



# Handlingsplan till Trafiksäkerhetsprogram för Falun tätort

Antagen av Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden 2023-12-12

## Sammanfattning

Behovet av ett tillgängligt och robust transportsystem ökar i takt med att Falu kommuns befolkning ökar och kommunen arbetar för en utveckling mot ett hållbart samhälle. Kommunfullmäktige beslutade 2020-03-05 att anta framtaget *Trafiksäkerhetsprogram för Falu tätort*. Trafiksäkerhetsprogrammet är en fördjupning av *Trafikstrategi för Falu kommun* (2012) med fokus på säkerhet. Syftet med programmet är att peka ut kommunens inriktning i trafiksäkerhetsarbetet på kommunens gator och vägar i Falu tätort. Trafiksäkerhetsprogrammet är i första hand ett internt styrdokument och i andra hand en beskrivning av kommunens olyckor under perioden 2013–2017.

Denna handlingsplan ska konkretisera arbetet med trafiksäkerhetsprogrammet och tydliggöra hur kommunen avser arbeta med trafiksäkerhetsfrågor de kommande åren för att trafikanter ska kunna vistas och röra sig i trafikmiljön utan risk för att skadas eller dödas till följd av en trafikolycka.

De insatsområden och åtgärder som tas upp i handlingsplanen ska främst leda till att förebygga allvarliga olyckor och mildra de olyckstyper som är mest förekommande. Detta innebär att oskyddade trafikanters olyckor prioriteras i kommunens trafiksäkerhetsarbete. Trafiksäkerhetsprogrammet pekar på att följande insatsområden är viktiga att arbeta med för att minska antalet olyckor samt för att minska allvarlighetsgraden i de olyckor som sker:

- Drift och underhåll för fotgängare och cyklister
- Hastighetssäkrade trafikmiljöer
- Trafiksäkerhet en del i samhällsplaneringen
- Ansvarstagande i trafiken

Med handlingsplanen som stöd ska trafiksäkerhetsåtgärder prioriteras, beslutas och genomföras. För att kommunen systematiskt ska kunna arbeta med dessa frågor behöver handlingsplanen och åtgärderna kontinuerligt följas upp. Uppföljning görs med hjälp av ett antal mätbara indikatorer inom de insatsområden som kommunen har valt att prioritera.

Handlingsplanen utgår från olycksstatistiken och analysen av trafiksäkerhetsläget som presenteras i *Trafiksäkerhetsprogram för Falu tätort*, samt uppföljningen för åren 2018–2021 som redovisas i bilagan *Olycksstatistik 2018–2021*.

## Begreppslista

**ATK-kamera:** Kamera för automatisk trafiksäkerhetskontroll, i dagligt tal även kallad fartkamera eller hastighetskamera.

**Cykel:** Vanlig trampcykel, elcykel, elsparkcykel eller annat fordon som enligt lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner definieras som cykel. Dessa räknas som cykel i olycksstatistiken.

**Fyrstegsprincipen:** Fyrstegsprincipen är Trafikverkets arbetsstrategi som innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet ska prövas stegvis i följande ordning: 1. Tänk om, 2. Optimera, 3. Bygg om, 4. Bygg nytt.

**GCM-passage:** Gång-, cykel- och mopedpassage. Särskilt iordninggjord plats för att underlätta passage för oskyddade trafikanter över körbana. I rapporten innefattar begreppet gång- och cykelpassager, övergångsställen och cykelöverfarter.

**Gående/fotgängare:** Personer som promenerar samt personer som till exempel åker rullskidor, rullskridskor eller skateboard. Hit räknas också personer som leder, skjuter eller drar en cykel och övriga personer som omfattas av bestämmelserna om gående i trafikförordningen (1998:1276). Samtliga räknas som gående i olycksstatistiken.

**ISS:** ISS står för Injury Severity Score och är ett mått på hur allvarligt skadad en person är. ISS-värdet (1 till 75) kan sägas beskriva risken för att en person avlider till följd av sina skador.

**Kommunal väg:** Väg, parkering, trafikyta samt gång- och cykelbana som kommunen ansvarar för.

**NVDB:** Den nationella vägdatan (NVDB) innehåller en stor mängd data kopplade till vägnätet.

**Oskyddad trafikant:** Som oskyddad trafikant räknas i denna handlingsplan gående, cyklister och mopedister.

**Singelolycka:** En olycka med endast ett fordon eller en trafikant.

**Skadegrad:** Hur allvarlig en skada är.

**Strada:** Strada (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) är en databas som hanterar skador och olyckor inom hela vägtransportsystemet och förvaltas av Transportstyrelsen.

**Säker passage:** En passage klassificeras som säker om den är planskild eller om fordonen som passerar har en hastighet där 85-percentilen inte överstiger 30 km/h.

**Trafiksäkerhetspotential:** Effekt en trafiksäkerhetsåtgärd uppskattas få i form av minskat antal döda eller skadade.

**Universell utformning:** Universell utformning handlar om att skapa lösningar som fungerar för så många som möjligt redan från början. Detta leder till att behovet av individuella lösningar riktade till personer med funktionsnedsättning minskar.

**Väghållare:** Den som äger och förvaltar en väg. Behöver inte vara den som äger marken.

**85-percentil:** 85-percentilen är i hastighetssammanhang den hastighet som 85 procent av fordonen som passerar en viss punkt inte överskrider. Om 85-percentilen exempelvis är 30 km/h innebär det att 85 procent av fordonen kör i 30 km/h eller lägre i den aktuella punkten. 85-percentilen är ett vanligt förekommande mått när det gäller hastigheter och ger ett mer tillförlitligt mått än medelhastighet eftersom 85-percentilen inte påverkas av extremvärden.

# Innehåll

|  |    |
|--|----|
| Sammanfattning .....                                       | 1  |
| Begreppslista.....   | 2  |
| 1 Inledning .....  | 4  |
| 1.1 Bakgrund.....  | 4  |
| 1.2 Förutsättningar och avgränsningar.....                 | 5  |
| 1.3 Metod och uppföljning.....                             | 5  |
| 2 Målbild.....   | 6  |
| 2.1 Internationella mål.....                               | 6  |
| 2.2 Nationella mål och visioner .....                      | 6  |
| 2.3 Kommunala mål och visioner .....                       | 7  |
| 3 Trafiksäkerhetsläget .....                               | 8  |
| 3.1 Olycksstatistik .....                                  | 8  |
| 3.2 Samhällskostnader .....                                | 10 |
| 4 Åtgärdsplan.....   | 11 |
| 4.1 Drift och underhåll för fotgängare och cyklister ..... | 11 |
| 4.2 Hastighetssäkrade trafikmiljöer.....                   | 15 |
| 4.3 Trafiksäkerhet en del i samhällsplaneringen.....       | 20 |
| 4.4 Ansvarstagande i trafiken.....                         | 22 |
| 5 Olycksdrabbade platser .....                             | 23 |
| 6 Referenser.....  | 24 |

# 1 Inledning

## 1.1 Bakgrund

Kommunfullmäktige beslutade 2020-03-05 att anta framtaget *Trafiksäkerhetsprogram för Falu tätort*. Trafiksäkerhetsprogrammet är en fördjupning av *Trafikstrategi för Falu kommun* (2012) med fokus på säkerhet. Syftet med programmet är att peka ut kommunens inriktning i trafiksäkerhetsarbetet på kommunens gator och vägar i Falu tätort.

