

Samlat planeringsunderlag – Trafiksäkerhet



Titel: Samlat planeringsunderlag - Trafiksäkerhet
Publikationsnummer: 2014:082
ISBN: 978-91-7467-611-2
Utgivningsdatum: Maj 2014
Utgivare: Trafikverket
Kontaktperson: Ylva Berg, Ssbtrp
Produktion: Grafisk form
Tryck: Ineko
Distributör: Trafikverket

Inledning

Samlade planeringsunderlag är Trafikverkets dokument med underlag och inriktning för planeringen kopplat till de övergripande transportpolitiska målen. Mål som beskrivs i planeringsunderlaget är beslutade eller föreslagna i särskild ordning, dvs. inga nya mål har formulerats inom ramen för framtagandet av detta planeringsunderlag.

Syftet med de samlade planeringsunderlagen är att säkerställa att man i planeringsprocessens alla delar har tillgång till ett underlag om vilken lång- och kortsiktig inriktning som gäller utifrån våra övergripande mål. Varje region har dock olika förutsättningar och därför kan avsteg från de inriktningar som anges i det här underlaget ibland vara nödvändiga. Målavvägning och prioriteringar av vad som i praktiken ska genomföras (och hur detta görs) sker alltså inom ramen för ordinarie planeringsprocesser.

Målgruppen för samlade planeringsunderlag är i huvudsak medarbetare som arbetar med kort- och långsiktig planering samt samhällsplanerare. Dessa medarbetare har olika tidshorisonter och olika handlingsutrymmen i sina respektive planeringsarbeten men alla kan ta utgångspunkt i de inriktningar som förmedlas i de samlade planeringsunderlagen.

De samlade planeringsunderlagen är inte primärt ett underlag för kunskapsuppbyggnad på lång sikt, som hjälp i utvecklandet av effektsamband, forskningsinriktningar och utvecklingen av standarddokument. Dessa delar är viktiga men bör få input till sin verksamhet främst genom andra kanaler än genom samlade planeringsunderlag.

Innehåll

o. Trafikverkets Samlade planeringsunderlag	2
o.1 Vad är samlade planeringsunderlag?	2
o.2 De samlade planeringsunderlagens syfte och användning	2
o.3 Övergripande kompassriktning i de samlade planeringsunderlagen	3
1. Utmaningar	5
1.1 Väg	5
1.11 Trafiksäkerhetsutmaningar i vägtrafik 2013.....	5
1.2 Järnväg.....	7
1.21 Trafiksäkerhetsutmaningar i järnväg 2013	8
2. Angreppssätt för att åtgärda utmaningarna.....	9
2.1 Väg.....	9
2.2 Järnväg	9
3. Viktiga åtgärder	11
3.1 Väg.....	13
3.11 Vägnätets säkerhetsstandard och samspel med motorfordonen.....	13
3.12 Ändåmålsenlig infrastruktur och underhåll för oskyddade trafikanter.....	14
3.2 Järnväg	14
3.21 Förhindra och försvåra fysiskt tillträde till spårområdet.....	14
3.22 Säkerställ ökad säkerhet vid arbeten i spår	15

0. Trafikverkets Samlade planeringsunderlag

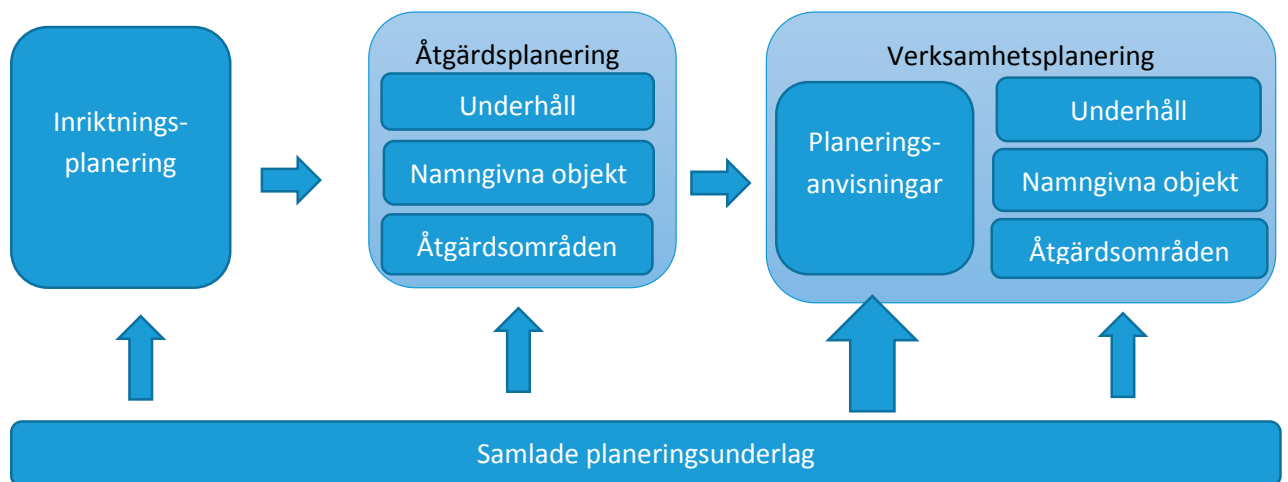
0.1 Vad är samlade planeringsunderlag?

De samlade planeringsunderlagen består av tre dokument som behandlar Transportsystemets funktionalitet, Miljö och hälsa respektive Trafiksäkerhet.

