

Trafiksäkerhetsstrategi 2023–2026

Remissversion 2022-06-02



Förord

Trafiksäkerhetsstrategin ska ge en riktning för trafiksäkerhetsarbetet i Lunds kommun för perioden 2023–2026. Strategin har arbetats fram av tjänstepersoner på gatu- och trafikavdelningen på tekniska förvaltningen, Lunds kommun. Arbetet har skett i dialog med tjänstepersoner på strukturavdelningen på stadsbyggnadskontoret samt enheten för trygghet och säkerhet på kommunkontoret. Dialog har även skett med cyklister via kommunens cykelpanel samt med seniorer på en träffpunkt.

Lund, juni 2022

Tekniska förvaltningen
Lunds kommun

Innehållsförteckning

1	Inledning	1
2	Mål för trafiksäkerheten.....	1
3	Tillbakablick	3
4	Trafiksäkerhetsläget i Lunds kommun.....	4
5	Fokusområden	7
	5.1 Säker gångtrafik.....	7
	5.2 Säker cykeltrafik	10
	5.3 Säker motorfordonstrafik.....	14
	5.4 Säker spårväg	16
	5.5 Barn och ungas rätt till säker mobilitet.....	18
6	Uppföljning	19
7	Bilagor	20
	7.1 Sammanställning av mål och indikatorer.....	20

1 Inledning

Lunds kommun arbetar för att skapa ett trafiksäkert och hållbart transportsystem där människan står i centrum. Kommunens arbete med trafiksäkerhet syftar till att skapa en god trafikmiljö som är tillgänglighetsanpassad, säker och trygg för alla i hela kommunen. Målet är en god trafikultur som kännetecknas av förståelse och hänsynsfullhet trafikanterna emellan.

Under åren 2017–2021 skadades 3514 personer i trafiken i Lunds kommun, av dessa var 80 procent gångtrafikanter och cyklister. I det övergripande programmet LundaMaTs III, som anger målen för transportsystemet i Lunds kommun, fastslås att andelen hållbara resor ska öka. Upplevelsen av säkerhet i trafiken påverkar hur människor reser och för att få fler att gå och cykla i kommunen behöver trafiksäkerheten för dessa trafikslag prioriteras. Trafiksäkerhetsarbetet behöver ständigt utvecklas och ta hänsyn till nya förutsättningar. Lund växer vilket innebär att fler människor kommer röra sig i trafiken. Det kommer också nya mobilitetlösningar som påverkar hur människor reser och människors beteende i trafiken.

Trafiksäkerhetsstrategin visar riktning för kommunens arbete med förbättrad trafiksäkerhet. Genom trafiksäkerhetsstrategin tillgängliggörs trafiksäkerhetsarbetets mål och inriktning för kommunens invånare, politiker, tjänstepersoner och andra. I strategin definieras följande fem fokusområden:

- Säker gångtrafik
- Säker cykeltrafik
- Säker motorfordonstrafik
- Säker spårväg
- Barn och ungas rätt till säker mobilitet

2 Mål för trafiksäkerheten

Mål för trafiksäkerheten sätts på global, nationell och lokal nivå. I FN:s globala mål för en hållbar utveckling, Agenda 2030, fastslås att trafiksystemet måste vara säkert för att kunna anses som hållbart. Bland annat innebär målen att antalet dödsfall och skador i vägtrafiken ska minska och att hållbara transportsystem ska tillgängliggöras för alla. I samband med den tredje globala ministerkonferensen om trafiksäkerhet antogs Stockholmsdeklarationen som knyter an till de globala hållbarhetsmålen. I Stockholmsdeklarationen lyfts att särskilt fokus bör läggas på trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter.

Ett annat globalt mål är formulerat av Världshälsoorganisationen (WHO) som lyfter vikten av daglig fysisk aktivitet. Rekommendationen är att vuxna bör vara fysiskt aktiva under minst 150–300 minuter per vecka medan barn över 6 år bör vara fysiskt aktiva under minst 60 minuter per dag. För att möjliggöra barns aktiva mobilitet och rörelsefrihet behöver barns behov särskilt beaktas vid utformning och åtgärder. Sverige antog i januari 2020 barnkonventionen som lag. Detta innebär att barnets bästa och barns rätt till liv och utveckling ska beaktas. Barn ska också få sin röst hörd.

Globala målen:

Mål 3. God hälsa och välbefinnande

Delmål 3.6 Minska antalet dödsfall och skador i vägtrafiken

Mål 11. Hållbara städer och samhällen

Delmål 11.2: Tillgängliggöra hållbara transportsystem för alla

Barnkonventionens fyra grundprinciper:

Varje barn har samma rättigheter och lika värde

Barnets bästa ska beaktas vid alla beslut som rör barn

Varje barn har rätt till liv och utveckling

Varje barn har rätt att uttrycka sin mening och få den respekterad

Det övergripande transportpolitiska målet i Sverige är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för alla. Målet är indelat i ett funktionsmål och ett hänsynsmål. Funktionsmålet beskriver att transportsystemet ska vara tillgängligt och jämställt utifrån utformning, funktion och användning. Hänsynsmålet beskriver att transportsystemet ska vara trafiksäkert samt bidra till förbättrad miljö och hälsa.

Grunden för arbetet med ökad trafiksäkerhet i Sverige är Nollvisionen som antogs 1996. Nollvisionen är en vision om en framtid där människor inte omkommer eller skadas allvarligt i transportsystemet. För att nå Nollvisionen formuleras etappmål på vägen. 2020 tog målperioden för senaste etappmålet slut och i februari 2020 beslutade regeringen om ett nytt etappmål med sikte på år 2030. Det nya nationella etappmålet är att antalet omkomna i vägtrafiken i Sverige ska halveras till år 2030, och att antalet allvarligt skadade ska minska med minst 25 procent till år 2030. Utgångsvärden är medelvärden av utfallen av åren 2017–2019. Lunds kommun har antagit Nollvisionen som grund för kommunens

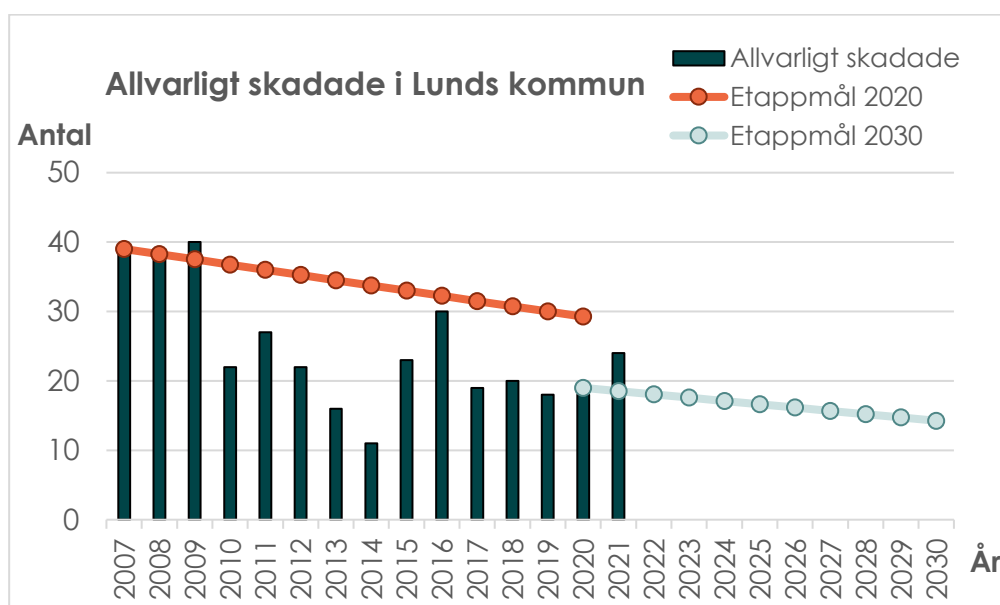
trafiksäkerhetsmål. Utöver det har ett mål om antalet lindrigt och måttligt skadade formulerats. Målen för Lunds kommuns trafiksäkerhetsarbete är följande:

- Ingen ska omkomma i trafiken i Lunds kommun.
- Antalet allvarligt skadade i trafiken i Lunds kommun ska minska med minst 25 procent till år 2030. Utgångsvärdet är medelvärden av utfallen år 2017, 2018 och 2019.
- Antalet lindrigt och måttligt skadade i trafiken i Lunds kommun ska minska med minst 10 procent till år 2030. Utgångsvärdet är medelvärden av utfallen år 2017, 2018 och 2019.

