



Dokumenttyp Riktlinjer	Beslutad av (datum och §) Kommunstyrelsen	Giltig fr o m 2019-xx-xx
Dokumentansvarig Teknisk chef		
Gäller för Alla kommunens verksamheter	Senast reviderad	Version nr 1

Trafiksäkerhetsprogram 2019-2023

Förord

En bra trafiksäkerhet ökar attraktiviteten i kommunen. Vanliga synpunkter från kommuninvånare är att man upplever otrygghet i trafiken, vilket i sin tur leder till sämre tillgänglighet, framförallt för unga och gamla.

Syftet med trafiksäkerhetsprogrammet är att systematiskt arbeta för ett trafiksäkerhetsprogram som förbättrar säkerhet och tillgänglighet.

I Vaggeryds kommun är trafiksäkerhetsprogrammet ett övergripande program till handlingsplanen "Trygghet och säkerhet", som tar ett helhetsgrepp på alla trygghets- och säkerhetsfrågor i trafikmiljön.

Utgångspunkten är att Trafiksäkerhetsprogrammet ska uppdateras var fjärde år i samband med ny mandatperiod.

Arbetet bedrivs samordnat mellan olika kommuner. På detta sätt blir vi effektivare i vårt arbete och hittar gemensamma lösningar. Medverkar i samarbetet gör också Trafikverket, Polisen och Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande (NTF).

NTF Jönköpings län har medverkat i faktaunderlag och text i programmet.

Nuläge

Sverige är föregångare inom trafiksäkerhet. Ändå är trafikolyckor ett av de stora folkhälsoproblemen i Sverige. Olycksrisk och otrygghet påverkar också vår vardag.

Många föräldrar låter inte sina barn röra sig på egen hand, då man är orolig för trafiksäkerheten. Detta påverkar barnens hälsa och utveckling. Ett ökat bilåkande och skjutsande av barnen påverkar även miljön negativt, med ökade luftföroreningar.

Vad påverkar trafiksäkerheten?

Trafiksäkerhet är i grunden en fråga om attityder, omdöme och beteende.

Det finns ett antal faktorer som i hög grad påverkar trafiksäkerheten. Det som är av störst betydelse är hastigheten. Användning av bilbälte och skyddsutrustning för barn är också av stor betydelse för hur allvarliga konsekvenser en olycka får för de inblandade trafikanterna. Risken för att en olycka ska inträffa ökar vid intag av alkohol/droger i samband med bilkörning.

Användningen av cykelhjälm reducerar skadeföljderna för cyklister som råkar ut för en trafikolycka. Även synbarheten är en viktig faktor för ökad trafiksäkerhet, liksom gators drift och underhåll. Att gatumiljön fungerar och är tilltalande är viktigt för alla olika sorts resor som vi gör dagligen. Oavsett om vi väljer cykel, buss, bil eller att gå ska vi på ett så säkert sätt som möjligt nå vårt mål utan att råka ut för en olycka.

För att påverka beteenden är samarbetet mellan kommuner, polis, NTF, räddningstjänsten och Trafikverket oerhört viktigt.

Enkät om trafiksäkerhet

Nedan beskrivs resultatet från **2015** års trafiksäkerhetsenkät, som Trafikverket genomför årligen på nationellt plan.

I stort sett ställs samma frågor varje år, vilket gör att trafiksäkerhetsenkäten är en utmärkt källa för att studera förändringar av allmänhetens attityder till viktiga trafiksäkerhetsfrågor över tid. Det har också visat sig att det i många frågor finns skillnader i attityder mellan kön och ålder.

Trafikbeteenden

En stor majoritet av de tillfrågade har angivit ”Att inte köra rattfull” som allra viktigast för trafiksäkerheten när de fått välja mellan åtta viktiga beteenden. Därefter följer ”Använda bilbälte”, ”Inte köra mot rött ljus”, ”Inte prata i mobiltelefon” och ”Hålla hastigheten”.