Samlade planeringsunderlag är underlag och inriktning för planeringen kopplat till de övergripande transportpolitiska målen. Mål som beskrivs i planeringsunderlagen är beslutade eller föreslagna i särskild ordning, vilket innebär att inga nya mål har formulerats inom ramen för framtagandet av dessa planeringsunderlag.

0.2 De samlade planeringsunderlagens syfte och användning

De samlade planeringsunderlagens syfte är att vara en kompassriktning så att man i planeringsprocessens alla delar utgår från övergripande mål och fastställda planer. Utifrån kompassriktningen kan sedan avvägningar samt externa och geografiska hänsyn tas, vilket naturligtvis kan innebära avsteg i enskilda fall, men kan kompenseras i andra fall så att kursen bibehålls. Målavvägning och prioriteringar av vad som i praktiken ska genomföras (och hur detta ska göras) sker alltså inom ramen för ordinarie planeringsprocesser. Hur detta går till illustreras ytterligare i bild och tillhörande text nedan:



I inriktningsplaneringen, som beslutas av riksdagen, presenteras transportsystemets långsiktiga och övergripande utvecklingsbehov. Här beskrivs en eller flera inriktningar av vad som ska åstadkommas. Den senaste planeringsomgången kom kapacitetsutredningen, vars slutsatser fick brett politiskt stöd, att till stor del utgöra inriktningsplaneringen. Inriktningsplaneringen är en viktig utgångspunkt för de samlade planeringsunderlagen, utöver de transportpolitiska målen och de strategiska utmaningar som Trafikverkets ledning pekat ut. De samlade planeringsunderlagen är också en bild av hur Trafikverket tolkar behoven i transportsystemet och därmed ett viktigt underlag när nästa inriktningsplanering görs.

I åtgärdsplaneringen, som resulterar i en nationell plan och regionala planer, fördelas pengar för de kommande tolv årens utveckling och underhåll av transportsystemet. Regeringen beslutar om nationell plan medan de regionala beslutas av de regionala planupprättarna. Här beskrivs vad som ska göras. I detta arbete är de samlade planeringsunderlagen ett viktigt underlag, som utgångspunkt för omfattning och nivåer för olika åtgärdsområden. I verksamhetsplaneringen, som sker internt på Trafikverket, fördelas resurserna för att genomföra åtgärder. Den övergripande ramen är redan beslutad, men handlingsutrymmet i detaljplanering och genomförande är betydande. I verksamhetsplaneringen beslutas hur och var åtgärderna ska genomföras. Här är samlade planeringsunderlag som kompassriktning kanske allra viktigast. Dessa används dels som underlag till planeringsanvisningarna, dels som ett underlag till planering och genomförande av underhåll, åtgärdsområden och de namngivna objekt. De samlade planeringsunderlagen syftar *inte* primärt till att ge underlag för kunskapsuppbyggnad på lång sikt, såsom utvecklandet av effektsamband, forskningsinriktningar och utvecklingen av standardiseringsdokument och styrande dokument med mera. Dessa verksamheter är viktiga men bör få input till sin verksamhet främst genom andra kanaler än samlade planeringsunderlag.

0.3 Övergripande kompassriktning i de samlade planeringsunderlagen

Att skapa ett hållbart transportsystem är många aktörers ansvar. Trafikverket svarar inte för genomförandet i alla delar, men är en viktig dialogpartner med andra aktörer och måste som samhällsutvecklare bidra med kompetens om hur samhället kan utvecklas för att nå en bred transportpolitisk måluppfyllelse.

Ett generellt angreppssätt är att genomförandet av åtgärder sker utifrån ett helhetsperspektiv; måste åtgärden justeras eller kompletteras för att minska negativ påverkan på andra mål och för att åstadkomma bredare måluppfyllelse? Generellt gäller också att ett smartare användande av befintlig infrastruktur och befintliga lösningar i allmänhet ger bred måluppfyllelse och till lägre kostnader.

Utöver dessa generella vägledningar finns nedan redovisat de viktigaste gemensamma budskapen från de tre samlade planeringsunderlagen vilka sammantaget utgör en övergripande kompassriktning. Utifrån kompassriktningen kan sedan avvägningar samt externa och geografiska hänsyn tas, vilket kan innebära tillfälliga avsteg från kompassriktningen.

Övergripande kompassriktning för ett hållbart transportsystem som fungerar i morgondagens samhälle:

- "Tänk rätt från början": Nya exploateringar av såväl bostäder som handels- och arbetsplatsområden placeras innanför dagens tätortsgränser, så centralt som möjligt.
- "Använd rätt trafikslag till rätt uppgift": En tillförlitlig järnväg med tillräcklig kapacitet och möjligheter till smidig omlastning, även till sjöfart, säkerställs.
- "Prioritera rätt i tätorter": Kollektivtrafik, cykel och gång samt yrkestrafik prioriteras före privatbilism i befolkningstäta miljöer.
- "Det är en rättighet att kunna gå och cykla säkert till allt": cyklismen ökar och blir säkrare; resurser läggs på infrastruktur och underhåll av cykelbanor.
- "Robusta anläggningar ger störst kostnadseffektivitet": tillförlitlig infrastruktur ger ökad tillgänglighet med effektivare flöde och minskade restider totalt sett.
- "Rätt hastighetsgräns på rätt plats": Anpassning av hastighetsgränser sker i enlighet med planen och med hänsyn till alla transportpolitiska mål.

1. Utmaningar

I detta avsnitt redovisas de utmaningar som finns inom området. En utmaning är någon form av gap mellan de tillstånd som finns i transportsystemet och de mål som finns. En utmaning beskrivs utifrån gapets storlek och bedömningen om vad som händer med gapet i det närmaste framtiden.