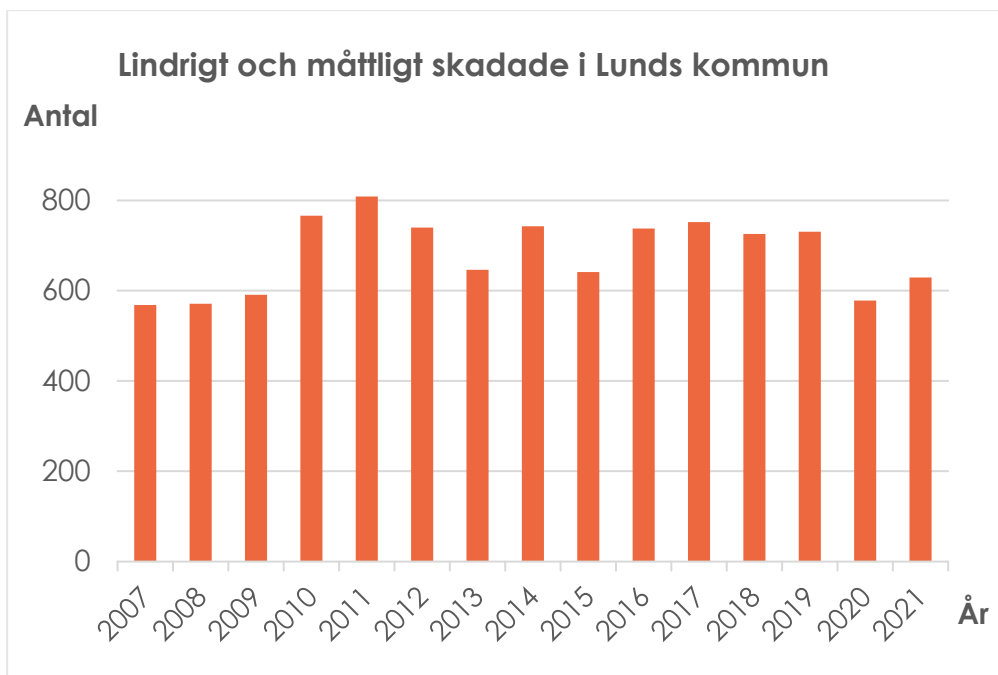
3 Tillbakablick

Antalet omkomna och allvarligt skadade i vägtrafiken i Lunds kommun har minskat över tid. I jämförelse med perioden 2011–2015 har antalet skadade minskat med sex procent under perioden 2017–2021 och antalet allvarligt skadade har minskat med åtta procent. Under 2011–2015 omkom 17 personer i trafiken i Lunds kommun vilket kan jämföras med tre personer under perioden 2017–2021.

Nollvisionens tidigare etappmål uppnåddes flertalet av åren under perioden 2007–2020 i Lunds kommun. Det nya etappmålet med sikte på 2030 är ett högre ställt mål med en betydande minskning av antalet allvarligt skadade jämfört med tidigare etappmål. Antalet lindrigt och måttligt skadade har inte följt samma nedåtgående trend som allvarligt skadade och omkomna. Befolkningsökningen i Lunds kommun kan vara en förklaring till detta.



Figur 1. Allvarligt skadade i Lunds kommun åren 2007 till och med 2021 samt Nollvisionens etappmål 2020 och 2030.



Figur 2. Lindrigt och måttligt skadade i Lunds kommun åren 2007 till och med 2021.

Lunds kommun har länge arbetat aktivt med att skapa en säker trafikmiljö som särskilt gynnar oskyddade trafikanter. Några trafiksäkerhetsåtgärder som genomförts under senaste åren är bland annat fartdämpande åtgärder för motorfordon, sänkta hastighetsbegränsningar och utveckling av gång- och cykelvägnätet. Regleringen cykelöverfart har införts i många korsningar vilket innebär att cyklister har företräde mot korsande trafik. Olycksdrabbade platser har prioriterats vid genomförande av fysiska åtgärder enligt *Policyn för fysiska trafiksäkerhetsåtgärder i Lunds kommun*. Trafiksäkerhetsarbetet har även bedrivits proaktivt vid exempelvis spårvägen genom att analysera och vidta åtgärder innan olyckor sker. En ny vinterväghållningsstrategi togs fram 2021 som gynnar oskyddade trafikanter genom att höja prioriteten för vinterväghållningen på gång- och cykelvägnätet.

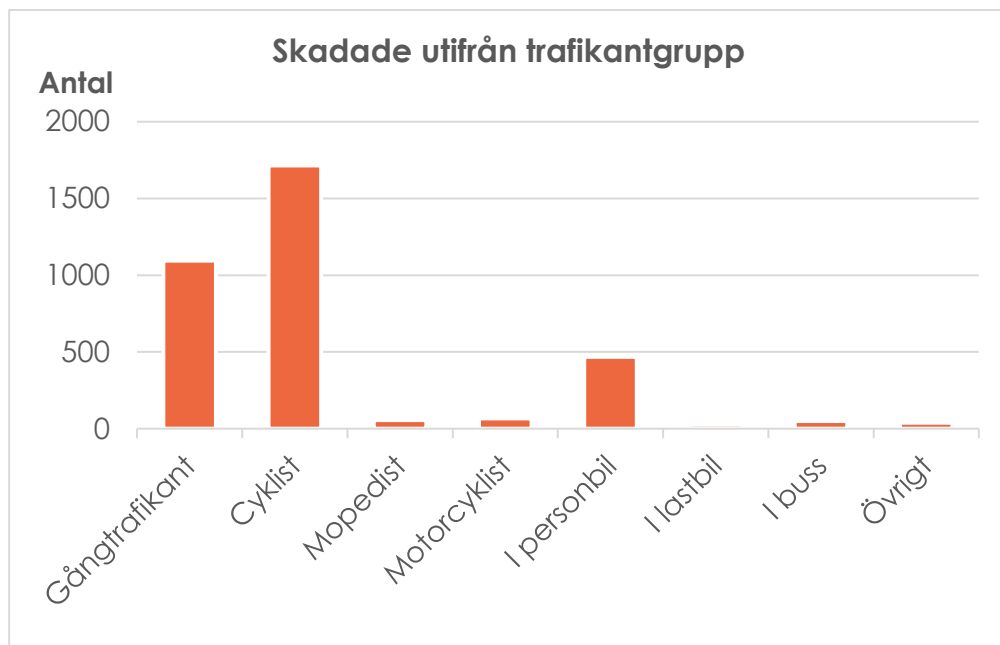
4 Trafiksäkerhetsläget i Lunds kommun

För att undersöka trafiksäkerheten är ett PM framtaget som sammanställer trafikskadade i Lunds kommun för femårsperioden 2017–2021. Olycksstatistiken i PM:et är till stor del inhämtad från Transportstyrelsens databas Strada¹. Strada sammanställer polisens inrapporterade vägtrafikolyckor samt sjukvårdens rapporter från de som har sökt vård för en vägtrafikskada. Viktigt att komma ihåg är att alla olyckor och skador inte rapporteras och att det finns ett bortfall både från polisen och sjukvården. På

¹ Strada står för Swedish Traffic Accident Data Acquisition och är ett nationellt system för registrering av trafikskador. Statistiken som redovisas i strategin hämtades i mars 2022.