Trafiknykterhet

Fem procent av de tillfrågade uppger att de under det senaste året kört bil efter att ha druckit alkohol, män i större utsträckning än kvinnor

Hastighet

50% av de tillfrågade anser att det är rimligt att sänka hastigheterna för att öka trafiksäkerheten. Betydligt fler kvinnor än män instämmer i det påståendet och det är också fler i den äldsta åldersgruppen, över 75 år.

Bilbälte

I framsätet används bilbälte i mycket hög utsträckning – hela 98 % använder alltid eller nästan alltid bilbältet oavsett om det är tätortstrafik eller landsvägstrafik. Användningen är något högre bland kvinnor än bland män, och något lägre i de yngre grupperna.

Cykelhjälm

Det är 26 procent av cyklisterna som nästan alltid använder cykelhjälm när de cyklar, medan 56 procent svarar att de sällan eller aldrig använder hjälm. Kvinnorna använder hjälm i något högre utsträckning än män och grupperna

mellan 18 och 25 år är de minst frekventa hjälmbärarna. I tonårsgrupperna avviker könsmönstret och flickorna använder hjälm i lägre utsträckning än pojkarna.

Synbarhet

25 procent uppger att de använder reflexer om vägen är belyst, medan 40 procent om belysning saknas. Användandet av reflexvästar har ökat bland både barn och vuxna. Reflexanvändningen ökar med stigande ålder.

Mer riskfylld trafik

Hälften av alla män och 65 % av alla kvinnor tycker att trafiken har blivit mer riskfylld under senare år. Bland de allra äldsta instämmer över 80 % medan personer under 25 år instämmer i betydligt lägre utsträckning.

Mobiltelefon och bilkörning

Det är 75 % som instämmer i att det borde vara förbjudet att tala i mobiltelefon när man kör bil. Det är skillnader mellan könen, där 82 % av kvinnorna instämmer, jämfört med 67 % av männen.

Övergångsställen

Ungefär var tredje tillfrågad, fler kvinnor än män, har svarat att bilarna sällan stannar när de ska korsa gatan på ett övergångsställe

Nollvisionen

Nollvisionen beslutades av riksdagen 1997. Den är både en vision om vägtrafik där ingen människa ska dödas eller skadas allvarligt och strategier för hur vi ska uppnå en säker vägtrafik enligt visionen. Trafiksäkerhetsarbetet enligt nollvisionens anda innebär att vägar, gator och fordon i högre grad ska anpassas till människans förutsättningar eftersom människan är den svagaste länken i systemet.

Ansvar för säkerheten delas mellan systemutformare och de som använder vägtransport-systemet. Samtidigt som åtgärder ska vidtas för att förhindra olyckor, måste vägtransportssystemet utformas med hänsyn till insikten om att människor gör misstag och att trafikolyckor därför inte kan undvikas helt. Den perfekta människan finns inte. Nollvisionen accepterar att olyckor inträffar men inte att de leder till allvarligare personskador.

Etappmål

Riksdagen beslutade i juni 2009 om ett nytt etappmål för trafiksäkerheten. Det innebär att antalet dödade ska halveras och antalet allvarligt skadade ska minska med en fjärdedel från 2007 till 2020. Det motsvarar högst 220 dödade år 2020. Trafikverket tog fram förslaget våren 2008 på uppdrag av regeringen. Om det svenska etappmålet anpassas efter EU:s mål ska antalet dödade inte vara högre än 133 år 2020.

För att uppnå trafiksäkerhetsmålen tillämpas så kallad målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet. Det innebär att det finns mål att följa upp för ett antal indikatorer och att trafiksäkerhetsutvecklingen och måluppfyllelsen utvärderas tydligt vid årliga resultatkonferenser. Syftet med arbetssättet är att skapa långsiktighet och systematik i trafiksäkerhetsarbetet. Arbetssättet är framtaget och utvecklas löpande inom Gruppen för Nationell Samverkan - Väg (GNS Väg)

I dagsläget ingår följande organisationer: Arbetsmiljöverket, Folksam, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, Näringsdepartementet, Polismyndigheten, SAFER, Sveriges kommuner och landsting, Sveriges trafikskolors riksförbund, Sveriges åkeriföretag, Toyota Sweden AB, Transportstyrelsen och Trafikverket. Uppföljningen av indikatorer är central i målstyrningen. Var och en av dessa har ett målvärde att nå till 2020. Dessa målvärden motsvarar tillsammans det samlade målet för trafiksäkerhetsutvecklingen. Tabellen nedan visar nuläget för indikatorerna och en bedömning av om de förändrats i tillräcklig takt för att nå målet år 2020.