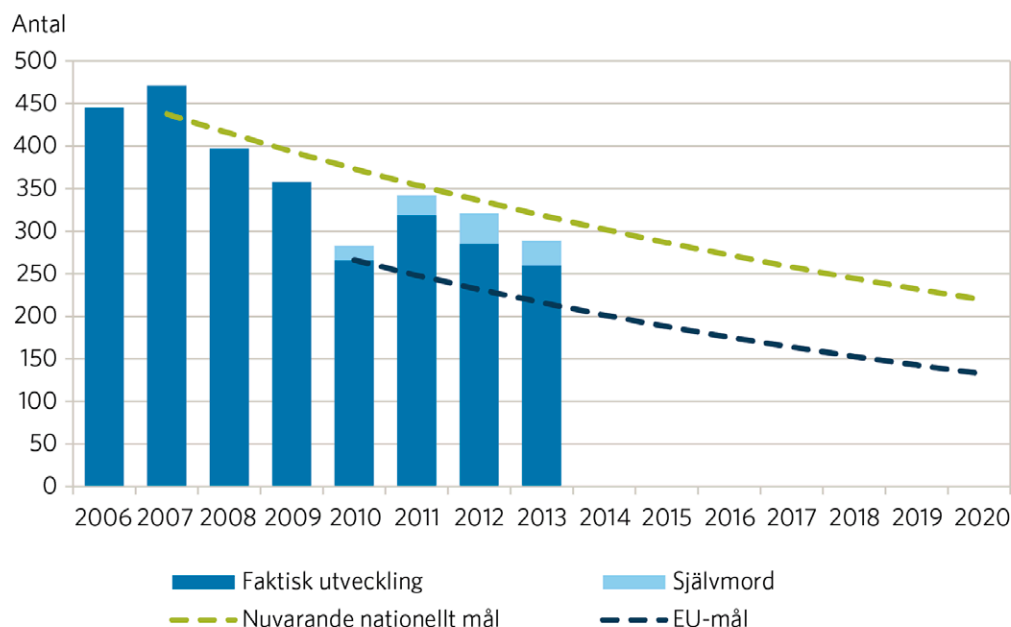
1.1 Väg

Det långsiktiga målet för vägtrafiksäkerhet är att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken (Nollvisionen). I det långsiktiga arbetet med Nollvisionen har etappmål formulerats. Etappmålet för vägtrafik är fastställt i regeringens proposition *Mål för samhällets resor och transporter* (prop. 2008/09:93). Målet uttrycks som att antalet dödade ska halveras från 2007 till 2020 och antalet allvarligt skadade ska minska med en fjärdedel under samma period. Det motsvarar max 220 dödade och max 4000 allvarligt skadade år 2020.

Enligt styrkortet i Trafikverkets verksamhetsplan 2014 - 2016 (TRV 2013/22332) ska Trafikverket genomföra trafiksäkerhetsåtgärder på det statliga vägnätet som ger en teoretisk effekt att antalet dödade i transportsystemet minskar med 5 st. 2014, 6,5 st. 2015 och 8 st. 2016.

1.11 Trafiksäkerhetsutmaningar i vägtrafik 2013

Under 2013 omkom 260 personer i vägtrafikolyckor. Från 2008 till 2013 har den årliga minskningen i genomsnitt varit åtta procent. Utfallet ligger väl under nödvändig utveckling för att nå det nationella målet om max 220 omkomna 2020. Sedan 2010 särredovisas antalet suicid från den officiella statistiken av omkomna personer i vägtrafikolyckor. Suicid svarar dock för en knapp tiondel av dödstaten i vägtransportsystemet och ska betraktas som en del av den problembild som ska hanteras.



Även för antalet allvarligt skadade ligger utfallet i linje med nödvändig utveckling eftersom det totalt sett det senaste åren skett en minskning, dock har en ökning mellan åren 2012 och 2013 skett i form av fler allvarligt skadade cyklistar.

Ökningen av allvarligt skadade under 2013 är oroväckande, men det går inte att med säkerhet säga att det rör sig om ett trendbrott. Eftersom cyklister ofta skadas i singelolyckor finns starka skäl att tro att skadetalen för cyklister till viss del varierar med deras exponering. Det som stöder hypotesen att cyklingen har ökat mellan 2012 och 2013 är att cykelförsäljningen har ökat något och att det var gynnsamt väder för cykling under sommarhalvåret 2013.

För att följa upp etappmålen finns 10 indikatorer vars utveckling påverkar hur många som dödas och skadas allvarligt i trafiken. Om alla indikatorer når sin målnivå så bedöms det totala målet för dödade till 2020 att kunna nås. Här jämförs nuläget med de mål och önskvärda tillstånd som finns inom vägtrafiken. Vi söker brister utifrån ett antal olika indikatorer vars utveckling påverkar hur många som dödas och skadas i trafiken. Om en indikator bedöms ha en brist beror på tre faktorer:

- utvecklingstakten hittills för indikatorn är för långsamt för att nå målen
- utvecklingstakten framöver bedöms utifrån utrymmen i beslutade planer
- indikatorn har en stor potential att rädda liv