Trafiksäkerhetsprogrammet är i första hand ett internt styrdokument och i andra hand en beskrivning av kommunens olyckor under perioden 2013–2017. I programmet beskrivs trafikantgrupp, typ av olycka samt var och varför olyckorna uppstår. Detta för att kunna identifiera vilka trafikantgrupper och olyckstyper som trafiksäkerhetsarbetet ska fokusera på.

Programmet innehåller strategier för att uppnå det övergripande målet om trafiksäkerhet som definierats i *Trafikstrategi för Falu kommun*, att antalet dödade och skadade ska minska. I trafiksäkerhetsprogrammet definieras även ett delmål som tagits fram utifrån den statistik som redovisas i programmet, som tydligt pekar på att oskyddade trafikanter är den mest drabbade trafikantgruppen. Enligt delmålet ska antalet oskyddade trafikanter som skadas på kommunens gator ha minskat år 2030 jämfört med år 2017.

I trafiksäkerhetsprogrammet fastställs även att en handlingsplan ska tas fram till programmet samt att handlingsplanen ska innehålla åtgärder kopplade till programmets fyra strategiska områden och bidra till att uppnå målen. Kommunens fyra strategiska områden har identifierats utifrån inriktningen som ges i översiktsplanen för FalunBorlänge, den analys av skadade i trafikolyckor som presenteras i trafiksäkerhetsprogrammet, samt de insatsområden som enligt Nollvisionen är särskilt viktiga för kommuner att arbeta med. De fyra strategiska områden som identifieras i trafiksäkerhetsprogrammet är:

- Drift och underhåll för fotgängare och cyklister
- Hastighetssäkrade trafikmiljöer
- Trafiksäkerhet en del i samhällsplaneringen
- Ansvarstagande i trafiken

I denna handlingsplan konkretiseras hur kommunen ska arbeta med åtgärder inom ovanstående insatsområden. Utifrån olycksbilden i kommunen tas ett gemensamt helhetsgrepp kring trafiksäkerhetsfrågor, där såväl fysiska som beteendepåverkande åtgärder ingår. Åtgärderna ska bidra till att uppnå trafiksäkerhetsprogrammets övergripande mål och delmål.

## 1.2 Förutsättningar och avgränsningar

Handlingsplanen fokuserar på gator och vägar, gång- och cykelvägar och övrig allmän plats som till exempel parkering och torg där kommunen är ansvarig väghållare. Denna avgränsning beror på att kommunen enbart kan genomföra åtgärder där kommunen har rådighet. I övrigt kan kommunen föra dialoger med fastighetsägare och andra väghållare om att åtgärda trafikfarliga miljöer.

## 1.3 Metod och uppföljning

Ett hjälpmedel för trafiksäkerhetsarbetet är Trafikverkets handbok *Trafiksäkra staden – Handbok för ett målinriktat kommunalt trafiksäkerhetsprogram* från 2021 samt den tidigare utgåvan från 2013. Dessa beskriver hur ett kommunalt trafiksäkerhetsprogram som stödjer ett systematiskt och ett effektivt trafiksäkerhetsarbete kan tas fram. I handboken beskrivs ett stort antal trafiksäkerhetshöjande åtgärder och deras trafiksäkerhetseffekt för olika olyckstyper, samt hur kommuner kan arbeta med att välja ut och prioritera åtgärder beroende på hur olycksbilden i kommunen ser ut.

För att öka förståelsen för olyckorna som skett i Falu tätort har den nationella informationsdatabasen Strada (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) använts. Strada tillhandahålls av Transportstyrelsen och innehåller aidentifierad information om olyckor i trafikmiljö. Databasen bygger på uppgifter från polis och sjukvård och utgör ett viktigt verktyg för att förstå var och varför olyckor uppstår samt vilka olyckstyper och trafikantgrupper som bör prioriteras i trafiksäkerhetsarbetet.

Tjänstepersoner med ansvarsområden kopplade till trafiksäkerhetsprogrammets fyra insatsområden har deltagit i arbetet genom att beskriva nuläget inom respektive insatsområde samt varit med och valt ut trafiksäkerhetshöjande åtgärder som kommunen bör vidta utifrån olycksläge och lokala förutsättningar.

Handlingsplanen ska följas upp för att säkerställa att trafiksäkerhetsarbetet utförs som planerat. Förutom att kontrollera att de åtgärder som pekas ut genomförs ska även de indikatorsmått som anges under respektive insatsområde följas upp. Indikatorsmått och nulägesbeskrivning framgår i kapitel 4 under respektive insatsområde.

## 2 Målbild

### 2.1 Internationella mål

#### Agenda 2030

I FN:s globala mål för en hållbar utveckling lyfts trafiksäkerhet fram som en viktig del. Vägtransportsystemet måste vara säkert för att kunna anses som hållbart. Ett av delmålen (3.6) handlar om en halvering av antalet dödsfall och skador i vägtrafikolyckor i världen mellan år 2010 och 2020. I augusti 2020 beslutade FN:s Generalförsamling ett nytt mål om en halvering av antalet omkomna och skadade mellan år 2021 och 2030. Ett annat delmål (11.2) anger att ett säkert transportsystem ska tillhandahållas för alla senast år 2030.

#### Europeiska mål

Europeiska unionens mål inom trafiksäkerhet innefattar delmål om en halvering av allvarligt skadade samt dödsfall mellan åren 2020 och 2030. Det långsiktiga målet innefattar ett transportsystem där ingen blir allvarligt skadad eller avlider år 2050.

### 2.2 Nationella mål och visioner

#### Nollvisionen

Nollvisionen innebär att det långsiktiga målet för trafiksäkerheten är att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom vägtransportsystemet. Den förutsätter att vägar, gator och fordon i högre grad anpassas till människans förutsättningar och att systemet används på ett säkert sätt. Visionen är en strategi men också ett etiskt ställningstagande som innebär att dödade och allvarligt skadade inte är ett pris vi är villiga att betala för våra resor och transporter.