Indikator	Utgångsläge	2017	Mål år 2020	Utveckling
Antal omkomna i trafiken	440	253	220	I linje med nödvändig utveckling
Antal allvarligt skadade i trafiken	5 400	4 400	4 100	I linje med nödvändig utveckling
Andel trafikarbete inom hastighetsgräns, statligt vägnät	43 %	45 %	80 %	Ej i linje med nödvändig utveckling
Andel trafikarbete inom hastighetsgräns, kommunalt vägnät (startår 2012)	64 %	67 %	80 %	Ej i linje med nödvändig utveckling
Andel trafikarbete med nyktra förare	99,71 %	99,74 %	99,90 %	Ej i linje med nödvändig utveckling
Andel bältade i framsäte i personbil	96 %	98 %	99 %	I linje med nödvändig utveckling
Andel cyklister med hjälm	27 %	44 %	70 %	Ej i linje med nödvändig utveckling
Andel mopedister med rätt använd hjälm	96 %	98 %	99 %	I linje med nödvändig utveckling
Andel trafikarbete med högsta Euro NCAP-klass	20 %	72 %	80 %	I linje med nödvändig utveckling
Ökad regelefterlevnad bland motorcyklister	-	-	-	Mäts inte ännu mål saknas
Andel trafikarbete med mötesseparering på vägar över 80 km/tim, statligt vägnät	50 %	76 %	90 %	Ej i linje med nödvändig utveckling
Andel säkra gång-, cykel- och mopedpassager	19 %	27 %	35 %	I linje med nödvändig utveckling
Andel av kommuner med god kvalitet på underhåll av gång- och cykelvägar	18 %	36 %	70 %	Ej i linje med nödvändig utveckling
Systematiskt trafiksäkerhetsarbete i linje med ISO 39001	-	-	-	Mäts inte ännu mål saknas

Trafiksäkerheten i Vaggeryd

STRADA

STRADA (Swedish Traffic Data Acquisition) är ett informationssystem som hanterar skador och olyckor inom hela vägtransportssystemet. Systemet bygger på data från 2 källor, polisrapporterade olyckor och sjukvårdsrapporterade olyckor. De polisrapporterade olyckorna har ganska bra tillförlitlighet och har registrerats rikstäckande sedan 2003, men alla sjukhus i Sverige har fram till 2013, inte rapporterat in sina olyckor i STRADA. Då det bara rapporteras olyckor på landets akutsjukhus och inte på vårdcentraler, kan ett mörkertal finnas, vilket är mycket rimligt. Det gäller då främst rapporteringen gällande de lindriga skadorna.

De data som används i analysen är hämtade från STRADA och gäller de 6 senaste åren, 2011–2016.

Definitioner

Lätt skada och måttlig skada (ISS 1–8)

Lätt skada kan innebära mjukdelsskador som kräver ingen eller begränsad rehabilitering. Lätt skada är inte skador på huvud eller skelett. Måttlig skada kan innebära större mjukdelsskador och skelettskador som kräver viss rehabilitering, ofta med kortare sjukskrivning.

Allvarlig skada (ISS 9-)

Allvarlig skada kan innebära flera och svåra skelettskador som kräver lång och omfattande rehabilitering.

Dödsfall

Person som avlidit inom 30 dagar efter trafikolycka, som direkt eller indirekt följd av trafikolycka.