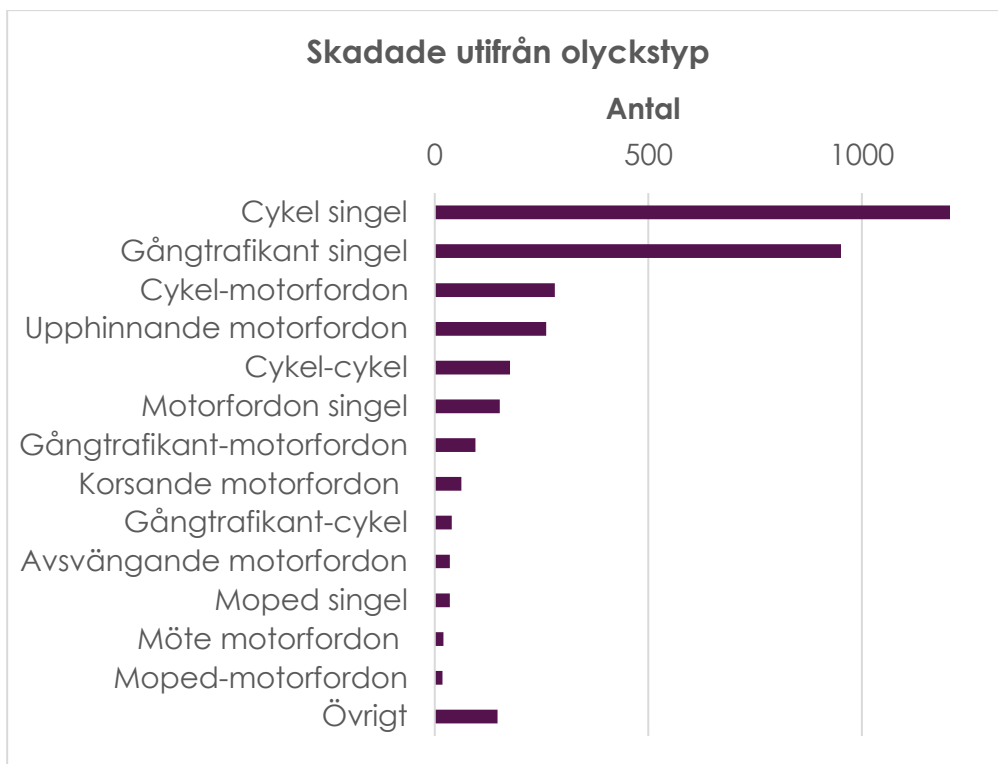
grund av Covid19-pandemin finns det sannolikt ett större bortfall under åren 2020 och 2021 på grund av belastningen inom sjukvården.

Under perioden 2017–2021 skadades 3514 personer och tre personer omkom i vägtrafiken i Lunds kommun. Den trafikantgruppen med flest skadade var cyklister, 1715 personer. Även gångtrafikanter hade en relativt hög andel skadade med 1095 personer och 468 personer skadades i personbil. Enligt Region Skånes resvaneundersökning 2018 görs 34 procent av alla resor i Lunds kommun med bil, 23 procent med buss eller tåg, 27 procent med cykel och 14 procent till fots. Även om en högre andel resor sker med bil än med cykel och gång är det betydligt färre som skadas i personbil. Cyklister och gångtrafikanter är mer utsatta i trafiken eftersom de är oskyddade och därmed löper större risk att skadas vid olyckor samtidigt som personbilar har blivit säkrare.



Figur 3. Antal skadade i Lunds kommun 2017–2021 utifrån trafikantgrupp.

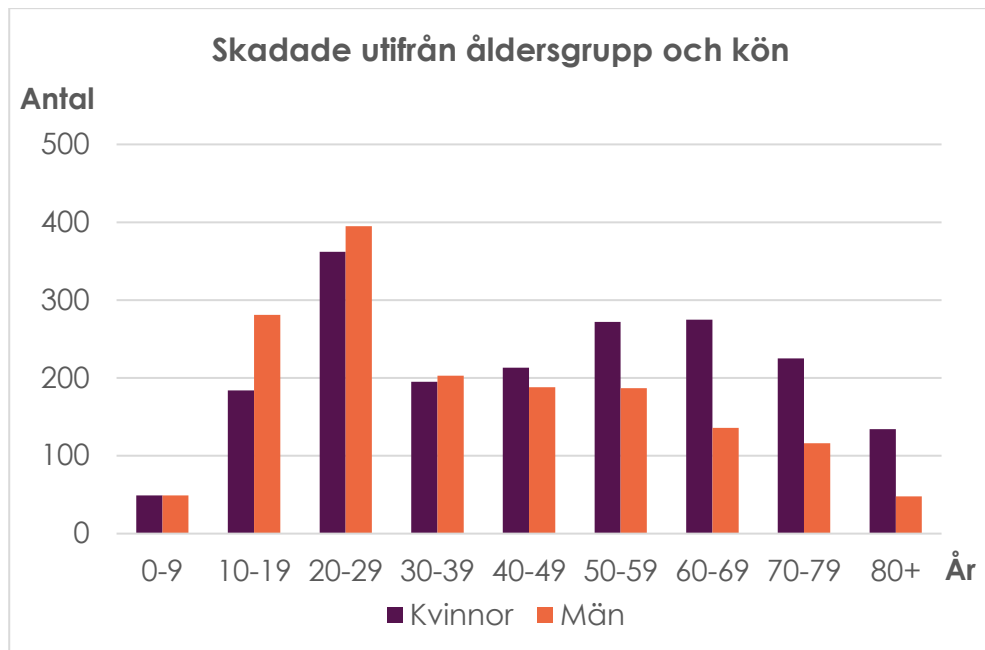
De vanligaste typerna av olyckor var singelolyckor med cyklister eller gångtrafikanter. Andra vanliga typer av olyckor var kollision mellan cyklist och motorfordon och upphinnandeolyckor med motorfordon.



Figur 4. Antal skadade i Lunds kommun 2017–2021 utifrån olyckstyp.

Något fler olyckor med personskadade skedde på det kommunala vägnätet, 54 procent, jämfört med det övriga vägnätet som ägs av staten eller privat. Olyckor med cyklister och gångtrafikanter har i större utsträckning skett på det kommunala vägnätet. De flesta skadade, 77 procent, skadades i samband med olyckor i Lunds tätort vilket är förståeligt då det rör sig många människor i Lunds stad. 15 procent skadades på väg som går mellan någon av tätorterna, och alltså inte inom tätortsområde.

I åldrarna 10–29 år skadades fler män än kvinnor medan fler kvinnor skadades i åldersgruppen 50 år och äldre. Allvarlighetsgraden av skadorna stiger med ökad ålder då kroppen blir skörare. Bland de allvarligt skadade var 78 procent personer över 50 år med en överrepresentation av kvinnor. Detta kan bland annat förklaras av att äldre kvinnor rör sig mer i trafiken i jämförelse med män i samma ålder samt att kvinnor lever längre än män.