#### Transportpolitiska mål

*Det övergripande målet* för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Under det övergripande målet har regeringen också satt upp funktionsmål och hänsynsmål.

*Funktionsmålet* innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

*Hänsynsmålet* innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa. Under hänsynsmålet anges också två etappmål.

Det första etappmålet innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter – utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem – ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.

Det andra målet är kopplat till trafiksäkerhet och innebär att antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent

## 2.3 Kommunala mål och visioner

### Trafikstrategi för Falu kommun

*Trafikstrategi för Falu kommun* antogs av kommunfullmäktige hösten 2012. I trafikstrategin anges följande mål med koppling till trafiksäkerhet:

- Antalet dödade och skadade ska minska

### Trafiksäkerhetsprogram för Falu tätort

Trafiksäkerhetsprogrammet är en fördjupning av trafikstrategin med fokus på säkerhet. Förutom trafikstrategins övergripande mål, att antalet dödade och skadade ska minska, anges följande delmål i trafiksäkerhetsprogrammet:

- Antalet oskyddade trafikanter som skadas på kommunens gator har minskat år 2030 jämfört med år 2017

Delmålet är framtaget i arbetet med trafiksäkerhetsprogrammet. Delmålet är en direkt följd av det som framkommit i analysen av olycksstatistiken, där statistiken visar att oskyddade trafikanter är den i särklass mest olycksdrabbade trafikantgruppen.

### Cykelplan

Cykelplanen antogs av kommunfullmäktige i april 2014. Planen är en fördjupning av trafikstrategin och syftar bland annat till att uppfylla trafikstrategins mål. I cykelplanen föreslås olika åtgärder som ökar framkomligheten, säkerheten och tillgängligheten för cyklister.

### Gällande översiktsplan

Den gemensamma översiktsplanen för Falun och Borlänge antogs 2014. Översiktsplanen lyfter bland annat att en ökad gång- och cykeltrafik är en viktig del av ett tillgängligt och långsiktigt hållbart transportsystem samt att trafiksäkerhet är en viktig faktor för att uppnå detta.



## 3 Trafiksäkerhetsläget

### 3.1 Olycksstatistik

I trafiksäkerhetsprogrammet redovisas och analyseras de olyckor som skett på det kommunala vägnätet åren 2013–2017 i kapitlet *Läget i trafiken*. I samband med framtagandet av handlingsplanen har en uppföljning för åren 2018–2021 gjorts, se bilagan *Olycksstatistik 2018–2021*. En sammanställning av olycksstatistiken för hela perioden 2013–2021 visas i tabell 1. Slutsatserna för åren 2018–2021 är desamma som för åren 2013–2017. De vanligaste olyckstyperna på det kommunala vägnätet redovisas nedan.

#### Singelolyckor fotgängare (G0)

Utdraget från Strada visar att 38 procent av skadorna uppstod i singelolyckor för fotgängare. Bland fotgängarolyckor generellt är drygt 90 procent singelolyckor. Det finns många anledningar till en singelolycka. Fallolyckor vid exempelvis isfläckar, ojämnheter och trottoarkanter är vanligt. En majoritet av alla fotgängare som skadats under 2013–2021 skadades under vinterhalvåret till följd av halka på grund av snö eller is. 69 procent av antalet skadade i singelolyckor för fotgängare är kvinnor. Det är vanligt att äldre skadas i fallolyckor och att en större andel skadas allvarligt än bland övriga åldersgrupper.

#### Singelolyckor cyklister (G1)

Andelen skadade vid singelolyckor för cyklister är stor då den utgör 28 procent av det totala antalet skadade i kommunen. Bland cykelolyckor generellt är drygt 80 procent singelolyckor. Orsakerna till denna typ av olyckor varierar. Vanligt var tekniska fel på cykeln eller att ett en matkasse, ett skosnöre eller något annat kommit in i hjulet. Många av olyckorna orsakades även av halka i vinterväglag eller på grusfläckar.

#### Cykel/moped-motorfordon (C)

Drygt 7 procent av de skadade under femårsperioden skadades i kollision mellan cyklist/mopedist och motorfordon. Hur allvarlig en skada mellan oskyddade trafikanter och motorfordon blir beror till stor del på hastigheten som motorfordonet hade vid kollisionen.

**Tabell 1. Totalt antal skadade per olyckstyp och skadegrad på kommunala gator 2013–2021.**

| Olyckstyp  | Antal skadade och skadegrad |                           |                            |            | Summa       |
|--|-----------------------------|---------------------------|----------------------------|------------|-------------|
|  | Lindrigt skadad (ISS 1–3)   | Måttligt skadad (ISS 4–8) | Allvarligt skadad (ISS 9–) | Död        |             |
| G0 (fotgängare singel)                               | 284                         | 213                       | 17                         | 0          | 514         |
| G1 (cykel singel)                                    | 263                         | 105                       | 15                         | 0          | 383         |
| C (cykel/moped-motorfordon)                          | 74                          | 24                        | 2                          | 0          | 100         |
| U (upphinnande-motorfordon)                          | 86                          | 2                         | 1                          | 0          | 89          |
| S (singel-motorfordon)                               | 51                          | 5                         | 0                          | 0          | 56          |
| G2 (moped singel)                                    | 39                          | 5                         | 1                          | 0          | 45          |
| G4 (cykel-cykel)                                     | 24                          | 9                         | 2                          | 0          | 35          |
| K (korsande-motorfordon)                             | 33                          | 1                         | 1                          | 0          | 35          |
| F (fotgängare-motorfordon)                           | 24                          | 6                         | 1                          | 1          | 32          |
| A (avsvängande motorfordon)                          | 19                          | 0                         | 1                          | 0          | 20          |
| M (möte-motorfordon)                                 | 9                           | 5                         | 1                          | 0          | 15          |
| G3 (fotgängare-cyklist)                              | 9                           | 6                         | 0                          | 0          | 15          |
| V3 (traktor/snöskoter /terränghjuling/ motorredskap) | 5                           | 0                         | 1                          | 0          | 6           |
| G6 (moped-fotgängare)                                | 1                           | 0                         | 1                          | 0          | 2           |
| G8 (fotgängare-fotgängare)                           | 0                           | 2                         | 0                          | 0          | 2           |
| G5 (cykel-moped)                                     | 1                           | 1                         | 0                          | 0          | 2           |
| V0 (övrigt)  | 2                           | 0                         | 0                          | 0          | 2           |
| <b>Totalt 2013–2021</b>                              | <b>924</b>                  | <b>384</b>                | <b>44</b>                  | <b>1</b>   | <b>1353</b> |
| <b>Genomsnittså</b>                                  | <b>103</b>                  | <b>43</b>                 | <b>5</b>                   | <b>0,1</b> | <b>150</b>  |

## 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. Samhällets årliga kostnader för den lokala trafiksituationen kan beräknas med hjälp av så kallade ASEK-värden som bland annat redovisas i Trafikverkets publikation *Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn: ASEK 7.1*. (Trafikverket 2023). ASEK står för *Arbetsgruppen för samhällsekonomiska kalkyl- och analysmetoder* och är en myndighetsgemensam arbetsgrupp som leds av Trafikverket.