Samhällskostnader

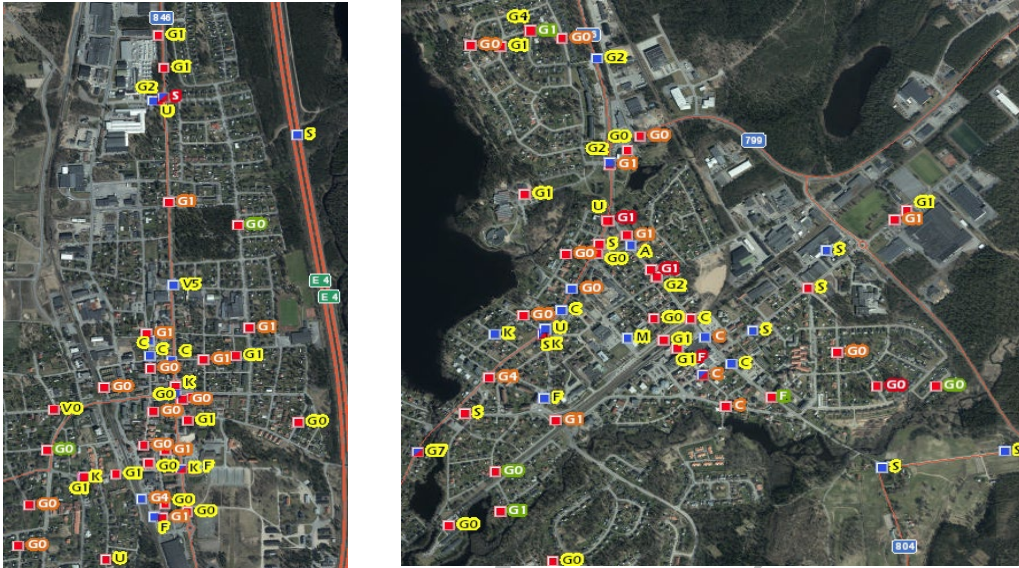
För att kunna prioritera och avväga olika trafiksäkerhetsåtgärder, och se till att de gemensamma resurserna används på ett effektivt sätt behövs ett ekonomiskt mått på de olika olyckstyperna. En värdering av samhällets kostnader har tagits fram av Trafikverket och är hämtad från publikationen ”Effektsamband för transportsystem”. Den samhällsekonomiska kostnaden för en trafikolycka består delvis av en riskvärdering, som skall spegla kostnader för olycksdrabbade individer på grund av förlust av liv eller hälsa, dels av materiella kostnader i form av kostnader för sjukvård, administration och skador på egendom samt produktionsbortfall på grund av sjukskrivning eller dödsfall.

Skada	Tkr
Dödsfall	31 331
Svår	5 672
Lindrig	267

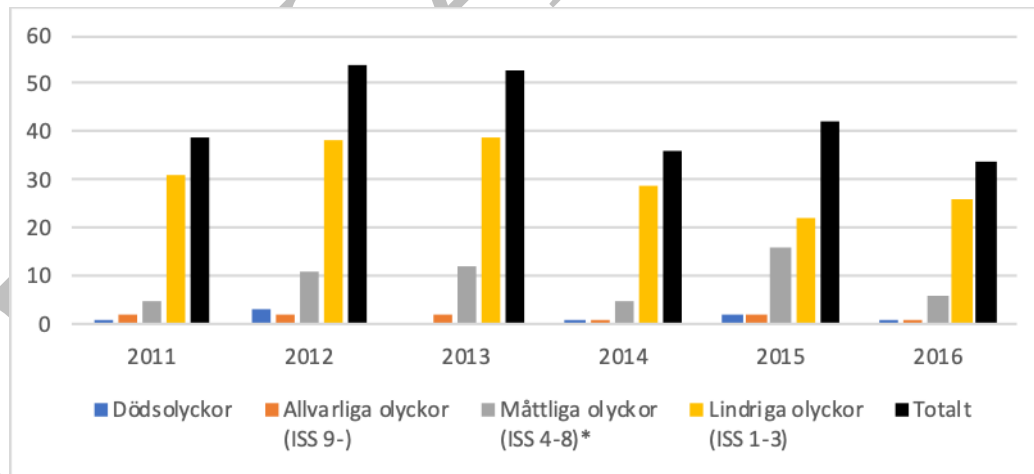
Beskrivning av olycksstatistik mellan 2011 och 2016 i Vaggeryds kommun

(Siffrorna är tagna från STRADA.)

