

Handläggare:
Annika Feychting tel 508 264 91
Avdelningen för Strategisk Trafikplanering

2004-11-01

Till
Gatu- och fastighetsnämnden

**Får vi några stjärnor? Skrivelse från Mats Rosén, Björn Nyström
(kd)**

FÖRSLAG TILL BESLUT

1. Gatu- och fastighetsnämnden godkänner kontorets redovisning och överlämnar den som svar på skrivelsen.

Olle Zetterberg

Monica Hildingson

SAMMANFATTNING

I skrivelsen refererar Mats Rosén och Björn Nyström (kd) till EuroRAP:s system för att stjärnmärka/trafiksäkerhetsklassa vägar och föreslår att

- medarbetare och politiker i samband med tjänsteresa alltid bör välja de vägar som har den bästa säkerhetsnivån
- att Stockholms stad sätter upp skyltar med symboler som anger vägarnas säkerhetsnivå
- att i det fall EuroRAP:s symboler inte får eller kan användas i stadens vägnät bör Birger Jarl användas i stället för stjärnor.

EuroRAP har Europas bilistorganisationer skapat. Det är ett gemensamt program för att betygsätta vägnätet i respektive land. Programmet heter European Road Assessment Programme, förkortat EuroRAP. Det är utarbetat för landsbygdsvägar och kan inte direkt tillämpas i tätort. Metoden går ut på att klassa vägar enligt hur stor risken är att dödas, eller skadas allvarligt, om en olycka skulle inträffa. De vägar som har liten risk för allvarliga skador får fyra stjärnor, medan de som har mycket stor risk endast får en stjärna. Vägarnas säkerhetsstandard bedöms enligt en standardiserad metod.

En del av strategin för att förbättra trafiksäkerheten på gatunätet i Stockholm är att förbättra trafiksäkerheten på huvudgatorna med hjälp av

Bilaga: Får vi några stjärnor? Skrivelse från Mats Rosén, Björn Nyström (kd)

fysiska åtgärder, som bl.a. syftar till att få ner de högsta hastigheterna. Kontoret kommer därför under nästa år att ta fram ett åtgärdsprogram med trafiksäkerhetshöjande åtgärder för huvudgatorna. Första delen i programarbetet är att inventera säkerheten på huvudgatorna. Därefter kommer övergripande åtgärdsförslag att tas fram. Arbetet kommer att ske i dialog med stadsdelsförvaltningar och medborgare och sedan presenteras för nämnden.

Kontoret anser att ett åtgärdsprogrammet, tillsammans med kommunikationen med stadsdelarna och medborgarna, är tillräckligt för att säkerhetsklassa och förbättra huvudgatorna. Att också utarbeta regler för en stjärnmärkning (alternativt Birger Jarl) för gatornas trafiksäkerhetsstandard behövs inte. Det är bättre att dessa resurser läggs på att förbättra gatorna.

UTLÅTANDE

Skrivelsen

I skrivelsen refererar Mats Rosén och Björn Nyström (kd) till Euro RAP:s system för stjärnmärkning av vägar trafiksäkerhetsmässigt och föreslår att

- medarbetare och politiker i samband med tjänsteresa alltid bör välja de vägar som har den bästa säkerhetsnivån
- att Stockholms stad sätter upp skyltar med symboler som anger vägnarnas säkerhetsnivå
- att i det fall EuroRAP:s symboler inte får eller kan användas i stadens vägnät bör Birger Jarl användas i stället för stjärnor.

Beskrivning av EuroRAP – stjärnmärkningssystem för vägar

EuroRAP har Europas bilistorganisationer skapat. Det är ett gemensamt program för att betygsätta vägnätet i respektive land. Programmet heter European Road Assessment Programme, förkortat EuroRAP. Det är utarbetat för landsbygdsvägar och kan inte direkt tillämpas i tätort. Metoden går ut på att klassa vägar enligt hur stor risken att dödas eller skadas allvarligt.

För att säkerhetsklassningen en väg ska gälla, måste även följande förutsättningar uppfyllas:

1. Bilen ska vara krocksäker, d.v.s. ha fått minst 4 stjärnor i EuroNCAP:s tester.
2. Föraren ska vara nykter, använda bilbälte (gäller även passagerare), hålla hastighetsbegränsningarna och i övrigt följa trafikreglerna.

Syftet är att stjärnmärka vägar enligt ett system som EuroRAP kallar Road Protection Score – vägens krocksäkerhet. Stjärnmärkningen görs genom att inspektörer kör längs vägarna och registrerar de egenskaper som har en avgörande betydelse för vägnarnas säkerhetsstandard. Till att börja med har EuroRAP koncentrerat sig på tre olyckstyper – singelolyckor, mötesolyckor och korsningsolyckor. Metoden kommer senare att utvecklas för täcka in andra olyckstyper, som t.ex. olyckor med oskyddade trafikanter.