Beräkning av ASEK-värden utgår från RPMI-mått. RPMI står för *risk för permanent medicinsk invaliditet* och är precis som ISS ett mått på hur allvarlig en skada är. Eftersom kommunens redovisning av olyckor bygger på ISS-skalan i Strada (se tabell 1) måste olyckorna klassificeras om enligt RPMI-skalan innan kostnaderna kan beräknas. Varje persons skador medför en prognostiserad risk för medicinsk invaliditet (Transportstyrelsen 2022). Den medicinska invaliditeten delas in i två nivåer: en procents medicinsk invaliditet (PMI1+) och tio procents medicinsk invaliditet (PMI10+). Samtliga skadades risktal (mellan 0 och 1) för respektive nivå adderas. Summan utgör det antal personer som enligt resultatet får en medicinsk invaliditet på mer än en respektive tio procent. För singelolyckor med fotgängare och cyklister beaktas inte hur allvarlig en olycka är när kostnaderna beräknas.

I Tabell 2 åskådliggörs att trafikolyckorna på det kommunala vägnätet årligen kostar samhället drygt 600 miljoner kronor. Observera att siffrorna bygger på antalet skadade och inte antalet olyckor. Genom att investera i trafiksäkerhetsåtgärder kan samhället på sikt spara mycket pengar.

**Tabell 2.** Olycksvärdering för vägtrafikolyckor. Prisnivå 2017 enligt Trafikverkets schablonsiffror.

| Skada  | Kostnad    | Antal per år<br>(genomsnitt 2013–<br>2021) | Summa       |
|--|------------|--|-------------|
| <i>Fotgängarolycka<br/>(fallolycka), singel:</i> |            |  |             |
| Skadad   | 3 316 tkr  | 57,8                                       | 191 665 tkr |
| <i>Cykelolycka, singel:</i>                      |            |  |             |
| Skadad   | 3 735 tkr  | 42,8                                       | 159 858 tkr |
| <i>Övriga<br/>vägtrafikolyckor:</i>              |            |  |             |
| Död  | 50 250 tkr | 0,1  | 5 025 tkr   |
| PMI10+*  | 17 790 tkr | 0,8  | 14 232 tkr  |
| PMI1+** (exklusive<br>PMI10+)                    | 11 890 tkr | 5,5  | 65 395 tkr  |
| PMI <1   | 4 600 tkr  | 43,3                                       | 199 180 tkr |
| Totalt   |            |  | 635 355 tkr |

\* minst 10 % permanent medicinsk invaliditet

\*\* minst 1 % permanent medicinsk invaliditet

## 4 Åtgärdsplan

I detta kapitel beskrivs förslag på åtgärder som kommunen kan vidta för att höja trafiksäkerheten inom de fyra insatsområden som pekas ut i *Trafiksäkerhetsprogram för Falu tätort*: drift och underhåll för fotgängare och cyklister, hastighetssäkrade trafikmiljöer, trafiksäkerhet en del i samhällsplaneringen samt ansvarstagande i trafiken. Först beskrivs vad respektive insatsområde innebär och varför området är viktigt för att höja trafiksäkerheten i kommunen. Därefter anges ett indikatorsmått som kan användas för att följa upp kommunens arbete inom insatsområdet följt av en nulägesbeskrivning som syftar till att ge en bild av hur kommunen arbetar inom området idag. För varje insatsområde beskrivs även trafiksäkerhetspotentialen för att ge en indikation om hur stor olycksreduktion man kan uppnå genom att arbeta med insatser inom området. Slutligen beskrivs de föreslagna åtgärderna och sammanfattas i en tabell.

### 4.1 Drift och underhåll för fotgängare och cyklister

Trafiksäkerhetsläget redovisar att fotgängare och cyklister utgör en majoritet av de som skadats i trafiken mellan åren 2013 och 2021 och att många av dessa olyckor skulle kunna förebyggas med högre standard på drift och underhåll. Detta är också ett utpekad insatsområde för kommuner att arbeta med i Nollvisionen.

Halkolyckor på is eller snö är den enskilt vanligaste typen av olyckor för fotgängare, vilket visar att en hög standard på snöröjning och halkbekämpning är mycket viktigt. För cyklister syns inte samma olycksökning under vinterhalvåret, vilket kan bero på att många då slutar att cykla. En bra vinterväghållningsstandard uppskattas dock öka arbetspendlingen med cykel vilket förutsätter åtgärder tidigt på morgonen.

När grus används som halkbekämpningsmetod ökar behovet av att rensa dagvattenbrunnar. Vid barmarksförhållanden kan gruset dessutom orsaka olyckor eftersom fotgängare, cyklister och övriga trafikanter lätt kan halka på gruset. Det är därför viktigt att gruset tas upp på våren och vid längre perioder av plusgrader och barmark vintertid.

Ojämheter i gång- och cykelytan är också en vanlig anledning till singelolyckor hos fotgängare och cyklister. På en ojämn yta uppstår ofta gropar som kan orsaka olyckor i sig men också leda till att snö och vatten fastnar och fryser till is vilket innebär en ökad halkrisk. En jämn asfaltsyta ger ett bättre snöröjningsresultat och lägre risk att falla och skada sig. För att undvika olyckor är det alltså väldigt viktigt med en bra beläggning och en jämn asfaltsyta.

Något som försvårar god driftkvalitet är att ansvaret ofta är delat mellan väghållare och fastighetsägare. Fastighetsägare ansvarar till exempel i de flesta fall för att trottoarer och gångbanor utanför den egna fastigheten hålls rena och fria från snö. Detta är beskrivs i Lokala föreskrifter för renhållning av gångbana m.m. (MSN0139/21) som antogs av Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden 2021.

Trafikverket genomför vartannat år en enkätundersökning där alla kommuner med över 40 000 invånare får svara på hur de organiserar och genomför drift och underhåll av prioriterade cykelvägar samt vilka standardkrav kommunen har. Baserat på enkätsvaren tilldelas kommunerna ett betyg på en tregradig skala. Genom att svara på enkäten får Falu kommun en indikation om hur kvaliteten på drift och underhåll kan förbättras.

**Indikatorsmått:** Trafikverkets bedömning av kvaliteten på drift och underhåll av cykelvägar. Enkäten som ligger till grund för bedömningen genomförs och följs upp vartannat år.