Indikator	Utvecklingstakt hittills	Bedömd utvecklingstakt framöver	Potential, färre dödade, till 2020 (från 2007)
Andel trafikarbete inom hastighetsgräns, statligt vägnät	Ej i linje med nödvändig utveckling	Ej i linje med nödvändig utveckling	80
Andel trafikarbete inom hastighetsgräns, kommunalt vägnät (2012: startår för index)	Ej i linje med nödvändig utveckling	Ej i linje med nödvändig utveckling	29
Andel trafikarbete med nyktra förare	Ej i linje med nödvändig utveckling	Ej i linje med nödvändig utveckling	30
Andel bältade i framsätet i personbil	I linje med nödvändig utveckling	I linje med nödvändig utveckling	40
Andel cyklister med hjälm	Ej i linje med nödvändig utveckling	Ej i linje med nödvändig utveckling	10
Andel mopedister med rätt använd hjälm	I linje med nödvändig utveckling	I linje med nödvändig utveckling	
Andel personbilar i nybilsförsäljningen med högsta Euro NCAP-klass	I linje med nödvändig utveckling	I linje med nödvändig utveckling	90
Andel säkra MC (ABS)	I linje med nödvändig utveckling	I linje med nödvändig utveckling	
Andel trafikarbete på vägar med över 80 km/tim och fysisk mötesseparering	I linje med nödvändig utveckling	Ej i linje med nödvändig utveckling	62
Andel säkra GCM-passager på kommunalt huvudnät för bil	Startår för mätningen – utvecklingen kan en bedömas	Stor risk för ”Ej i linje med nödvändig utveckling”.	15
Andel av kommuner med god kvalitet på underhåll av cykelvägar	Startår för mätningen – utvecklingen kan en bedömas	Stor risk för ”Ej i linje med nödvändig utveckling”.	15

Den gynnsamma utvecklingen mot målen 2020 förklaras främst av en pågående förbättring av fordonspark, infrastruktur och inte minst minskade hastighetsnivåer. Såväl indikatorn *säkra statliga vägar* som *säkra fordon* har hittills utvecklats i tillräckligt snabb takt. Hastighet har i sig en avgörande roll för hur många som dödas och skadas i trafiken, men

samspekar också starkt med andra indikatorer. Framöver mot 2020 finns det dock frågetecken kring om den goda utvecklingen kommer att fortgå i samma takt när det gäller säkerhetsstandarden på det statliga vägnätet.

Den övergripande bedömningen, utifrån utvecklingen hittills, är att det befintliga målet till 2020 för omkomna ser ut att kunna nås. För att nå ända fram krävs dock att fortsatta offensiva insatser genomförs och då främst på områdena statligt och kommunalt bilvägnät, hastighetsefterlevnad och säkerhet för cyklister.

Utifrån prognoser av vilka typer av dödsolyckor som ännu kommer att äga rum 2020, förutsatt den positiva utveckling vi ser av säkerhetsnivån för vägar och fordon, kan bedömningar göras kring var insatser måste sättas in redan nu. Prognoserna visar tydligt att de säkerhetsvinster som görs fram till 2020 främst kommer bilister till del. Cyklister, gående, mopedister och motorcyklister måste inkluderas i säkerhetsarbetet mycket mer för att målet till 2020 ska kunna uppnås. Detta gäller inte minst måluppfyllelsen för allvarligt skadade.

Mer om trafiksäkerhetsläget i vägtrafik beskrivs i rapporten [Analysrapport av trafiksäkerhetsutvecklingen i vägtrafik 2013, 2014:068](#).

Sammanfattningsvis kan indikatorerna delas de in i tre olika kategorier efter hur stora bristerna bedöms att vara.

	Indikatorer
Indikatorer med stora utmaningar	Hastighetsefterlevnad, Hjälm användning, Nyktra förare, Säkra GCM-passager, Underhåll på cykelvägar
Indikatorer med vissa utmaningar	Säkra statliga vägar
Indikatorer med mindre utmaningar	Bältesanvändning, Säkra personbilar, Säkra mc (ABS)

Figur 2. Indikatorerna indelade efter hur väl 2013 års utfall följer nödvändig utveckling.

1.2 Järnväg

Det långsiktiga målet för järnvägstrafiksäkerhet är att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Säker järnvägstrafik inom ramen för Nollvisionen kan beskrivas enligt följande:

- Inga obehöriga personer i spåransläggningen
- Inga kollisioner möjliga
- Inga urspårningar möjliga

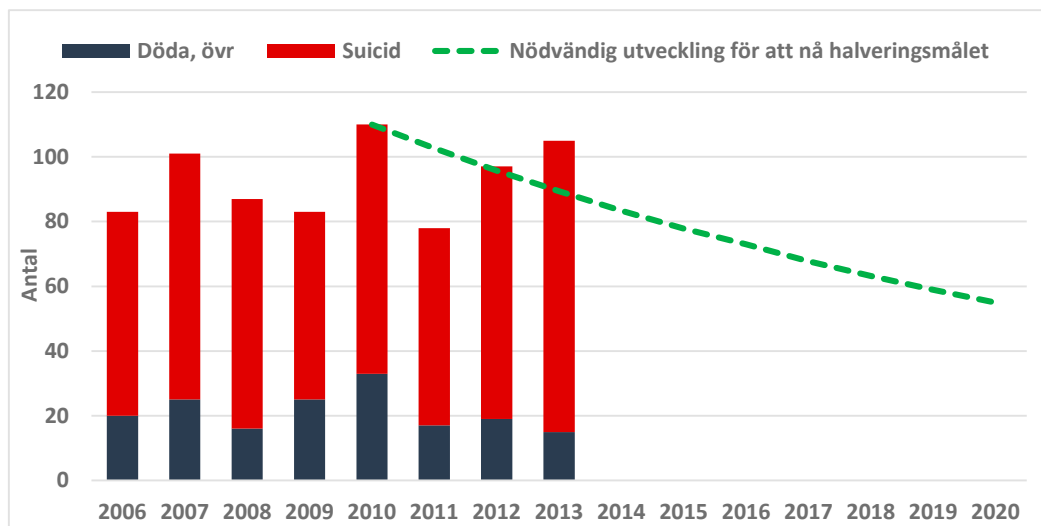
Den 6 september 2012 beslutade Trafikverkets generaldirektör, Gunnar Malm, om ett halveringsmål för antalet omkomna inom järnvägstransportsystemet (TDOK 2012:533) – analogt med det mål som redan tidigare finns för vägtrafiken. Målet innebär att antalet omkomna ska halveras fram till år 2020 jämfört med 2010 års utfall. Detta betyder att högst 55 personer ska omkomma i järnvägstransportsystemet år 2020.