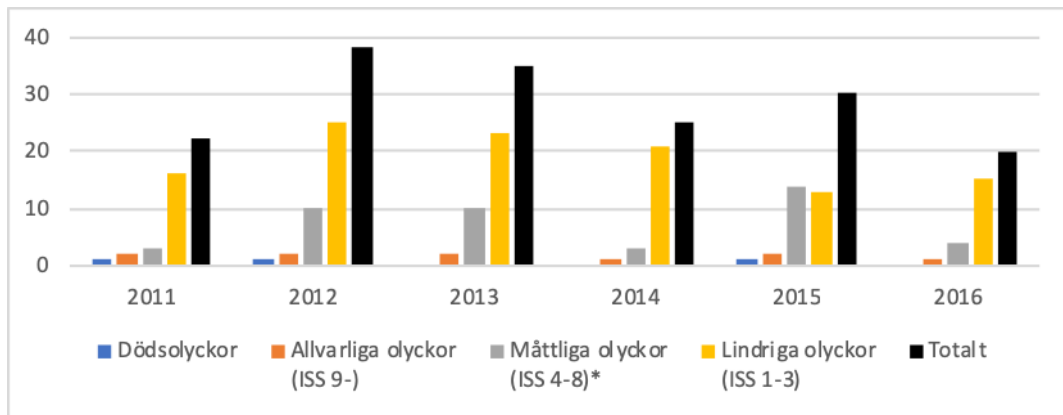
Under perioden 2011 - 2016 inträffade totalt 278 trafikolyckor i Vaggeryds kommun. Olyckorna har resulterat i 8 döda, 10 allvarligt skadade, 55 måttligt skadade och 185 lindrigt skadade.