**Nuläge:** Drift och underhåll av kommunens gator och vägar utgår från en funktionsbeskrivning och uppfyller den nivå som framgår av funktionsbeskrivningen. Detta innebär till exempel att kommunens gång- och cykelvägar börjar snöröjas när startkriteriet 4 cm snö är uppfyllt.

Generellt byts beläggningen på minst en gång- och cykelväg årligen men det finns ingen särskild beläggningsplan som beskriver hur gång- och cykelvägarna ska prioriteras. Med hjälp av exempelvis kommunens felanmälningsapp och egna inspektionsrundor avgör driftpersonalen var beläggningsåtgärder behövs.

I den enkät som Trafikverket gjorde 2020 fick Falu kommun betyget ”mindre god kvalitet” vilket är ett mittenbetyg i en tregradig skala.

**Trafiksäkerhetspotential:** Det finns endast ett fåtal studier om vinterväghållningens effekt på gång- och cykeltrafikanterets säkerhet. Teoretiska beräkningar visar att antalet fallolyckor på vintern kan minska med 52 procent om snö och is fullständigt tas bort (Trafikverket 2021). Beläggningsförbättring på en gång- och cykelyta bedöms ge en trafiksäkerhetseffekt på -15 till -20 procent.

## Åtgärder

Ett sätt att uppnå en högre standard på gång- och cykelvägarna vintertid och samtidigt undvika olyckor orsakade av löst grus är att införa sopsaltning som snöröjnings- och halkbekämpningsmetod. Sopsaltning är en beprövad metod som innebär att en sopvals röjer bort snön och att halkan bekämpas med saltlösning eller befuktad salt. Eftersom metoden är kostsam bör den i första hand testas på prioriterade cykelstråk. Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen ska på uppdrag av Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden testa sopsaltning som snöröjnings- och halkbekämpningsmetod på utvalda delar av huvudcykelstråken i Falu tätort under en säsong. Projektet kommer utföras tidigast vintersäsongen 2024/2025 under förutsättning att äskade medel tillförs i budgeten.

Information till personal och entreprenörer gällande drift och underhåll av gång- och cykelvägar är viktigt för att skapa förståelse för vikten av god kvalitet för att reducera antalet olyckor hos oskyddade trafikanter. Informationen ska särskilt belysa vikten av tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.

Kommunen ska arbeta vidare med att förbättra beläggningen på gång- och cykelväggytor. För att säkerställa att kommunen arbetar effektivt med jämna asfaltsytor längs gång- och cykelvägnätet och utför beläggningsåtgärder där de gör som mest nytta bör en beläggningsplan för gång- och cykelvägnätet upprättas.

Trafikverkets enkät om drift och underhåll av prioriterade cykelvägar visar att Falu kommun har ett högre starkriterium för snöröjning vid pågående snöfall jämfört med de flesta andra kommuner. Genom att införa ett lägre startkriterium kan snöröjning påbörjas tidigare vilket skulle höja standarden på kommunens gång- och cykelvägar. Därför föreslås ett startkriterium på 2 cm. Detta förutsätter att ekonomiska medel tillförs i budgeten.

Ett sätt att förbättra drift- och underhållskvaliteten där kommunen inte själv bär ansvaret kan vara att aktivt sprida information till fastighetsägare och allmänhet

gällande ansvaret för snöröjning, halkbekämpning, siktröjning med mera samt att betydelsen av åtgärder inom insatsområdet tydliggörs.

För att få en bättre bild av på vilka platser behovet av förändrade drift- och underhållsåtgärder är som störst föreslås en årlig genomgång av olycksstatistiken i Strada med driftpersonalen. Som komplement till statistiken i Strada kan även data från kommunens felanmälningsapp användas för att avgöra om de platser där faluborna anser att kvaliteten på drift och underhåll behöver förbättras stämmer överens med de platser där olyckor sker. Syftet med genomgången är att ge driftpersonalen ett viktigt underlag för att kunna kvalitetssäkra sitt arbete.

Falu kommun har blivit inbjudna till att delta i forskningsprojektet Gå-Fall som utförs av ett konsultföretag på uppdrag av Trafikverket. Projektet syftar till att ta fram effektsamband för gåendes fallolyckor i trafikmiljö för att möjliggöra en samhällsekonomisk analys, långsiktigt hållbara val av åtgärder på utformningsnivå samt rekommendationer för drift och underhåll. Falu kommun bidrar genom att dela med sig av data och erfarenheter samt ge projektledarna möjlighet att intervjua driftledningen och annan personal. I utbyte får kommunen en analys av kommunens fallolyckor dokumenterat i ett PM samt slutredovisning av projektet. Resultatet ska presenteras för driftpersonalen för att möjliggöra en utvärdering av vilka rekommendationer för drift och underhåll som kan implementeras. Projektet beräknas vara klart vid årsskiftet 2023-2024.

**Tabell 3. Åtgärder för förbättrat drift och underhåll för fotgängare och cyklister.**

| Åtgärd  | Ansvarig avdelning (medverkande avdelning) |
|---|--|
| Använda sopsaltning som snöröjnings- och halkbekämpningsmetod på prioriterade huvudcykelstråk*  | Trafik och mark                            |
| Information till personal och entreprenörer gällande drift och underhåll av gång- och cykelytor varje år  | Trafik och mark                            |
| Ta fram en beläggningsplan för gång- och cykelvägar   | Trafik och mark                            |
| Ange ett lägre startkriterium för snöröjning på gång- och cykelvägar i funktionsbeskrivningen*  | Trafik och mark                            |
| Sprida information till allmänheten angående siktröjning  | Trafik och mark                            |
| Sprida information till fastighetsägare angående ansvar för renhållning av gångbanor m.m.   | Trafik och mark                            |
| Införa en årlig genomgång av olycksstatistiken i Strada med driftpersonalen   | Hållbarhet och planering (Trafik och mark) |
| Gå igenom resultat från forskningsprojektet Gå-Fall med driftpersonalen och utvärdera vilka rekommendationer för drift och underhåll som kan implementeras. | Hållbarhet och planering (Trafik och mark) |

\* Kräver ökade ekonomiska resurser.

## 4.2 Hastighetssäkrade trafikmiljöer

Hastigheten är ofta avgörande för hur allvarliga konsekvenser en olycka får och påverkar starkt förarens möjligheter att undvika en olycka. Motorfordons väjningsbeteende mot oskyddade trafikanter påverkas även positivt av lägre fordons hastigheter.

Som en trafiksäkerhetsåtgärd infördes 2010 nya hastigheter i Falu tätort. Det är lägre hastigheter på gator i bostadsområden där trygghet och säkerhet prioriteras, och högre på infarts- och genomfartsgator där framkomligheten är viktig. Den ändrade hastighetsbegränsningen på bostadsgator från 50 km/tim till 30 km/tim har gett resultat. Kommunens trafikmätningar på bostadsgator visar att efterlevnaden är god och att den nya hastighetsbegränsningen följs.