Följande områden kartläggs:

1. Vägens sidoområde, d.v.s. om det finns stenar, träd, stolpar eller andra föremål nära vägen.
2. Vägens mittområde, d.v.s. i vilken mån det finns någon separering som hindrar ett fordon från att komma över i motsatt körriktning.
3. Frekvens av korsningar, och registrering av korsningens säkerhetsstandard. T.ex. är cirkulationsplatser väsentligt mycket säkrare än fyrvägskorsningar.

De olika områdenas trafiksäkerhetsmässiga standard är också kopplad till vilken hastighetsgräns som tillåts på vägen. T.ex. inspekteras ett bredare sidoområde på en 90-väg, än på en 50-väg. Tre- eller fyrvägskorsningar är inte lämpliga på en 70-väg eller en 90-väg.

En sammanvägning av insamlade data görs och vägen klassas enligt en fyrstjärnig indelning, där en fyrstjärnig väg har fått en godkänd säkerhetsstandard. Ett exempel på en fyrstjärnig väg är en motorväg, med en bred mittremsa eller mitträcke, och en tillräckligt bred säkerhetszon vid sidorna eller sidoräcke.

En typisk tvåstjärnig väg är en 90-väg, med endast målade mittlinjer och ett sidoområde med träd, bergsskärningar och stenar nära vägen. Om det dessutom finns många korsningar och privata anslutningar på sträckan, så kan den bli klassad som enstjärnig.

I Sverige har Motormännens Riksförbund låtit säkerhetsklassa en mängd vägar. Under 2004 har förbundet som målsättning att stjärnmärka ca 800 mil av det nationella huvudvägnätet enligt EuroRAP:s system.

Kontorets synpunkter

EuroRAP är ett bra system för landsbygdsvägar

EuroRAP:s stjärnmärkningssystem är ett bra system för trafiksäkerhetsklassning av landsbygdsvägar. Metoden ger en översiktlig beskrivning av säkerheten, dels för en längre vägsträcka, dels för delsträckor inom denna. Det ger bra information till trafikanter och är ett utmärkt sätt att påverka vägghållare att förbättra säkerheten. Systemet kan dock inte med nuvarande innehåll tillämpas i tätort. Säkerhetsaspekter för oskyddade trafikanter saknas helt.

Huvudgator – ett åtgärdsprogram med trafiksäkerhetsåtgärder

Som en del av strategin för att förbättra trafiksäkerheten på Stockholms gatunät ingår fysiska åtgärder, som bl.a. syftar till att få ner de högsta hastigheterna. Kontoret kommer därför under nästa år att ta fram ett åtgärdsprogram med trafiksäkerhetshöjande åtgärder för huvudgatorna. Första delen i programarbetet är att inventera säkerheten på huvudgatorna. I första hand kommer gatornas säkerhetsmässiga utformning och biltrafikens hastigheter att inventeras. Här följer några exempel.

Med hänsyn till den stora skaderisken, bör inte hastigheten överstiga 30 km/timmen på gator där oskyddade trafikanter har behov av att korsa gatan.

Särskilt utrymme behöver också finnas för cyklister och gående. När det gäller korsningar, så är cirkulationsplatser betydligt säkrare än vanliga fyrvägskorsningar (både med och utan trafiksignaler). Cirkulationsplatserna måste dock vara utformade för låg hastighet i till- och frånfarterna, med hänsyn till säkerheten för cyklister och gående. Körbanor bör inte vara för breda och locka till höga hastigheter. Även stolpar och andra hårda föremål i sidoområdet kan behöva ses över.

Andra delar i inventeringsarbetet är en dialog med stadsdelsförvaltningarna och medborgarna. Kontoret får också mycket synpunkter på trafiksäkerheten på huvudgatorna i samband med arbetet med 30-zoner.

Inventeringen, inklusive dialogen med stadsdelsförvaltningar och medborgare, ger oss möjligheter att säkerhetsklassa huvudgatorna. Utifrån denna säkerhetsklassning kan övergripande förslag till åtgärder tas fram. En dialog med stadsdelsförvaltningar och medborgare kommer att ske även kring åtgärdsförslagen. Programmet kommer också att remitteras till stadsdelsnämnderna för yttrande.

När förslaget till åtgärdsprogram är klart, kommer det att tas upp i gatu- och fastighetsnämnden för beslut. Programmet kan sedan ligga till grund för att medel reserveras samt för detaljprojektering och genomförande av åtgärder.

Åtgärdsprogram för huvudgator tillräckligt

Kontoret anser att ett åtgärdsprogram för huvudgatorna, och den kommunikation som kommer att ske med stadsdelar och medborgare, är tillräckligt underlag för en säkerhetsklassning och trafiksäkerhetsförbättring av huvudgatorna. Att därtill utarbeta regler för en stjärnmärkning (alternativt Birger Jarl) för gatornas trafiksäkerhetsstandard anser inte kontoret behövs. Kontoret anser att det är bättre att dessa resurser läggs på att förbättra gatorna.

SLUT