Enligt styrkortet i Trafikverkets verksamhetsplan 2014 - 2016 (TRV 2013/22332) ska Trafikverket genomföra trafiksäkerhetsåtgärder på det statliga järnvägsnätet som ger en teoretisk effekt att antalet dödade i transportsystemet minskar med 6,5 st. 2014, 6,5 st. 2015 och 6,5 st. 2016.

1.21 Trafiksäkerhetsutmaningar i järnväg 2013

Att resa med järnväg är mycket säkert. Under de senaste nio åren har endast en passagerare i ett tåg dödats, dock ytterligare 3 i samband med av/påstigning. De dödade i svensk järnvägstrafik är därmed i princip uteslutande personer som befinner sig utanför tåget.

Som framgår av Figur 1 nedan har antalet dödade i svensk järnvägstrafik (inklusive suicid) de senaste åren uppgått till mellan 70 och 110 per år. Det finns ingen tendens till att antalet minskar, snarare tvärtom.



Suicid utgör den dominerande anledningen till att människor omkommer inom järnvägstransportsystemet. Mellan ca 60 - 80 suicid inträffar varje år på landets järnvägar. Av samtliga personer som årligen omkommer i samband med svensk järnvägstrafik utgörs ca 70 % av konstaterade suicid. Det är således denna typ av obehörigt spårarbete som har den särklassigt största potentialen för minskning av antalet dödade i järnvägstransportsystemet.

De omkomna i övrigt består främst av olika typer av personpåkörningar, både på länk och i plankorsningar. Dessa personpåkörningar är oftast resultat av obehörigt spårarbete men påkörningar sker även vid behörigt spårarbete. Årligen omkommer 1-2 personer vid arbete i spår.

Studerar man plankorsningsolyckor särskilt (både personpåkörningar och fordonspåkörningar i plankorsning) kan konstateras att antalet olyckor och därmed antal dödade har kraftigt reducerats i förhållande till den situation som rådde för trettio år sedan. Men fortfarande omkommer ca 15 personer per år i plankorsningsolyckor. Av dessa är 4-5 plankorsningsolyckor med väg- och järnvägsfordon inblandade. Dessa olyckor innebär dessutom en potentiell katastrofrisk, med risk för att även tåget t.ex. spårar ur. Utöver dessa dödsfall omkommer närmare 10 oskyddade trafikanter per år i plankorsningar (ca 2/3 av dessa är konstaterade eller misstänkta suicid). Gående som omkommer i plankorsningar är även medräknade som personpåkörningar enligt stycket ovan.

2. Angreppssätt för att åtgärda utmaningarna

Vilket angreppssätt som Trafikverket tillämpar för att hantera utmaningarna nämnda i avsnitt 1 är beroende av vilka utmaningar som ska prioriteras samt några två ytterligare kriterier:

- Smartaste sättet att koppla utmaningar till åtgärder

En utmaning står inte alltid i direkt förhållande till en specifik åtgärd. Istället är det ofta så att en åtgärd kan lösa många utmaningar samtidigt – eller en kombination av åtgärder kan lösa en viss kombination av utmaningar.

- Trafikverkets rådighet och mandat

Trafikverket förfogar över en viss typ av verksamheter och det är dessa som vi fokuserar på när vi analyserar hur en utmaning kan mötas.

2.1 Väg

Följande två inriktningar i vägtrafiksäkerhetsarbetet prioriteras från Trafikverkets sida:

- 1) utvecklingen av bilvägnätets säkerhetsstandard i samspel med utvecklingen av motorfordonsparkens säkerhetsstandard

Arbetet med vägnätet och fordonsparkens säkerhetsstandard har hittills pågått i god takt. Vad gäller det statliga vägnätets utveckling är Trafikverket en central ägare av frågan och måste se till att påbörjad utvecklingstakt bibehålls genom ständiga förbättringar. Den huvudsakliga inriktningen när det gäller fordonsutvecklingen, för Trafikverkets del, är att bevaka och säkerställa att den förväntade utvecklingen inom området uppnås, samt fortsätta driva på och påverka införsl av säkerhetshöjande system som kan bära frukt i framtiden. Bedömningen är dessutom att utvecklingen vad gäller anpassningen av hastighetsgränserna till vägens säkerhetsstandard samt i fordonen till betydande del löser en del av de problem som finns inom andra områden. I begreppet ”anpassning av hastighetsgränserna till vägens standard” ingår både hastighetssänkningar och ombyggnad till säkrare vägar.

Hastighetsefterlevnad och till viss del frågan om distraktion och onykterhet under körning är områden där säker infrastruktur i kombination med säkra fordon kan vara en stor del av lösningen. Även en del av problematiken med suicid i vägtrafiken hanteras av den typen av generella åtgärder.