Det är en skillnad mellan trygghet och trafiksäkerhet. Den upplevda otryggheten motsvarar oftast inte låg trafiksäkerhet. Otrygghet är ett inte skäl för trafiksäkerhetsåtgärder, men den som har synpunkter på trafiksäkerheten eller hastighetsbegränsningen har möjlighet att kontakta kommunen för vidare handläggning.

I kommunernas arbete med Nollvisionen pekas hastighetsefterlevnad ut som ett prioriterat insatsområde. Kommunen har ansvar att utforma trafikmiljön så att den föreslår ett korrekt trafikbeteende längs kommunens gator och vägar. Den skyltade hastigheten efter en vägsträcka ska helst vara självförklarande. 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 också effekt mellan punkterna.

Vägens utformning såsom vägbanebredden och sträckans längd påverkar hastighetsnivån. Om vägbanebredden möjliggör högre hastigheter än den högsta tillåtna gäller det att anordna olika typer av fartdämpande utformningsdetaljer om hastighetsbegränsningen ska säkras. Ett alternativ är att dela upp gatorna i kortare delar så att det aldrig är mer än ca 150 meter fram till nästa korsning, farthinder eller annat som tvingar föraren att sänka hastigheten.

Övergångsställen är en framkomlighetsåtgärd för fotgängarna snarare än en trafiksäkerhetsåtgärd. Enligt studier skadar sig fler fotgängare vid övergångsställen än vid passage där övergångsställen saknas. Det är därför viktigt att hastighetssäkra övergångsställen för att minska antalet skadade. En GCM-passage klassificeras som säker om den är planskild eller om fordonen som passerar den har en hastighet där 85-percentilen inte överstiger 30 km/tim. GCM-passager kan även delas in i olika trafiksäkerhetsnivåer beroende på passagernas utformning eller typ av hastighetsdämpning. Trafikverket har ett uttagsverktyg för att enkelt se hur stor andel av kommunens GCM-passager som utformningsmässigt klassas som säkra. Detta kräver att kommunen har rapporterat in GCM-passager, hastighetsgränser och farthinder i den nationella vägdatabasen NVDB och att informationen hålls uppdaterad. Kriterierna för de olika säkerhetsnivåerna beskrivs i figur 1.



### **Säker passage (grön)**

1. Planskild passage med över- eller underfart
2. Passage i plan och inom 15 meter från farthindertyp:
  - Gupp, väggkudde eller väghåla
  - Upphöjd passage eller korsning
3. Passage i plan, max 30 km/h och inom 15 meter från farthindertyp:
  - Avsmalning
  - Sidoförskjutning av något slag

### **Delvis säker passage (gul)**

4. Passage i plan och max 30 km/h
5. Signalreglerad passage och max 40 km/h
6. Passage i plan, max 40 km/h och inom 15 meter från farthindertyp:
  - Avsmalning
  - Sidoförskjutning av något slag
7. Passage i plan och inom 15 meter från cirkulationsplats

### **Osäker passage (röd)**

- Ingen åtgärd

*Figur 1. Trafiksäkerhetsklassning av GCM-passager enligt Trafikverkets uttagsverktyg.*

Polisen har i uppdrag att genomföra hastighetsmätningar och hantera hastighetsöverträdelser. Hastighetsefterlevnad är ett av polisens prioriterade områden i trafiksäkerhetsarbetet. Automatisk trafiksäkerhetskontroll (ATK) är ett system för automatisk hastighetsövervakning med kameror som förekommer på de mest olycksdrabbade statliga vägarna. ATK-systemet är ett samarbete mellan Trafikverket och polisen. Trafikverket har gjort ett antal pilotprojekt för att möjliggöra för ATK även på kommunala gator. Hastighetspåverkan med hastighetsupplysande tavlor är en billigare åtgärd som kommunen självständigt kan besluta att vidta och som också bedöms ge en god trafiksäkerhetseffekt. ATK bedöms ge en trafiksäkerhetseffekt på -25 till -40 procent medan motsvarande siffra för hastighetsupplysande tavlor är -15 till -20 procent (Sveriges kommuner och Landsting & Trafikverket 2013).

**Indikatorsmått:** Andel fasta mätpunkter som har en 85-percentil som är lika med eller lägre än hastighetsbegränsningen.

**Nuläge:** I dagsläget genomför kommunen återkommande trafikmätningar i drygt 100 fasta mätpunkter på det kommunala vägnätet. Resultatet från trafikmätningarna visar bland annat fordonens hastighet. Dock varierar tidsintervallen mellan mätningarna i varje punkt och det görs ingen systematisk uppföljning av resultatet.

**Trafiksäkerhetspotential:** Ett generellt samband mellan förändrad medelhastighet i fordonströmmen och antalet döda och skadade har konstaterats och redovisas i figur 2 (Trafikverket 2016). Sambandet visar att antalet döda förändras med 4,5-potensen av hastighetens förändringsfaktor. För svårt skadade motsvaras det av 3-potensen. Det innebär att även en liten minskning av medelhastigheten med till exempel 5 procent ger en minskning av antalet döda med drygt 20 procent. Minskningen av antalet svåra olyckor blir något lägre, dock nästan 15 procent.

$$\frac{\text{Antal döda efter}}{\text{Antal döda före}} = \left( \frac{\text{Hastighet efter}}{\text{Hastighet före}} \right)^{4,5}$$
$$\frac{\text{Antal svårt skadade efter}}{\text{Antal svårt skadade före}} = \left( \frac{\text{Hastighet efter}}{\text{Hastighet före}} \right)^3$$

*Figur 2. Potensmodellen.*

För detta insatsområde finns framtagna effektsamband för specifika åtgärder. Den beräknade trafiksäkerhetseffekten för respektive åtgärd redovisas i tabell 4.

### Åtgärder

För att kunna arbeta systematiskt och följa upp insatsområdets indikatorsmått måste kommunen ta fram en rutin för att genomföra regelbundna hastighetsmätningar. Samtliga fasta mätpunkter i kommunen ska mätas vart tredje år för att säkerställa tillgången på tillförlitliga och aktuella data.

Kommunen ska fortsätta att samla in alla önskemål och synpunkter gällande hastigheter och trafiksäkerhet på det kommunala vägnätet. Minst två gånger om året ska en samlad bedömning av behovet av åtgärder på vägnätet göras utifrån de inkomna önskemålen. För att säkerställa att en korrekt och rättvis handläggning görs ska en rutin för behovsbedömning tas fram. I bedömningen ska den aktuella gatans längd, bredd, utformning och genomfartsmöjlighet beaktas. Hänsyn ska även tas till vilka typer av bostäder eller verksamheter som finns längs gatan samt om det gjorts en behovsprövning på gatan förut. Om kommunens tjänstepersoner bedömer att det är nödvändigt görs en hastighetsmätning på gatan.