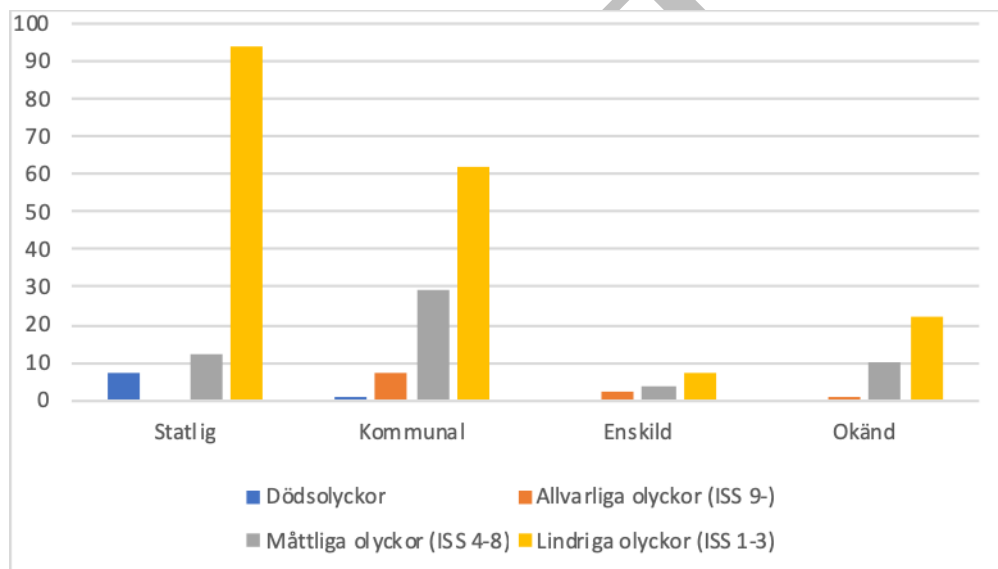
Olyckor statliga och kommunala vägar



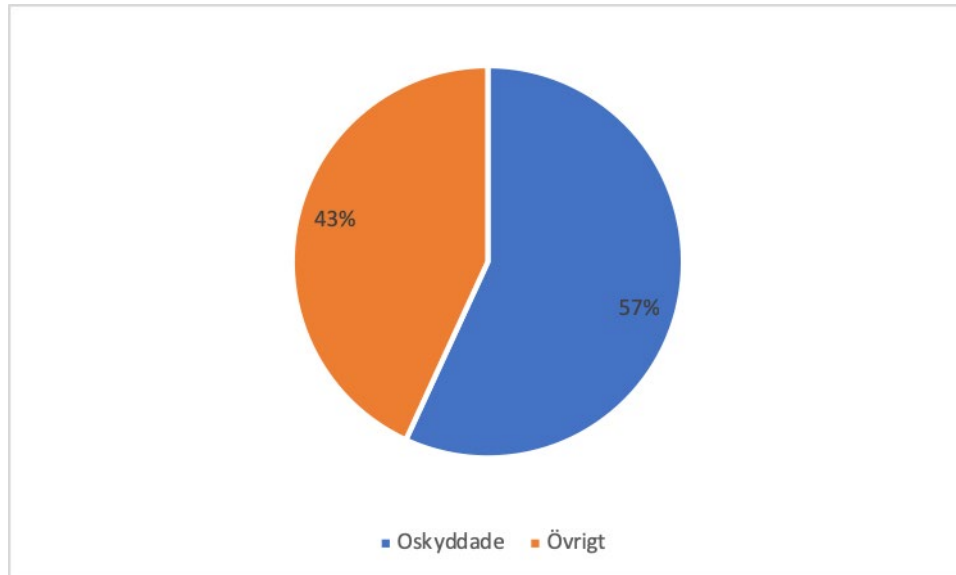
Olyckor kommunala vägar



Av olyckorna har 113 stycken inträffat på det statliga vägnätet (7 döda, 0 allvarligt skadade, 12 måttligt skadade och 94 lindrigt skadade) och 99 på det kommunala vägnätet (1 döda, 0 allvarligt skadade, 7 måttligt skadade och 62 lindrigt skadade). Resterande olyckor har inträffat på övriga vägar.



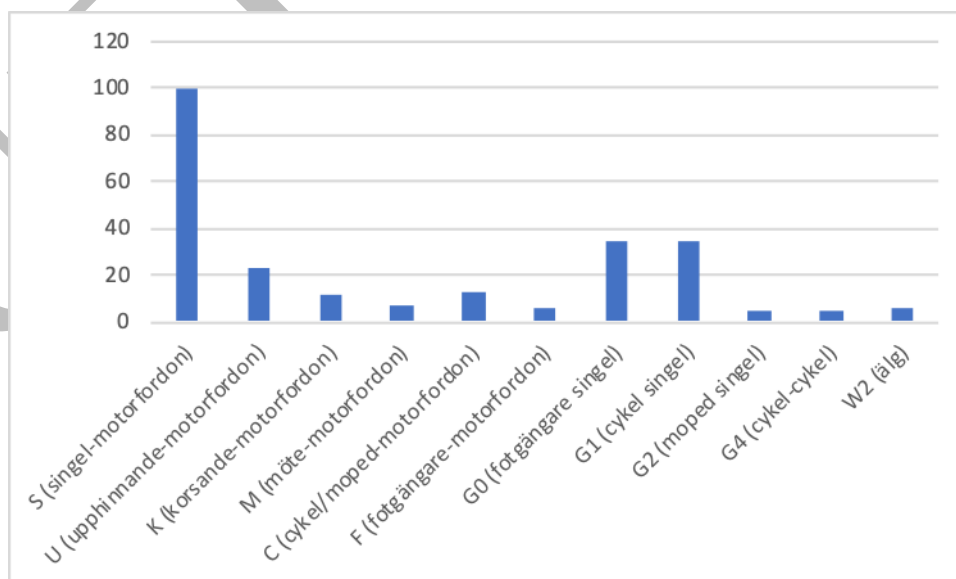
På det kommunala vägnätet är det olyckor med oskyddade trafikanter som är överrepresenterade, det vill säga olyckor med fotgängare, cyklister och mopedister.