- 2) Utveckling av en ändamålsenlig infrastruktur, utformning och underhåll, för oskyddade trafikanter, särskilt cyklister och fotgängare

Underhållsåtgärder bör generellt bättre beakta de särskilda krav som ställs utifrån oskyddade trafikanters perspektiv. Vad gäller utformning av infrastruktur är denna särskilt illa anpassad efter cyklisters behov. De olyckstyper som förorsakar flest invalidiserande skador bland oskyddade trafikanter är singelolyckor bland cyklister och fotgängare. Arbetssättet för att utveckla och implementera lösningar på det området är att Trafikverket deltar i utvecklingen med kunskap och samverkan. Här är kommunerna de centrala aktörerna för att nå framgång eftersom det är i första hand på kommunalt vägnät som cyklister och fotgängare rör sig.

2.2 Järnväg

Järnvägen innehåller olika typer av risker, vilka inte kan hanteras på samma sätt. Riskerna kan delas in i katastrofala scenarier och frekventa händelser. Kollisioner och urspårningar inom järnvägstrafik tillhör riskgruppen ”katastrofala scenarier” medan intrång och obehörigt

spårbeträdande tillhör riskgruppen "frekventa händelser". Händelser som stannar vid tillbud kan i förlängningen innebära att det finns en risk för katastrofala händelser. Det pågår ett löpande arbete med att undvika katastrofala händelser i enlighet med Trafikverkets säkerhetsstyrning av järnvägen. Detta samlade planeringsunderlag innehåller främst förslag på åtgärder som minskar antalet omkomna i frekventa händelser.

Följande två inriktningar i järnvägssäkerhetsarbetet prioriteras från Trafikverkets sida:

1) Förhindra och försvåra fysiskt tillträde till spårområdet

Åtgärder för att förhindra eller försvåra obehörigt spårbeträdande och för att öka möjligheten att upptäcka och reagera på obehöriga personer som tagit sig in i spårområdet har den största potentialen att spara människoliv. Detta kan göras till en jämförelsevis låg kostnad. Positiva effekter åstadkoms även för framkomlighet och tillgänglighet.

Traditionella åtgärder för att ytterligare höja säkerheten i befintliga plankorsningar för motorfordon medför höga kostnader och har liten potential att spara människoliv. Sådana åtgärder är dock ändå i vissa fall motiverade genom att de kan minska risken för katastrofala tågolyckor. Vid nybyggnad ska planskildhet vara grundregel. Åtgärder som inriktas på att öka oskyddade trafikanters säkerhet i plankorsningar har större potential att spara människoliv till en jämförelsevis låg kostnad. Dessa åtgärder sammanfaller till viss del med åtgärder mot personpåkörningar och bör samordnas med dessa. En särskild plan för fortsatt åtgärdande av plankorsningar förväntas bli klar under sommaren 2014.

2) Säkerställ ökad säkerhet vid arbeten i spår

Trafikverket har ansvar för att de arbeten som upphandlas genomförs på ett säkert sätt. Trafikverket kan inte överföra det ansvaret till upphandlade entreprenörer, även om de också har ett arbetsgivaransvar enligt arbetsmiljölagstiftningen.

Det pågår en rad arbeten internt på Trafikverket för att säkerställa att Trafikverket tar detta ansvar. De flesta av dessa är satsningar av administrativ karaktär som inte kräver investeringar i någon större utsträckning. Inriktningen på detta arbete är att förbättra planeringen av underhåll och bättre integrera denna med kapacitetstilldelningen. Ytterligare inriktningar är att på sikt kunna avveckla manuell tågvarning som skyddsform och att parallellt med denna kunna införa nya typer av effektiva skyddsformer.

På lite kortare sikt är det viktigt att det blir ordning och reda kring vem som befinner sig i spåren, genom en så kallad "påplatsanmälan".

3. Viktiga åtgärder

Utifrån ovan använa angreppssätt kan åtgärder prioriteras. Gemensamt angreppssätt för genomförandet av alla Trafikverkets åtgärder är det i största möjliga mån ska koordineras med andra åtgärder som sker på samma plats eller stråk.

Åtgärderna i dessa avsnitt delas in i dem som är Trafikverkets egna att förfoga över, och dem som är andra aktörers. Att veta vilka relevanta åtgärder som finns för andra aktörer är viktigt för att Trafikverket i sin samverkan ska kunna agera på ett klokt sätt, trots att vår rådighet över dessa givetvis är liten.

Trafikverkets åtgärd	Andra aktörer	Åtgärds-områdets syfte	Var ska detta etableras?	Tänk på att...
Vägtrafik 1) Utvecklingen av bilvägnätets säkerhetsstandard i samspel med utvecklingen av motorfordonsparkens säkerhetsstandard				
Etablera ATK	Kommuner	Ökad hastighetsefterlevnad	Statligt vägnät: På vägar med hastighetsgräns 70, 80 och 90 (utan mittseparering) i enlighet med nationellt projekt Kommunalt vägnät: Sträckor med dålig hastighetsefterlevnad och mycket oskyddade trafikanter	
Mötesseparering	Regionala plan-upprättare	Minska dödade och skadade i mötesolyckor.	Statligt vägnät: Mötesseparering sker utmed delar av funktionellt prioriterat vägnät, i huvudsak med ÅDT över 2000 f/d. Ej mötesseparerade 90- och 100-vägar med ÅDT över 2000 f/d sänks till max 80 km/h senast år 2025. I enlighet med projektet "Regionala hastighetsanalyser".	Även om sidoområden har åtgärdats eller kommer att åtgärdas på befintliga 90-vägar med ÅDT över 2000 f/d, så innebär nuvarande inriktning att dessa vägar kommer att få sänkt hastighetsgräns till 80 km/h senast 2025 om de inte har mötesseparerats.