Hastighetsmätningar som gjorts i kommunens fasta mätpunkter eller till följd av en behovsbedömning ger tillsammans en bra bild av var hastighetsefterlevnaden behöver förbättras. Vid valet av åtgärder bör kommunen generellt arbeta på ett sätt som liknar Trafikverkets fyrstegsprincip. Det kan till exempel innebära att kommunen börjar med att informera polisen om problematiken och sätta upp hastighetsupplysande tavlor

innan fler åtgärder blir aktuella. Ändrade trafikregleringar är en annan typ av åtgärd som bör övervägas innan större fysiska förändringar i gaturummet planeras.

I många fall är dock fysiska åtgärder såsom farthinder motiverade, exempelvis i korsningspunkter där oskyddade trafikanter och motorfordonstrafik möts. Falu kommun ska fortsätta att bygga hastighetssäkrade GCM-passager för att få ner hastigheten i kritiska punkter och den närliggande trafikmiljön. Vid hastighetssäkring av trafikmiljöer ska tillgänglighetsfrågor beaktas och universell utformning ska eftersträvas. Vidare ska hänsyn tas till utrycknings- och driftfordon samt kollektivtrafik.

Som ett komplement till hastighetsmätningar kan kommunen använda Trafikverkets uttagsverktyg för att få en överblick över var det finns GCM-passager som behöver hastighetssäkras men detta förutsätter att GCM-passager, farthinder och hastighetsgränser är korrekt rapporterade i NVDB. En inventering bör genomföras för att säkerställa att informationen i NVDB är korrekt och därefter bör en rutin för inrapportering av nya och ombyggda passager och farthinder i NVDB tas fram.

Som ytterligare underlag kan olycksstatistiken, hastighetsplanen, cykelplanen samt det inventeringsarbete som gjorts av trafikmiljöerna kring kommunens grundskolor användas för att identifiera GCM-passager som behöver hastighetssäkras. GCM-passager kan prioriteras utifrån en sammanvägd bedömning där följande faktorer ingår:

- *Passagens befintliga standard* – passager som saknar trafiksäkerhetsåtgärd och klassas som osäkra (röda) i Trafikverkets uttagsverktyg prioriteras.
- *Hastighet på sträckan eller platsen* – passager där 85-percentilen överstiger hastighetsgränsen prioriteras.
- *Motorfordonstrafikflödet* – passager med högt trafikflöde prioriteras.
- *Antal fotgängare och cyklister som använder passagen* – passager med många korsande oskyddade trafikanter prioriteras.
- *Andel barn och äldre som använder passagen* – passager med hög andel korsande barn och äldre prioriteras.
- *Antal olyckor* – passager med ett stort antal olyckor inrapporterade i Strada prioriteras.
- *Styrande dokument* – passager som pekats ut i cykelplanen, hastighetsplanen eller i kapitel 5 i denna handlingsplan prioriteras.

Eftersom körbanebredden påverkar hastigheten bör en minskning av körbanebredden ibland övervägas. Vid utbyggnad av gång- och cykelvägar längs med vägnätet kan exempelvis en del av körbanan med fördel användas för att bygga gång- och cykelväg, vilket kan ge en positiv effekt på hastighetsefterlevnaden.

**Tabell 4. Åtgärder för hastighetssäkrade trafikmiljöer.**

| Åtgärd   | Trafiksäkerhetseffekt<br>personskador  | Ansvarig avdelning<br>(medverkande avdelning)             |
|--|--|---|
| Införa rutin för hastighetsmätningar   | Ingen direkt effekt på trafiksäkerheten men en förutsättning för att kunna följa upp insatsområdet | Hållbarhet och planering (Trafik och mark)                |
| Införa rutin för inrapportering av nya och ombyggda passager i NVDB                          | Ingen direkt effekt på trafiksäkerheten men en förutsättning för att kunna följa upp insatsområdet | Exploatering (Mät och karta)                              |
| Hastighetssäkra GCM-passage/-överfart (förhöjd passage eller gupp i anslutning till passage) | -40 %*   | Hållbarhet och planering, (Exploatering, Trafik och mark) |
| Anlägga refug på övergångsställe   | -25 %*   | Hållbarhet och planering, (Exploatering, Trafik och mark) |
| Minska vägbredd (t.ex. genom att bygga GC)   | -5 till -10 % per meter*   | Hållbarhet och planering (Exploatering, Trafik och mark)  |
| Sätt upp hastighetsupplysande tavlor   | -15 till -25 %*  | Trafik och mark (Hållbarhet och planering)                |

\* Enligt *Trafiksäkra staden* (Trafikverket 2021)

### 4.3 Trafiksäkerhet en del i samhällsplaneringen

Ett viktigt bidrag till att nå det övergripande trafiksäkerhetsmålet och att arbeta med kostnadseffektivitet är att ta hänsyn till trafiksäkerheten redan i planeringsskedet. I stora och små utvecklingsprojekt läggs grunden för områdets framtida trafiksäkerhet. Oavsett om det gäller en förändrad markanvändning från en industrilokal till en grundskola eller om det är ett större bostadsutvecklingsprojekt måste trafiksäkerheten beaktas. De flesta projekten innebär nya rörelsemönster och ibland fler människor i rörelse. Trafiksäkerhetsfrågorna blir då högaktuella och måste tas hänsyn till under projektens gång.

**Indikatorsmått:** Andel detaljplaner, bygglov och byggprojekt som genomförs med checklista för trafiksäkerhet.

**Nuläge:** I dagsläget sker inget systematiskt arbete inom området.

**Trafiksäkerhetspotential:** Okänt

#### Åtgärder

Checklistor för trafiksäkerhet bör utvecklas för att sedan införas som rutin vid detaljplaner, projektering och bygglov. Detta för att belysa vikten av att tänka på trafiksäkerhetsaspekten i ett tidigt skede. Tillgänglighetsfrågor ska beaktas och universell utformning ska eftersträvas.

Falu kommun ska delta i forskningsprojektet Gå-Fall som syftar till att ta fram effektsamband för gåendes falloolyckor (se mer information på sida 13). Effektsambanden ska bland annat användas för att ta fram rekommendationer för val av åtgärder på utformningsnivå. Resultatet ska presenteras för berörda tjänstepersoner för att möjliggöra en utvärdering av vilka rekommendationer som kan implementeras. Inför framtagandet av checklistor för trafiksäkerhet i samhällsbyggnadsprocessens olika faser bör en genomgång av utformningsrekommendationerna göras för att kunna avgöra om och hur de kan inkluderas i checklistorna.