Figur 5. Antal skadade i Lunds kommun 2017–2021 utifrån åldersgrupp och kön.

Ungefär tio procent av befolkningen i Lund har någon form av funktionsvariation. Personer med rörelsehinder, synskador, hörselskador och kognitiva nedsättningar kan ha det svårt i trafiken. Med en åldrande befolkning ökar också antalet invånare med exempelvis försämrad syn, hörsel och rörelseförmåga. Lunds kommun har arbetat med projektet *Tillgängliga Lund* sedan 2003. Tillgängliga Lund är en metod för hur kommunen arbetar med tillgänglighetsanpassning av trafiksystemet. Att tillgänglighetsanpassa kan även innebära en allmänt förbättrad trafiksäkerhet när exempelvis ojämnheter eller hinder tas bort.

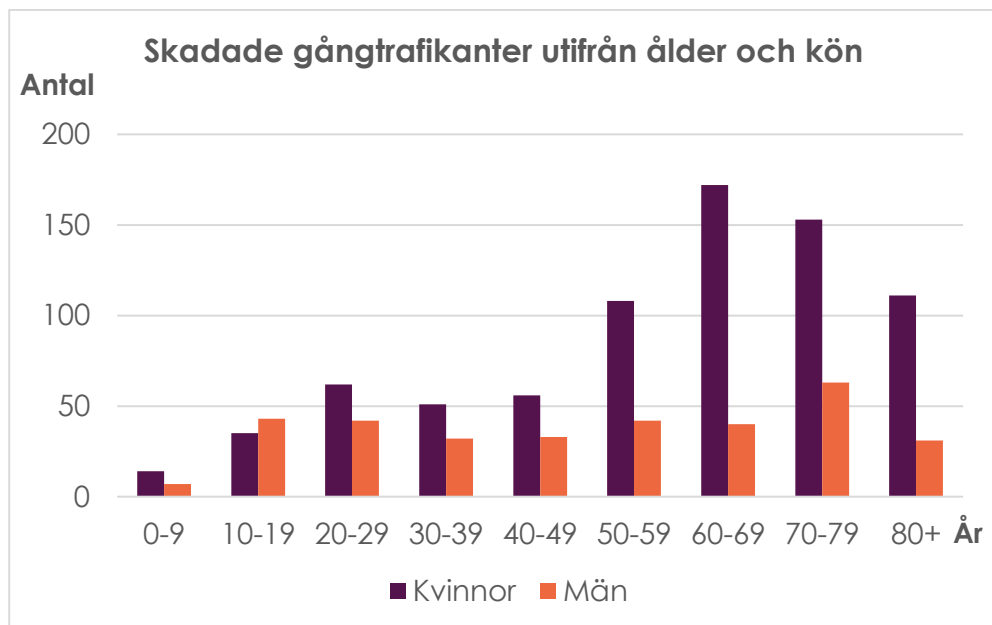
5 Fokusområden

För att arbeta med trafiksäkerheten i Lunds kommun har fem fokusområden identifierats; säker gångtrafik, säker cykeltrafik, säker motorfordonstrafik, säker spårväg samt barn och ungas rätt till säker mobilitet. Inom varje fokusområde görs prioriteringar för arbetet baserat på statistik samt övergripande mål. Inom varje fokusområde finns delmål med indikatorer samt förslag på möjliga åtgärder att genomföra under perioden 2023-2026.

5.1 Säker gångtrafik

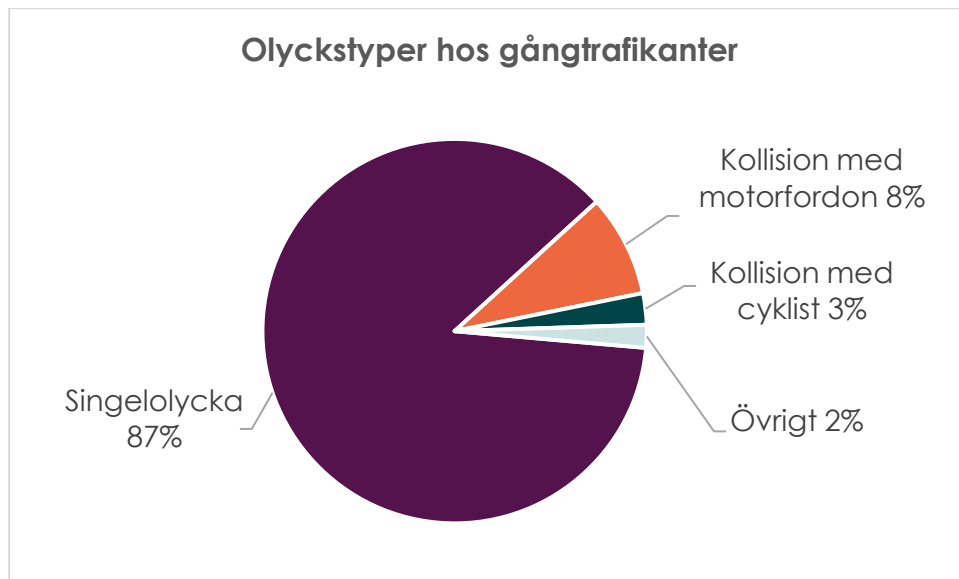
Gångtrafiken är en bärande del i ett hållbart trafiksystem. Alla människor är gångtrafikanter med eller utan hjälpmedel då varje resa börjar och slutar med gång. Inom fokusområdet säker gångtrafik lyfts gångtrafikanter singelolyckor, med extra fokus på äldre, samt gångtrafikanter konflikter med andra trafikantgrupper.

Under 2017–2021 skadades 1095 gångtrafikanter i trafiken i Lunds kommun. Kvinnor i åldern 50 år och äldre är de mest skadedrabbade gångtrafikanterna. De flesta gångtrafikanterna, nästan 90 procent, skadades i singelolyckor vilket är fallolyckor där ingen annan trafikant är inblandad. Singelolyckor leder oftast till lindriga och måttliga skador men även allvarliga skador förekommer. 29 personer skadades allvarligt i samband med singelolycka under 2017-2021. Risken att skadas vid en fallolycka ökar med åldern, detta beror till stor del på att kroppen blir skörare och därmed skadas lättare vid fall. Orsakerna till singelolyckorna är varierande och därför är de svåra att komma åt. Det är många olika faktorer som påverkar risken att skadas vid en singelolycka. Faktorer i den fysiska miljön kan exempelvis vara ojämnheter i marken, halka eller nivåskillnader så som trappor. För att arbeta preventivt med singelolyckorna behövs åtgärder både i det fysiska rummet och insatser för att skapa ett säkrare trafikbeteende.



Figur 6. Antal skadade gångtrafikanter i Lunds kommun 2017–2021 utifrån ålder och kön.

Det sker också olyckor där gångtrafikanter är i konflikt med andra grupper. Åtta procent av de skadade gångtrafikanterna under perioden skadades i samband med kollision med motorfordon och fem av dessa fick allvarliga skador. Tre procent av de skadade gångtrafikanterna skadades i samband med kollision med cyklist.



Figur 7. Skadade gångtrafikanter i Lunds kommun 2017–2021 efter olyckstyp.