Säkra sidoområden	Regionala planupprättare	Minska dödade och skadade i främst singelolyckor.	Bristanalys ur trafiksäkerhets-synpunkt bör ta sin utgångspunkt i säkerhetskriterierna för klassificering av TEN-T-vägnätet (länk 20 maj)	Hänsyn ska tas till oskyddade trafikanter på sträckan (t.ex. underglidningsskydd på sträckor med mycket mc-trafik)
Korsningsåtgärder	Kommun, regionala planupprättare	Minska dödade och skadade i olyckor i korsning.	Kommunalt vägnät: utformnings- och hastighetsgränsjusteringar i enlighet med resultat från kommunal hastighetsöversyn.	
Sänkning av hastighetsgräns	Kommun, länsstyrelser, regionala planupprättare	Anpassa hastighetsgräns till vägens standard.		
Vägtrafik 2) Utveckling av en ändamålsenlig infrastruktur, utformning och underhåll, för oskyddade trafikanter, särskilt cyklister och fotgängare				
Förbättrad infrastruktur för cykel	Kommun	Möjliggöra ökad och säker cykling.	Statligt vägnät: Bristanalys ur trafiksäkerhets-synpunkt bör ta sin utgångspunkt i säkerhetskriterierna för klassificering av TEN-T-vägnätet (länk 20 maj) Kommunalt vägnät: separera gång- cykel och mopedtrafik från biltrafik i hastigheter högre än 50 km/h	Inom projekt "Nedbrytning av cykelåtgärder i nationell plan 2014-2025" identifieras, prioriteras och planeras var och hur åtgärder för ökad cykel ska genomföras på det nationella stamvägnätet. Projektet ska vara klart till slutet av 2014 och har deltagare från regionerna.
Förbättra underhåll på gång-, cykel- och mopedvägnätet samt vägar med stor andel mc	Kommun	Minska antalet allvarligt skadade cyklister och fotgängare. Minska antalet dödade och skadade motorcyklister.	Statligt vägnät: Prioriterat nät för cykel med högre underhållsstandard saknas idag	
Hastighetssäkra GCM-passager	Kommun	Minska antalet dödade och skadade cyklister och fotgängare.	Statligt vägnät: Bristanalys ur trafiksäkerhets-synpunkt bör ta sin utgångspunkt i säkerhetskriterierna för klassificering av TEN-T-vägnätet (länk 20 maj)	Se ovan om projekt "Nedbrytning av cykelåtgärder i nationell plan 2014-2025".

			Kommunalt vägnät: över bilvägar med funktionell vägklass 0-5	
Trafikverkets åtgärd	Andra aktörer	Åtgärds-områdets syfte	Var ska detta etableras?	Tänk på att...
Järnväg 1) Förhindra och försvåra fysiskt tillträde till spårområdet				
Etablera stängsel och kameraövervakning		Förhindra och avbryta oberhört spårbeträde.	Identifierade personpåkörningstäta platser	
"På-plats-anmälan" som även innehåller säkerhetsbedömningar och riskvärderingar ska genomföras när verktyg introduceras vid årsskiftet 2014-2015	Upp-handlade entreprenörer	Ha kontroll på vilka som får och ska befinna sig i anläggningen (och därmed också de som inte ska vara där)	Hela trafikverkets järnvägssystem	

3.1 Väg

3.11 Vägnätets säkerhetsstandard och samspel med motorfordonen

TEN-T-vägnätet är klassificerat med avseende på trafiksäkerhet. I dagsläget vet vi inte hur de optimala prioriteringarna ser ut mellan åtgärder på dessa vägar och åtgärder på övrigt statligt vägnät. Klassificering av övrigt statligt vägnät beräknas genomföras under 2014 och 2015. Kriterierna för klassificeringen går dock redan nu att använda vid bristanalys och prioriteringar för alla typer av vägar.

Trafikverket har regeringens uppdrag att systematiskt fortsätta anpassa hastighetsgränserna till vägarnas standard. Den inriktning som anges i Nationell plan år 2014 – 2025, är att ej mötesfria vägar med måttlig eller betydande trafik - mer än ÅDT 2 000 fordon/dygn - ska ha max 80 km/tim senast vid planperiodens slut, 2025. Inom befintligt 90-vägnät uppnås detta genom att vidta säkerhets- och miljöåtgärder för höjd hastighetsgräns till 100 km/tim på vissa vägar som utgör funktionellt prioriterat vägnät och genom att sänka hastighetsgränsen till 80 km/tim på övriga 90-vägar med måttlig eller betydande trafik. För att kunna höja hastighetsgränsen till 100 km/tim krävs att vägen är mötesseparerad. Från trafiksäkerhetssynpunkt bör dessa åtgärder planeras så att de ligger så tidigt som möjligt i planperioden, för att säkerställa att trafiksäkerhetsmålen till 2020 nås.

Utöver åtgärderna för säkrare infrastruktur inom främst nuvarande 90-vägnät, så är det viktigt att fortsätta vidta säkerhetshöjande åtgärder i bl.a. korsningar och på statliga genomfarter i tätort.

Den generella inriktningen vad gäller räcken bör vara att förse alla vägar med kontinuerliga sidoräcken. Störst trafiksäkerhetseffekt får man om vägarna med mest trafik får kontinuerliga sidoräcken först.

