska ha hög framkomlighet. Med utryckningstrafik avses polis, räddningstjänst, ambulans och jourläkare. Snabba insatser är viktiga och för att kunna göra livräddande och skadebegränsande insatser.

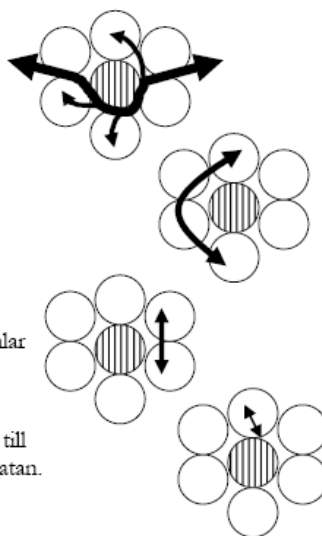
Utryckningsvägarna visas på karta som finns på Nybro kommuns hemsida under *Miljö & boende – Gator och torg – Trafiksäkerhet*.

## 4 Vägklassificering

För att kunna uppnå målen krävs ett systematiskt arbete. Gator och vägar inom kommunen är klassificerade och de olika klasserna kan ge vägledning till hur trafiksituationen ska se ut och hur trafiksäkerhetsarbetet ska fortskrida på de olika vägarna.

Huvudnätet omfattar:

- **Genomfarter och infarter;** gator för trafik till, från och genom staden
- **Huvudgator;** gator för trafik mellan grannskap



Lokalnätet omfattar:

- **Uppsamlingsgator;** gata som samlar upp trafiken från lokalgator
- **Lokalgator;** gata för trafik som till övervägande del har målpunkt vid gatan.

### 4.1 Beskrivning av de olika klasserna

#### Allmän väg

Det är Vägverket som är väghållare av allmänna vägar och som därmed ansvarar för dessa.



### **Genomfart**

Skyltad hastighet 50 km/h.

Vägen ligger nära bebyggelse, men ska prioritera biltrafik och transporttrafik. Oskyddade trafikanter längs vägen ska vara separerade från motortrafiken genom trottoarer och gång-, cykel- och mopedvägar. Ska oskyddade trafikanter korsa vägen bör de endast ha möjlighet för detta på anvisade platser, som är säkerställda.

### **Huvudgata**

Skyltad hastighet 50 km/h.

Alla trafikantslag rör sig på vägarna och därför bör trafiksäkerheten vara hög. Oskyddade trafikanter ska ha bra och breda gång och cykelvägar. Övergångsställen och andra korsningar bör vara utformade så att inte högre hastighet än 30 km/h kan hållas.

### **Uppsamlingsgata**











Skyltad hastighet 40 km/h (införas höst 2008, vår 2009)

Alla trafikantslag rör sig på vägarna och därför bör trafiksäkerheten vara hög. Oskyddade trafikanter ska ha bra och breda gång och cykelvägar. Övergångsställen och andra korsningar bör vara utformade så att inte högre hastighet än 30 km/h kan hållas.