5.1.1 Delmål och indikatorer

- Minska antalet singelolyckor med gångtrafikanter
Indikator: Antal skadade gångtrafikanter i singelolyckor genom uppföljning från Strada
- Minska antalet singelolyckor med gångtrafikanter över 50 år
Indikator: Antal skadade gångtrafikanter i singelolyckor över 50 år genom uppföljning från Strada
- Minska antalet kollisionsoolyckor mellan gångtrafikanter och motorfordon samt mellan gångtrafikanter och cyklister
Indikator: Antal skadade gångtrafikanter i kollision med motorfordon samt med cyklister genom uppföljning från Strada

5.1.2 Möjliga åtgärder

Drift och underhåll

- Inventera platt- och stenbeläggning längs viktiga gångstråk i kommunen
- Kontinuerligt utveckla och se över planering och organisation för vinterväghållning av kommunala gångvägar, busshållplatser och övergångsställen
- Utbilda entreprenören i vinterväghållningsmetoder
- Utbilda entreprenören i planering av halkbekämpning
- Fortsätta att utveckla belysningen genom att bland annat byta till LED-armaturer
- Beskära vegetation i parkområden utmed gång- och cykelvägar

Utformning

- Välja plana ytmaterial vid gestaltning av ny- eller ombyggnation

- Säkerställa tillräckliga bredder för gångtrafikanter vid ny- och ombyggnation
- Separera gångtrafikanter från cyklister och motorfordon där det är höga hastigheter och mycket trafik
- Arbeta med *Tillgängliga Lund*. Inventera och åtgärda ojämna gångytor i syfte att minska fallolyckor
- Arbeta för att säkra fler övergångsställen med farthinder i syfte att motverka en falsk trygghet för fotgängare
- Genomföra en utbyggnad av taktila och visuella ledstråk längs prioriterade stråk
- Anlägga en väntyta vid övergångsställen så att personer som ska korsa en väg inte behöver stå i cykelbanan

Kommunikation och kampanjer

- Genomföra kampanjen *Syns du (inte), finns du (inte)*
- Kunskapshöjning riktad till äldre gångtrafikanter om risker i trafiken samt om olika hjälpmedel för att förebygga och minska allvarlighetsgraden av olyckor
- Upplysa fastighetsägare om deras ansvar gällande beskärning av växtlighet och snöröjning i anslutning till fastigheten

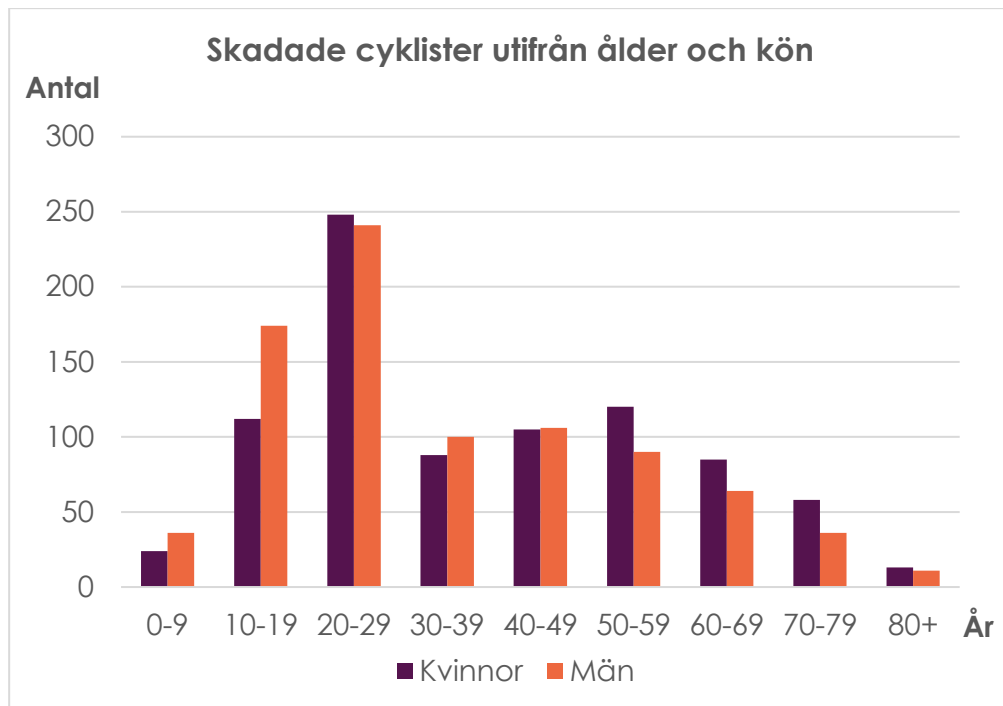
Kartläggning och kunskapshöjande

- Öka kunskapen om singelolyckors orsaker och hur de kan förhindras
- Utveckla informationen till allmänheten om vilka gång- och cykelvägar som är snö- och halkbekämpade

5.2 Säker cykeltrafik

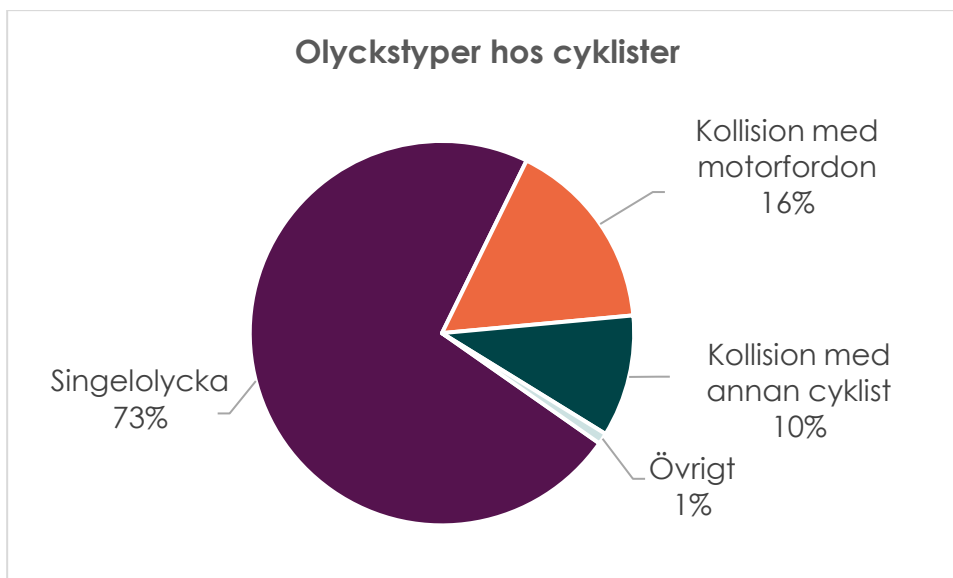
Cykling är ett hållbart, hälsosamt, snabbt och billigt sätt att färdas på vilket gör det till ett attraktivt val för många lundabor. År 2020 sågs en markant ökning av antalet cyklade kilometer i Lunds tätort per invånare. Detta bröt en tidigare trend av en minskning av antalet cyklade kilometer per invånare. För att få fler att cykla mer behöver cyklister känna sig säkra i trafiken. Trafiksystemets utformning lyfts ofta fram som en viktig del för att känna sig säker som cyklist. Fokusområdet säker cykling har fokus på insatser för att minska cyklisters singelolyckor samt kollisionsolyckor med motorfordon.

Under perioden 2017–2021 skadades 1715 cyklister i Lunds kommun. Nästan 30 procent av de skadade var mellan 20–29 år gamla. Totalt sett var det ungefär lika många män som kvinnor som skadades på cykel. Det finns dock skillnader mellan könen utifrån ålder. I de yngre åldrarna upp till 19 år har flest män skadats medan fler kvinnor skadades i de äldre åldersgrupperna.



Figur 8. Antal skadade cyklister i Lunds kommun 2017–2021 utifrån ålder och kön.