**Tabell 5. Åtgärder för trafiksäkerhet som del i samhällsplaneringen.**

| <b>Åtgärd</b>   | <b>Ansvarig avdelning (medverkande avdelning)</b>        |
|---|--|
| Införa en checklista för trafiksäkerhetsåtgärder i detaljplaner   | Hållbarhet och planering (Trafik och mark)               |
| Införa en checklista för trafiksäkerhetsåtgärder vid projektering   | Exploatering (Hållbarhet och planering, Trafik och mark) |
| Införa en checklista för trafiksäkerhetsåtgärder vid bygglov  | Trafik och mark (Hållbarhet och planering, Bygg)         |
| Gå igenom resultat från forskningsprojektet Gå-Fall och utvärdera vilka utformningsrekommendationer som kan implementeras | Hållbarhet och planering (Trafik och mark, Exploatering) |

## 4.4 Ansvarstagande i trafiken

I många fall beror olyckan på trafikanten själv, ibland genom dålig uppmärksamhet eller okunskap. Det är därför viktigt att arbeta med trafikantens beteende, eftersom förändringar i den fysiska miljön inte kan lösa alla problem. Att arbeta med ansvarstagande i trafiken ingår inom flera insatsområden i Nollvisionen, exempelvis nykter trafik.

Alla trafikanter som rör sig i trafikmiljön har ett ansvar att visa hänsyn och samspela. Detta innebär att en bilist måste anpassa hastigheten till den miljö den befinner sig i och att fotgängaren och cyklisten måste ta hänsyn till och samspela med andra trafikanter.

Falu kommuns ansvar är att, både internt och externt, bidra till att öka trafiksäkerheten och kommunen kan göra detta genom att bidra med kommunikationsinsatser. Gamla och dåliga vanor samt okunskap kan inte tillåtas vara orsaken till att olyckor sker och nya beteenden måste skapas.

**Indikatorsmått.** Antal genomförda kampanjer per år.

**Nuläge:** I dagsläget sker inget systematiskt arbete inom området men i samband med trafiksäkerhetsåtgärder brukar kommunikationsinsatser genomföras. Det kan till exempel handla om att informera boende i närområdet om vilka trafikregler som gäller vid en cykelöverfart när nya cykelöverfarter byggs.

**Trafiksäkerhetspotential:** Enligt *Trafiksäkra staden* (Trafikverket 2021) ger en riktad påverkanskampanj en trafiksäkerhetseffekt på 0 till -15 procent beroende på vilken typ av kampanj som avses.

### Åtgärder

Falu kommun ska fortsätta att genomföra kampanjer för att upplysa om vikten av ansvarstagande i trafiken. Det kan till exempel handla utdelning av broddar eller om kampanjer för ökad reflex- hjälm- eller dubbdäcksanvändning.

I samband med trafiksäkerhetsåtgärder ska kommunen bedöma vilka kommunikationsinsatser behöver göras. Anläggande av en cykelöverfart innebär till exempel såväl en förändring i den fysiska miljön som en ny trafikreglering i den aktuella korsningspunkten vilket gör att det kan vara en god idé att sprida information om åtgärden. När samtliga trafikanter förstår varför en åtgärd genomförs och vad den innebär för dem ökar acceptansen för åtgärden och det blir lättare att göra rätt.

**Tabell 6.** Åtgärder för ökat ansvarstagande i trafiken.

| Åtgärd   | Ansvarig avdelning (medverkande avdelning)               |
|--|--|
| Genomföra trafiksäkerhetskampanjer                                     | Hållbarhet och planering                                 |
| Genomföra kommunikationsinsatser i samband med trafiksäkerhetsåtgärder | Hållbarhet och planering (Exploatering, Trafik och mark) |

## 5 Olycksdrabbade platser

Utifrån olycksstatistiken som presenteras i *Trafiksäkerhetsprogram för Falu tätort* samt bilagan *Olycksstatistik 2018–2021* går det att urskilja ett antal platser där ett flertal olyckor skett. Dagens utformning och trafikreglering i kan behöva ses över på dessa platser och i den närliggande trafikmiljön.

### **Gång- och cykelväg vid Slussen, trevägskorsning**

Trevägskorsning där konflikter mellan oskyddade trafikanter ofta uppstår. Mellan 2013 och 2021 har fyra olyckor skett på platsen. I tre av fallen handlar det om två cyklister som krockat med varandra medan det i ett av fallen är en mopedist och en cyklist som krockat med varandra. Korsningen byggs om 2023.

### **GCM-passage på Korsnäs vägen vid infarten till Tiskenparkeringen**

GCM-passage utan hastighets säkring där sex oskyddade trafikanter skadats mellan 2013 och 2021. Samtliga olyckor har skett efter att den nya trafiklösningen togs i bruk 2015. GCM-passagen ingår i utredningen *Flödeshöjande åtgärder för södra centrum runt Resecentrum och Knutpunkten* som beräknas vara klar i början av 2024.

### **Korsning Stigaregatan-Hyttgatan**

Korsningen ligger i anslutning till Västra skolan och har pekats ut som problematisk i NTFs inventering av trafikmiljöer runt skolor våren 2022. Under åren 2013–2021 har sex olyckor skett i korsningen, varav fyra olyckor gäller oskyddade trafikanter som blivit påkörda av motorfordon. Det finns ingen säker passage för oskyddade trafikanter i anslutning till korsningen. Utformningen av korsningen ingick i utredningen *Utredning av trafiksituationen i centrala Falun – Etapp 1*. Inget politiskt beslut har fattats mot bakgrund av utredningen.

### **Korsning Södra Mariegatan-Åsgatan**

Fyrvägskorsning där nio olyckor skett mellan 2013 och 2021. Fem av olyckorna gäller cyklister eller mopedister som blivit påkörda av motorfordon. Eftersom det inte finns någon separat cykelbana är det blandtrafik i körbanan. Fordon som kommer från Södra Mariegatan har stopplikt men sikten är dålig i korsningen.



## 6 Referenser

Sveriges Kommuner och Landsting och Trafikverket. 2013 *Trafiksäkra staden. Handbok för ett målinriktat kommunalt trafiksäkerhetsprogram.*

Trafikverket. 2016. *EVA Grundkurs – 4. Potensmodellen.*

Trafikverket. 2021. *Trafiksäkra staden. Handbok för ett målinriktat kommunalt trafiksäkerhetsprogram.*

Trafikverket. 2023. *Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn: ASEK 7.1, Kapitel 9 Trafiksäkerhet och olyckskostnader.*

Transportstyrelsen. 2022. *Strada uttagswebb –Handledning.*