### **Lokalgata**

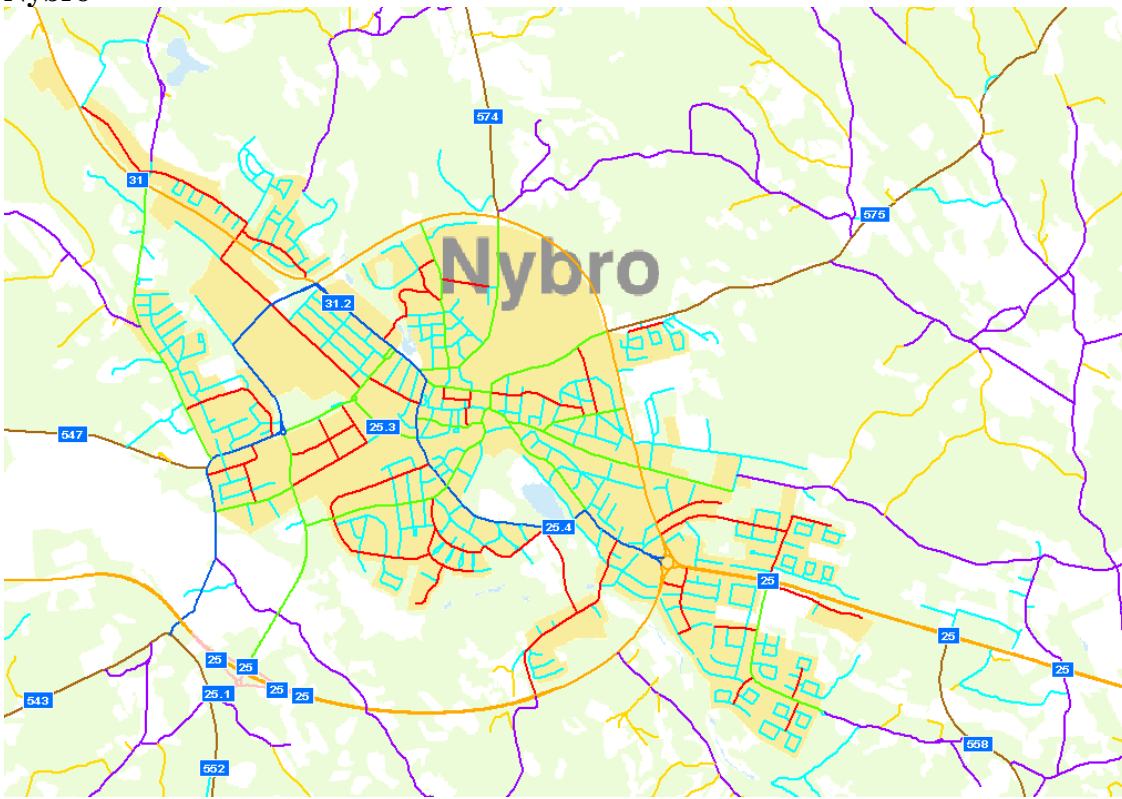
Dessa gator har endast trafik till och från bostäder och lokal cykel och gångtrafik. Korta vägvagnitt som gör att höga hastigheter inte hinner uppnås. Verklig hastighet bör inte vara mer än 30 km/h eftersom olika trafikantgrupper använder samma körytor.

## **4.2 Kartor över orterna i Nybro Kommun med klassificeringen av vägar och gator**

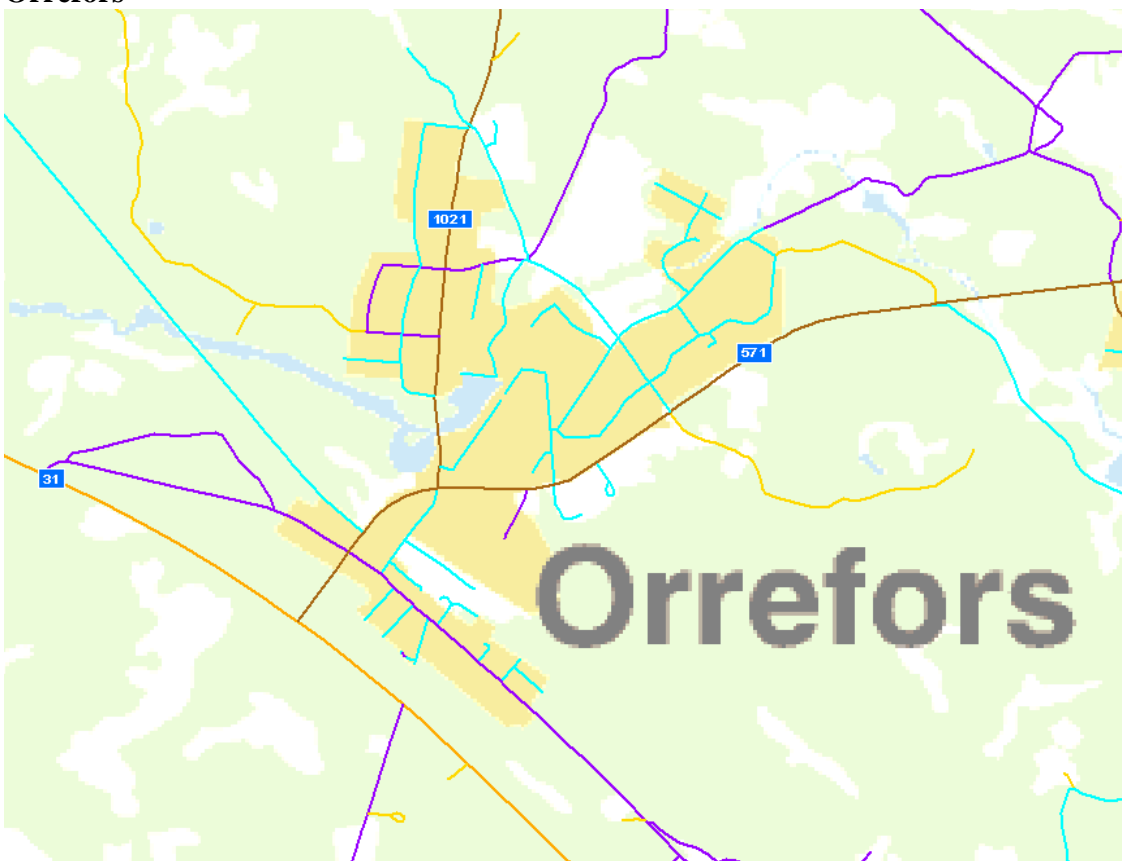
-  Klass 0 - Europaväg
-  **Klass 1 - Riksväg**
-  Klass 2 - Riksväg av lägre funktionell klass
-  **Klass 3 - Primär länsväg - Genomfartsled**
-  Klass 4 - Sekundär länsväg och sekundär/tertiär länsväg – infart
-  **Klass 5 - Huvudgata**
-  **Klass 6 - Uppsamlingsgata**
-  **Klass 7 - Lokalgata**
-  Klass 8 - Normalväg
-  Klass 9 - Nollväg