Singelolyckor är den vanligaste olyckan hos cyklister. 73 procent av de skadade cyklisterna 2017-2021 skadades i samband med singelolyckor, alltså där ingen annan trafikant har varit inblandad. Singelolyckorna sker av varierad orsak och därför behövs olika typer av insatser för att förebygga dessa. Några vanliga orsaker är halka, ojämnheter, cykelhaveri eller att cyklisten har cyklat in i en trottoarkant. Efter singelolycka var kollision med motorfordon och kollision med annan cyklist de vanligaste typerna av olyckor. Det är svårt att skapa en trafikmiljö där inga cykelolyckor sker och därför behövs åtgärder som minskar skadegraden när en olycka väl sker. Att använda hjälm är ett billigt och effektivt skydd vid cykelolyckor och minskar risken för att få allvarliga skullskador. I Lunds tätort använde var fjärde cyklist hjälm under 2020.



Figur 9. Skadade cyklister i Lunds kommun 2017–2021 efter olyckstyp.

Användningen av eldrivna singelfordon så som elscootrar har blivit ett vanligt inslag i Lunds tätort. Sedan 2019 finns det elscootrar i det offentliga rummet som drivs av kommersiella aktörer. Det har även blivit vanligare med exempelvis elscooter och elcykel som privat fordon. Under 2021 var tio procent av de skadade cyklisterna personer som skadats på elscooter och elva procent på elcykel. Av de som skadades på elscooter under 2021 var de flesta i åldersgruppen 20–24 år och en överrepresentation var män. Kommunen för en dialog med samtliga kommersiella aktörer som vill ha elscootrar i Lunds kommun. Sedan maj 2022 är parkeringen av elscootrar reglerad i stadskärnan för att minska antalet felparkerade scootrar. En felparkerad elscooter är ett hinder som kan vara en trafikfara för andra trafikanter.

5.2.1 Delmål och indikatorer

- Minska antalet singelolyckor med cykel
Indikator: Antal skadade cyklister i singelolyckor genom uppföljning från Strada
- Minska antalet cykelolyckor i åldersgruppen 10–29 år
Indikator: Antal skadade cyklister i åldersgruppen 10–29 år genom uppföljning från Strada
- Öka användningen av cykelhjälm
Indikator: Andel cyklister som använder hjälm genom uppföljning från den årliga rapporten *Cykeltrafikmängder och fotgängare i Lund*

5.2.2 Möjliga åtgärder

Drift och underhåll

- Kontinuerligt utveckla planering och organisationen för vinterväghållning av cykelvägnätet

- Utbilda entreprenören i vinterväghållningsmetoder
- Utbilda entreprenören i planering av halkbekämpning
- Inventera cykelbanors jämnhet och kvalitet
- Fortsätta att utveckla belysningen genom att bland annat byta till LED-armaturer
- Beskära vegetation i parkområden utmed gång- och cykelvägarna
- Arbeta med att sopa upp grus från vinterns halkbekämpning tidigare
- Systematisera en uppföljning av hur genomförandet av policyn för återställningsarbete efter grävning på gång- och cykelvägnätet efterlevs

Utformning

- Införa fler cykelöverfarter på passager
- Säkerställa tillräckliga bredder för cyklister vid nybyggnation
- Testa konceptet cykelgator och utvärdera införandet
- Tydliggöra utformningen på cykelbanor om i vilken riktning som är lämplig att cykla i
- I signalreglerade korsningar fortsätta att dra tillbaka bilisternas stopplinje i förhållande till cyklisternas, samt ge cyklisterna grönt ljus före bilisterna i syfte att öka cyklisternas synbarhet
- Inrätta fler cykelservicestationer där cyklister själva kan serva sin cykel i syfte att minska singelolyckor på grund av cykelhaveri

Kommunikation och kampanjer

- Kampanj till allmänheten om trafikregler för cyklister. Se över eventuellt samarbete med polisen
- Kampanj om hur man visar tecken som cyklist
- Information till nya studenter om trafikregler för cyklister
- Kampanj om hur man cyklar säkert genom att använda cykelhjälm, ta hand om sin cykel, packa sin cykel rätt och rusta sin cykel vid olika väglag
- Uppdatera cykelkartor och förbättra skyltningen längs cykelvägnätet
- Upplysa fastighetsägare om deras ansvar gällande beskärning av växtlighet som skymmer sikt och hänger ut över gång- och cykelbanor
- Kampanj om trafiksäkerhet och elscootrar riktad till unga användare (20–24 år)

Kartläggning och kunskapshöjande

- Utredda hur cyklisters olika hastigheter påverkar trafiksäkerheten för olika grupper

- Utredda platser för olyckor på det kommunala vägnätet i förhållande till nya vinterväghållningens prioriteringsordning
- Utveckla informationen till allmänheten om vilka gång- och cykelvägar som är snö- och halkbekämpade

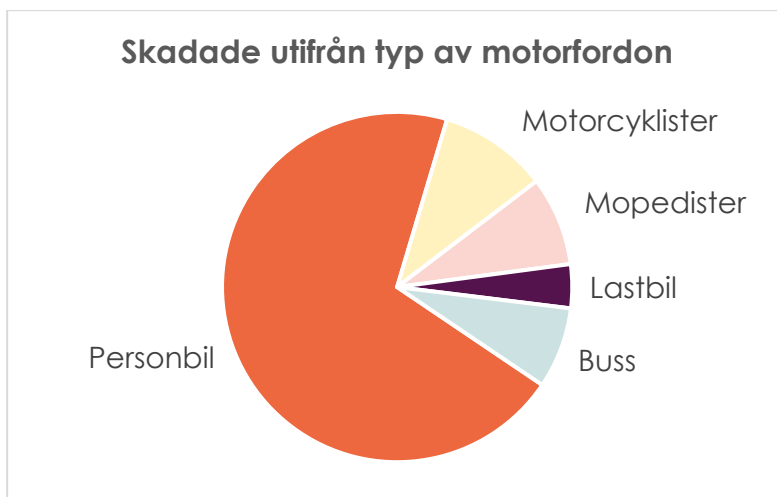
5.3 Säker motorfordonstrafik

Motorfordonstrafiken har minskat över tid i Lunds kommun vilket är positivt ur ett hållbarhetsperspektiv. Då motorfordonstrafiken minskar, minskar också exponeringen av motorfordon och risken att råka ut för en olycka. Dessutom har motorfordon och då särskilt personbilar blivit trafiksäkrare över tid med moderna system som minskar både risken och konsekvensen av olyckor. Trots detta är den fjärde vanligaste olyckstypen i kommunen upphinnandeolyckor med motorfordon. Fokusområdet säker motorfordonstrafik prioriterar därför åtgärder som minskar denna typ av olyckor.