En fortsatt utbyggnad av ATK (Automatisk TrafiksäkerhetsKontroll, trafiksäkerhetskameror) ska ske. Inriktningen är att förse ytterligare cirka 600 mil 70-, 80- och 90-vägar med måttlig och betydande trafik (ÅDT över 2000 fordon/dygn) med ATK samt att fortsätta utbyggnaden av ATK i cirka 100 korsningar.

Även säkerhetsnivån inom det kommunala vägnätet bör öka. Detta bör främst ske genom fortsatt hastighetsöversyn och fysiska åtgärder inom kommunalt vägnät, men också genom etablering av ATK i tätortsmiljöer.

3.12 Ändamålsenlig infrastruktur och underhåll för oskyddade trafikanter

Samverkan och systemperspektiv behövs i arbetet med oskyddade trafikanter i likhet med hur arbetet bedrivits vad gäller säkerhet för bilister. Idag finns aktörsgemensamma åtgärdsstrategier framtagna för ökad säkerhet på motorcykel och moped, fyrhjulingar samt nu senast för cyklister. Ett liknande arbete för ökad säkerhet för gångtrafikanter har inletts 2014 och kommer resultera i en strategi till årets slut. Att genomföra Trafikverkets åtaganden i dessa gemensamma strategier är av stor vikt. Det är också viktigt att strategierna utvecklas utifrån ny kunskap och vidtagna åtgärder.

Säkrare fordonspark och infrastruktur behöver utvecklas och implementeras för oskyddade trafikanter. Infrastrukturåtgärder kan med fördel koordineras mellan fotgängare och cyklister/mopedister eftersom gränsen i många fall är flytande bl.a. till följd av den teknikutveckling som sker. Viktiga åtgärder är säkra GCM-passager inom kommunalt och statligt huvudnät samt att inventera och sprida kunskap kring underhållsfrågor. För underhållet av det statliga cykelnätet rör det bl.a. frågor som framtagande av prioriterat nät för högre standard, uppdaterade styrdokument, egenkontroll och utvecklande av nya metoder.

3.2 Järnväg

3.21 Förhindra och försvåra fysiskt tillträde till spårområdet

Den primära åtgärden när det gäller att hålla obehöriga personer borta från spårområdet i befintlig anläggning är att sätta upp stängsel. Vid planering av stängselåtgärder måste hänsyn tas till att stängselingen inte får hindra utrymning ur säkerhetszonen vid spårarbeten.

Förutom stängsel finns det ett antal åtgärder som också kan användas för att göra spårområdet mindre tillgängligt för allmänheten. Hit hör exempelvis bullerplank (förutsatt att de är utformade så att det inte går lätt att klättra över dem), diken, branta slänter och svårforcerad vegetation.

Särskild uppmärksamhet behöver ägnas åt stationsmiljöerna så att dessa utformas på ett sätt som försvårar obehörigt spårinträdande. På många stationer är det till exempel mycket lätt att ta sig ut i spårområdet från plattformсандarna. Låsbara grindar och andra fysiska hinder kan användas för att försvåra för obehöriga att ta sig ut i spårområdet denna väg. Där tåg passerar i hög fart på spår som inte ligger direkt intill plattform kan det också vara befogat att vidta stängselåtgärder mellan spåren.

Det går aldrig att fullständigt avskärma järnvägen så att obehörigt spårinträdande helt omöjliggörs. Plankorsningar och stationsplattformar är de tydligaste exemplen på platser där spårområdet har och måste ha en hög grad av tillgänglighet, åtminstone vid dagens tekniska

lösningar. På sådana platser, liksom på andra platser där det är svårt att åstadkomma effektiv stängsling, kan det i vissa fall vara befogat att anordna övervakning av spårområdet med någon typ av detektor- och kamerasystem.

Mer konkret beskrivning av åtgärder mot personpåkörning i järnvägen ges i rapporten [Åtgärder mot personpåkörningar på järnväg, Trafikverket 2014.](#)

En plankorsningsstrategi för Trafikverket är under framtagande och kommer att finnas klar under sommaren 2014.

3.22 Säkerställ ökad säkerhet vid arbeten i spår

Trafikverket har ett ansvar för att se till att arbete på spår för underhåll och/eller akut felavhjälpning kan genomföras på ett säkert sätt. Trafikverket kan inte överföra det ansvaret till upphandlade entreprenörer, även om de också har ett arbetsgivaransvar enligt arbetsmiljölagstiftningen.

Och det pågår en rad arbeten internt på Trafikverket för att säkerställa att Trafikverket tar detta ansvar. Åtgärder som syftar till ökad säkerhet vid arbeten i spår är ofta av administrativ karaktär vilket sällan kräver investeringar i någon större utsträckning. Dessa arbeten omfattar t.ex. utredningar om förbättringar av skyddsformer samt utveckling av säkerhetsplaneringen parallellt med kapacitetstilldelning. Det är också viktigt att i planeringsprocessen aktivt arbeta med att ha bättre kontroll över vilka som rätteligen ska befinna sig på en plats i järnvägssystemet vid en angiven tidpunkt (t.ex. spårarbetare, besiktningsmän) genom en så kallad "på-plats-anmälan". En förstudie är i uppstart och förhoppningsvis är funktionen för att genomföra "på-plats-anmälan" utvecklad och redo att användas till årsskiftet 2014-2015.

Allt eftersom ytterligare konkreta inriktningar utmejslas kommer dessa integreras i framtida upplagor av samlat planeringsunderlag för trafiksäkerhet.



Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se