**Nybro**

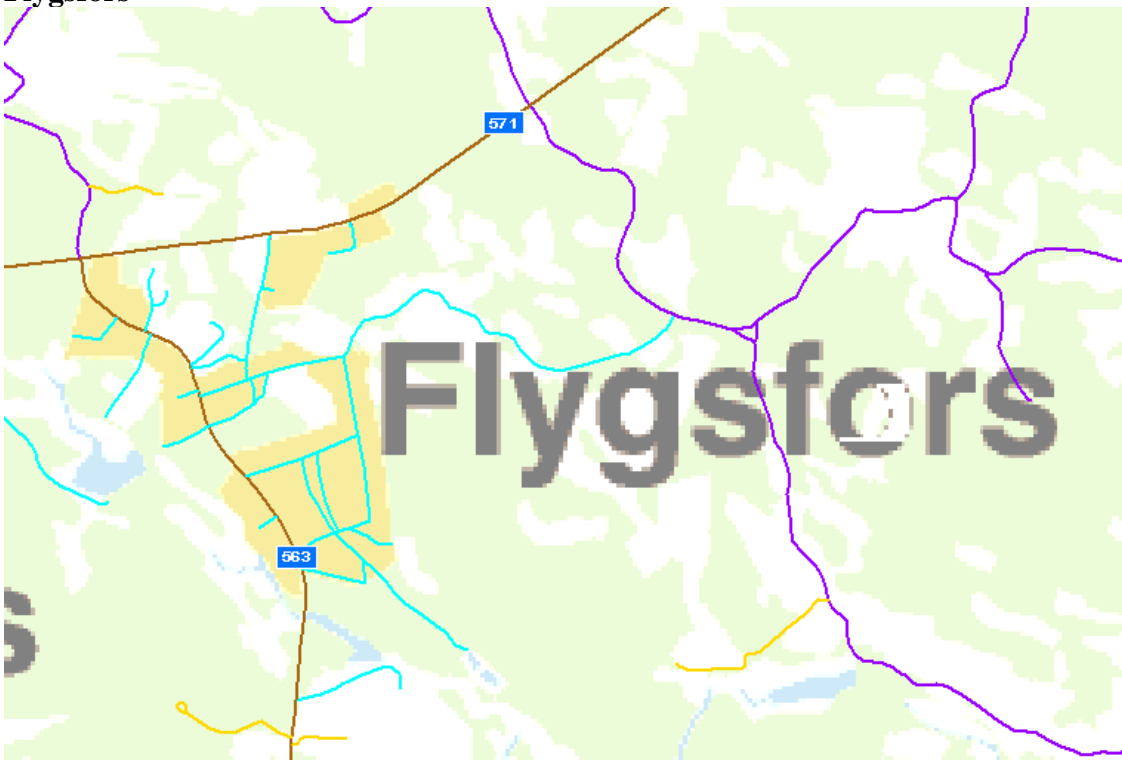


**Orrefors**

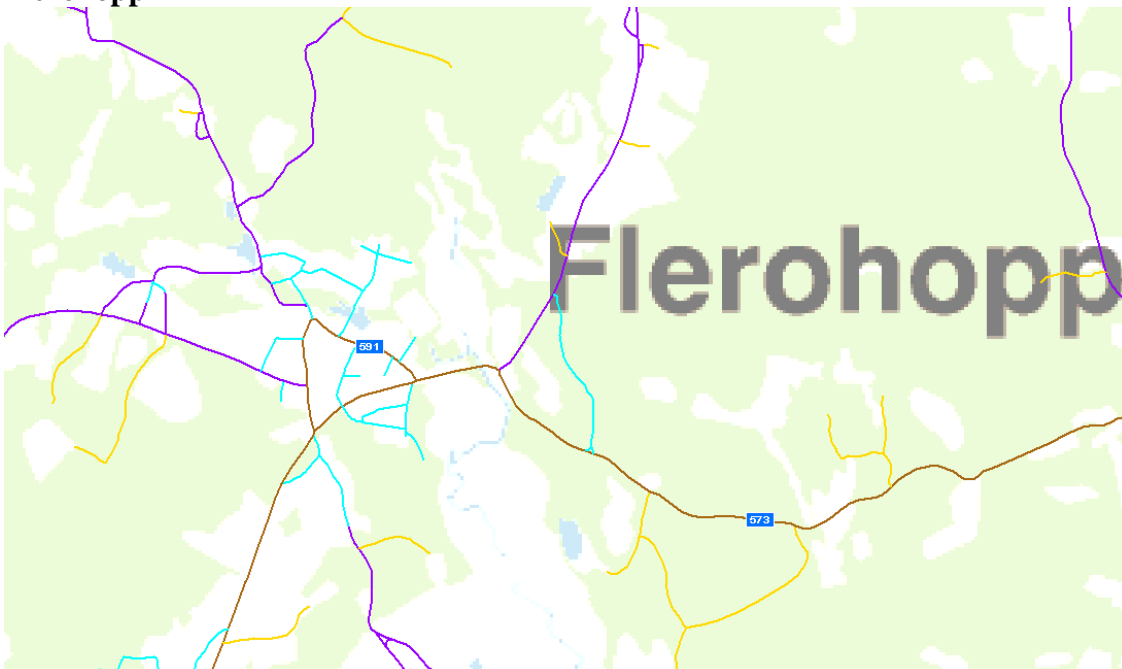




**Flygsfors**



**Flerohopp**





**Örsjö**



**Kristvallabrunn**





**Bäckebo**

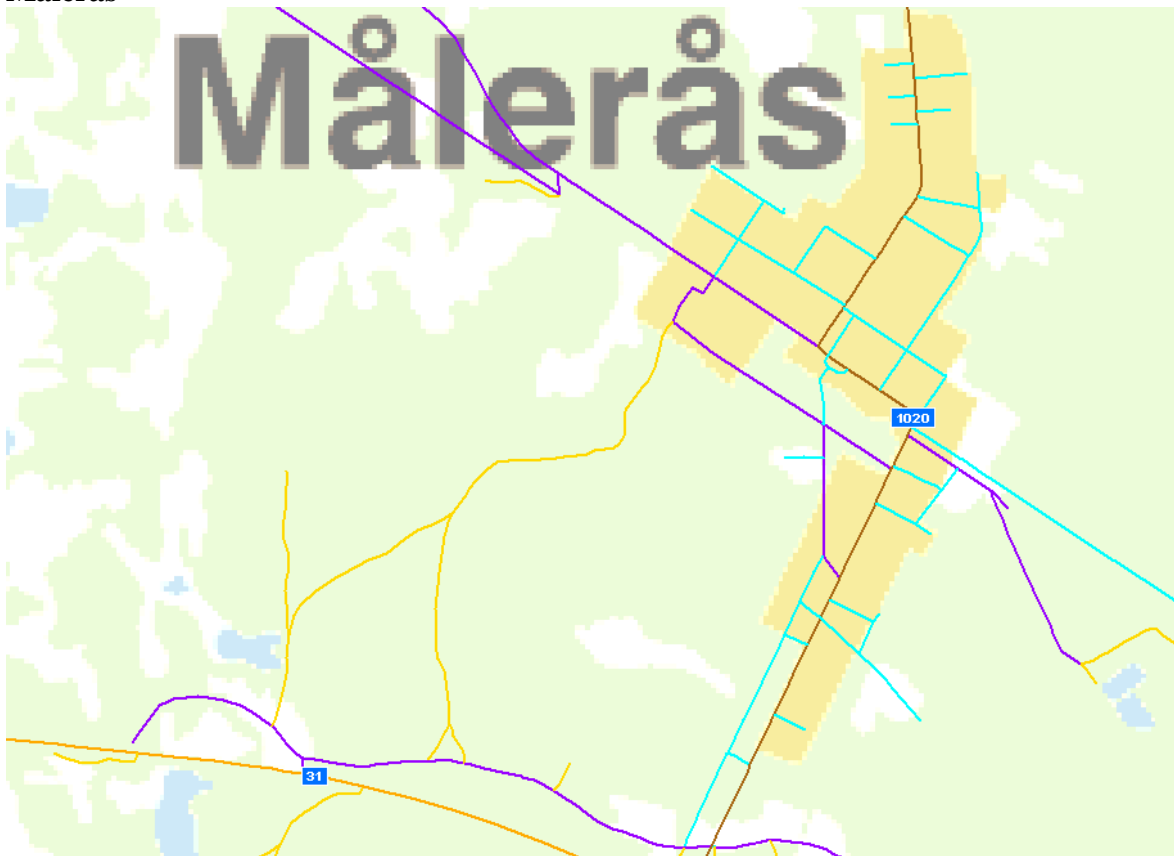