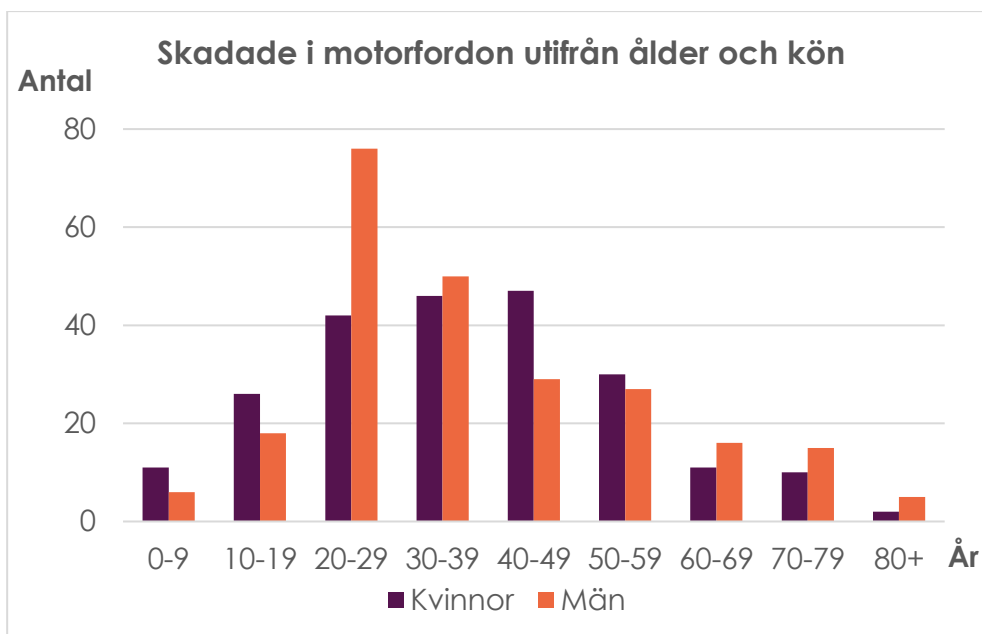
667 personer skadades i eller på ett motorfordon under perioden 2017–2021. Den grupp med flest antal skadade var män i åldern 20–29 år. Av alla skadade i eller på motorfordon skadades 70 procent i personbil och hälften av dessa skadades i samband med en upphinnandeolycka. Med högre hastigheter ökar risken för olyckor med motorfordon inklusive upphinnandeolyckor. Med lägre hastighet och förbättrad hastighetsefterlevnad förbättras den faktiska trafiksäkerheten men också den upplevda säkerheten för alla trafikanter i trafiken. Många personer som skadas i upphinnandeolyckor får så kallade whiplashskador. Dessa klassificeras i regel som lindriga skador men har trots det stor påverkan på personer livskvalité.

Motorcyklister har jämfört med övriga motorfordonsåkare skadats mer allvarligt. 10 procent av de som skadats på motorcykel fick allvarliga skador vilket är en betydligt högre andel allvarliga skador än hos övriga motortrafikantgrupper. En anledning till detta är att motorcyklister delvis är oskyddade trafikanter då de inte har lika bra skydd som exempelvis personer i personbil. 55 personer skadades på moped under perioden. Flest skadade var pojkar i åldersgruppen 15–17 år. Singelolyckor är den vanligaste olyckstypen för de skadade personerna på motorcykel samt moped.

Under perioden skadades 27 personer i lastbil, ingen av dessa klassificerades som allvarligt skadade. 50 personer skadades i buss och orsaker till olyckorna i buss är exempelvis hastiga inbromsningar där passagerare har trillat eller skador i samband med kollisionsolyckor.



Figur 10. Skadade i eller på ett motorfordon i Lunds kommun 2017–2021 utifrån typ av motorfordon.



Figur 11. Antal skadade i motorfordon i Lunds kommun 2017–2021 utifrån ålder och kön.

5.3.1 Delmål och indikatorer

- Minska antalet upphinnandelyckor
Indikator: Antal skadade i upphinnandelyckor genom uppföljning från Strada.
- Öka hastighetsefterlevnaden hos motorfordonsförare
Indikator: Andelen motorfordonsförare som håller hastigheten genom uppföljning av mätningar

5.3.2 Möjliga åtgärder

Drift och underhåll

- Systematiskt arbeta med beläggningen av kommunala vägnätet
- Kontinuerligt utveckla planering och organisationen för vinterväghållning av kommunala vägnätet

- Halkbekämpa i förebyggande syfte på vissa huvudgator
- Beskära vegetation vid korsningspunkter

Utformning

- Utforma trafikmiljön så att den stödjer den rådande hastighetsgränsen
- Hastighetssäkra konfliktpunkter
- Säkerställa god sikt i korsningspunkter vid nybyggnation
- Uppmuntra Trafikverket att fortsätta sina satsningar på att trafiksäkra områden invid de statliga vägarna. Säkra sidoområden bidrar till att minska risken att skadas allvarligt vid avåkning

Kommunikation och kampanjer

- Genomföra kampanjer för att uppmärksamma bilister på att hålla avstånd till framförvarande fordon i syfte att minska upphinnandelyckor. En kampanj med detta innehåll bör formas specifikt för målgruppen och genomföras tillsammans med Trafikverket, andra kommuner och Polisen för att få en större genomslagskraft
- Informera busschaufförer om trafiksäkerhetsläget i kollektivtrafiken och hur de som chaufförer kan bidra för att minska antalet skadade
- Samarbeta med Polisen om avstånds- och hastighetskontroller på olycksdrabbade sträckor
- Upplysa fastighetsägare om deras ansvar gällande beskärning av växtlighet som skymmer sikt vid korsningar
- Informera om nya typer av regleringar som inrättas i staden, exempelvis cykelgator

Kartläggning och kunskapshöjande

- Öka kunskapen om hur upphinnandelyckor kan förhindras
- Kartlägga hastighetsefterlevnaden i kommunen
- Undersöka nya metoder och verktyg för att mäta och analysera konflikter i trafikmiljön som kan leda till framtida olyckor
- Undersöka vilken effekt hastighetsdisplayer *Din fart* har på motorfordons hastighetsefterlevnad och eventuellt inrätta fler displayer

5.4 Säker spårväg

I december 2020 fick Lund ett nytt trafikslag, nämligen spårvägen. Spårvägen sträcker sig från Lund C till ESS och är 5,5 kilometer lång. Det är många som behöver vänja sig vid spårvägen, både de som reser i spårvagnarna och de som reser med andra trafikslag i anslutning till spårvagnarna. Med spårväg följer också en ny lag som innebär att alla trafikanter ska lämna fri väg för spårvagnar. Detta är något som alla måste lära sig vilket tar tid och kräver kommunikationsinsatser.

Under perioden 2020–2021 har det skett fyra olyckor vid eller med spårvagnar inblandade. En av dessa skedde 2020 innan invigningen av spårvägstrafiken och de andra tre skedde 2021. Av olyckorna har två varit kollisioner mellan personbil och spårvagn och två har varit kollision mellan cyklist och spårvagn. En av olyckorna med cyklist och spårvagn orsakade allvarliga skador medan resterande tre olyckor inte har orsakat några personskador enligt Strada. Ett fåtal olyckor har skett invid spårvägen utan att en spårvagn har varit inblandad och de flesta av dessa har varit cyklister som har fastnat med cykelhjulen i spåret och trillat.

För spårvägen finns inte enbart olyckor som mått på trafiksäkerheten utan även ett register där trafikutövaren sammanställer händelser som har inträffat längs spåret. Ett exempel på en händelse är då förare har behövt använda nödbromsen då en trafikant inte har lämnat fri väg för spårvagnen. Flera nödbromsar vid samma plats kan vara ett tecken på att det finns ett trafiksäkerhetsproblem som bör åtgärdas.