**Alsterbro**

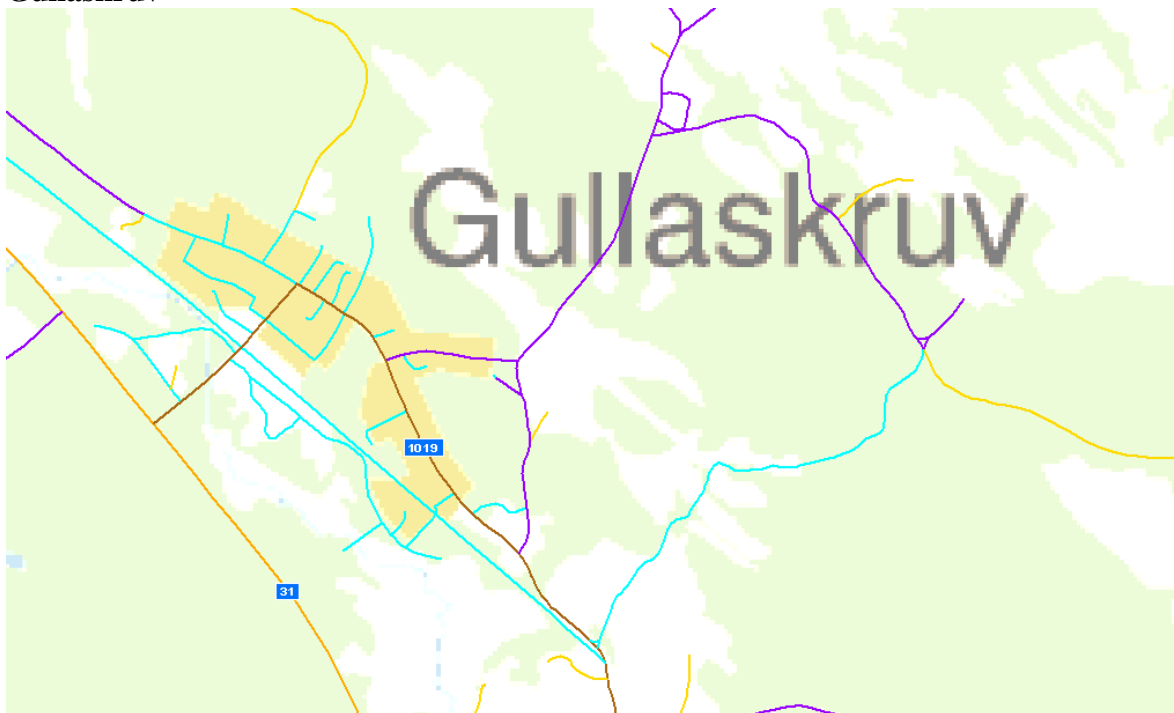




**Målerås**



**Gullaskruv**





## **5 Kontakt**

Nybro kommun vill samarbeta med sina kommuninvånare för att skapa en säker och bra trafikmiljö. Tips, idéer och synpunkter får gärna framföras till:

Tekniska förvaltningen  
Ulf Ohlsson  
ulf.ohlsson@nybro.se  
0481-45346

Tekniska förvaltningen  
Josefin Ivarsson  
josefin.ivarsson@nybro.se  
0481-45347