5.4.1 Delmål och indikatorer

- Förebygga spårvagnsolyckor
Indikator: Antal tillbud och olyckor med spårvagn genom uppföljning från trafikutövarnas rapportering av avvikelser och tillbud samt Strada.
- Öka allmänhetens kännedom om regler och lagar vid spårvägen
Indikator: Antal informationskampanjer om trafiksäkerhet vid spårvägen

5.4.2 Möjliga åtgärder

Utformning

- Kontinuerligt arbeta med att tydliggöra reglering vid spårvägspassager och korsningar för andra trafikanter

Kommunikation och kampanjer

- Genomföra kampanjer om trafiksäkerhet vid spårvägen till samtliga trafikantgrupper
- Informera om vilka lagar och regler som gäller vid spårvägen till nyinflyttade i kommunen

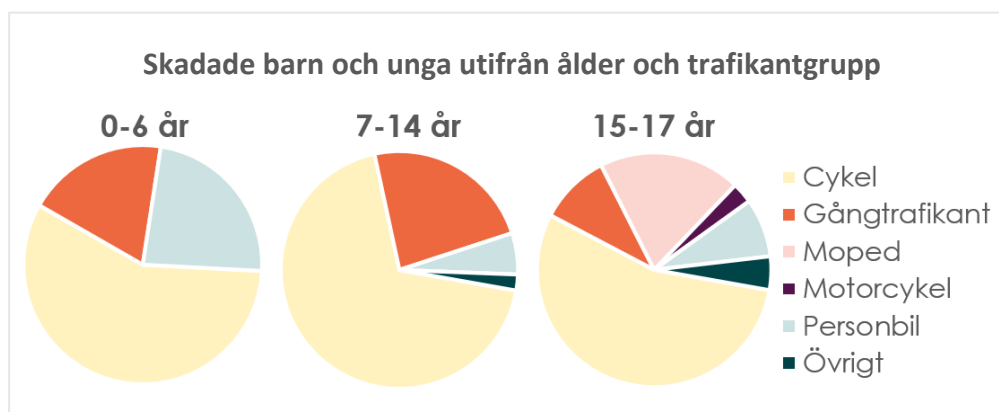
Kartläggning och kunskapshöjande

- Utvärdera befintliga spårväglösningar och vilka trafiksäkerhetseffekter dessa har
- Systematiskt följa upp händelser i form av olyckor och tillbud som sker vid spårvägen för att kunna vidta lämpliga åtgärder

5.5 Barn och ungas rätt till säker mobilitet

Att barn och unga kan röra sig trafiksäkert är vuxnas ansvar. I barnkonventionen fastslås bland annat att barns bästa ska betraktas i beslut samt att barn ska få sin röst hörd i beslut som rör dem. Barn är en heterogen grupp och inkluderar alla personer mellan 0–18 år. Yngre barn har en begränsad möjlighet att hantera trafiksituationer eftersom många av de funktioner som behövs för att göra avvägningar i trafiken inte är färdigutvecklade. Därför är barn en extra utsatt grupp i trafiken och behöver övning för att lära sig sin trafikmiljö. Vuxna kan hjälpa barn att få goda vanor och skapa tryggare miljöer för barn vid målpunkter genom att i så stor utsträckning som möjligt gå och cykla tillsammans med barnen.

Under tidsperioden 2017–2021 skadades 451 barn och unga i trafiken i Lunds kommun. Av dessa skadades 47 personer i åldersgruppen 0–6 år, 231 personer i åldersgruppen 7–14 år och 173 personer i åldersgruppen 15–17 år. I åldersgrupperna 7–14 samt 15–17 skadades fler pojkar än flickor medan skillnaden inte var lika stor i den yngre åldersgruppen. Singelolyckor på cykel var den vanligaste orsaken till barn och ungas skador oavsett åldersgrupp. I jämförelse med ungdomar skadas relativt många barn upp till 14 år som gångtrafikanter och de yngsta barnen skadas relativt mycket i personbil. Från 15 år och uppåt skadades en betydande andel, 20 procent, på moped.



Figur 12. Skadade barn och unga i Lunds kommun 2017–2021 utifrån ålder och trafikantgrupp.

Många av de åtgärder som identifierats i fokusområdet säker cykling samt säker gångtrafik gynnar barns säkra och hållbara mobilitet. Här lyfts åtgärder specifikt riktade till barns möjligheter till säker mobilitet.

5.5.1 Delmål och indikatorer

- Minska antalet olyckor med barn och unga

Indikator: Antal olyckor med barn och unga genom uppföljning från Strada

5.5.2 Möjliga åtgärder

Drift och underhåll

- Prioritera vinterväghållning på gång- och cykelvägar till skolor

Utformning

- Utveckla nätet med säkrare skolvägar till respektive skola. Det kan innebära att flytta parkeringsplatser från direkt närhet till skolan i syfte att avlägsna biltrafiken som uppkommer vid tider för lämning och hämtning
- Utredda möjlighet och finansiering för att inrätta en trafikövningsplats för barn

Kommunikation och kampanjer

- Genomföra gå- och cyklautmaningen *Hitta vägen*
- Informera om trafiksäkerhetsläget till mopedister

Kartläggning och kunskapshöjande

- Utveckla arbetet med implementering av barnkonventionen och dess betydelse för trafiksäkerhetsarbetet i Lund
- Systematiskt arbeta med skolor efter Lunds skolvägsstrategi
- Ta fram en definition av vad som är en säker skolväg samt utveckla säkra gång- och cykelvägar till skolor i kommunen

6 Uppföljning

Arbetet med förbättrad trafiksäkerhet i Lunds kommun följs årligen upp i rapporten *Trafikräkningar och trafikolyckor i Lunds kommun*. Delmålen inom varje fokusområde följs upp med hjälp av indikatorerna som visar hur det går med att uppnå målen för trafiksäkerheten i Lund.

7 Bilagor

7.1 Sammanställning av mål och indikatorer

Mål	Indikator
Ingen ska omkomma i trafiken i Lunds kommun.	Antal omkomna genom uppföljning från Strada.
Antalet allvarligt skadade i trafiken i Lunds kommun ska minska med minst 25 procent till år 2030.	Antal allvarligt skadade genom uppföljning från Strada.
Antalet lindrigt och måttligt skadade ska minska med minst 10 procent till år 2030.	Antal lindrigt och måttligt skadade genom uppföljning från Strada.
Delmål	Indikator
Minska antalet singelolyckor med gångtrafikanter.	Antal skadade gångtrafikanter i singelolyckor genom uppföljning från Strada.
Minska antalet singelolyckor med gångtrafikanter över 50 år.	Antal skadade gångtrafikanter i singelolyckor över 50 år genom uppföljning från Strada.
Minska antalet kollisionsoolyckor mellan gångtrafikanter och motorfordon samt mellan gångtrafikanter och cyklister.	Antal skadade gångtrafikanter vid kollision med motorfordon samt cykel genom uppföljning från Strada.
Minska antalet singelolyckor med cykel.	Antal skadade cyklister i singelolyckor genom uppföljning från Strada.
Minska antalet cykelolyckor i åldersgruppen 10–29 år.	Antal skadade cyklister i åldersgruppen 10–29 år genom uppföljning från Strada.
Öka användningen av cykelhjälm.	Andel cyklister som använder hjälm genom uppföljning från den årliga rapporten <i>Cykeltrafikmängder och fotgängare i Lund</i> .
Minska antalet upphinnandeolyckor.	Antal skadade i upphinnandeolyckor genom uppföljning från Strada.
Öka hastighetsefterlevnaden hos motorfordonsförare.	Andelen motorfordonsförare som håller hastigheten genom uppföljning av mätningar.

Förebygga spårvagnsolyckor.	Antal tillbud och olyckor med spårvagn genom uppföljning från trafikutövarnas rapportering av avvikelser och tillbud samt Strada.
Öka allmänhetens kännedom om regler och lagar vid spårvägen.	Antal informationskampanjer om trafiksäkerhet vid spårvägen.
Minska antalet olyckor med barn och unga.	Antal olyckor med barn och unga genom uppföljning från Strada.