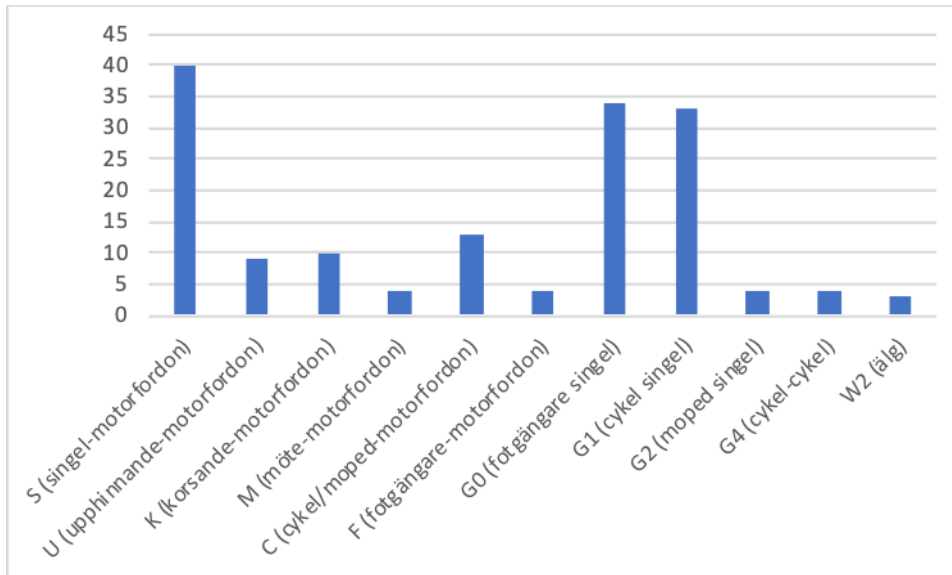
Under samma period har 101 olyckor inträffat, där oskyddade trafikanter varit inblandade. Av dessa är 34 fotgängare (fotgängare singel) och 34 cyklister. (Cykel singel) Dessa inträffar i första hand på kommunala vägar.

Den enskilt största olyckstypen i Vaggeryds kommun är singel olyckor med motorfordon.

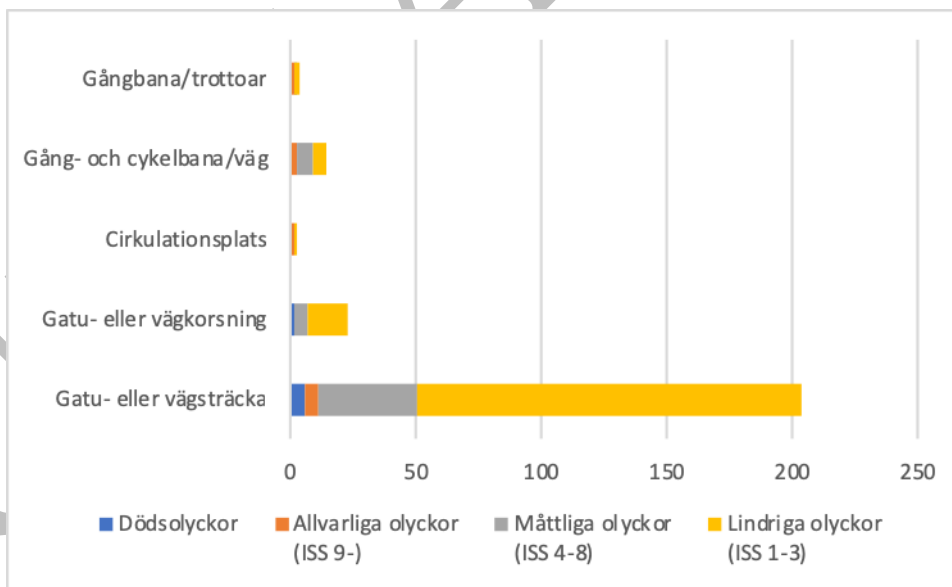
Olyckstyp kommunala och statliga vägar



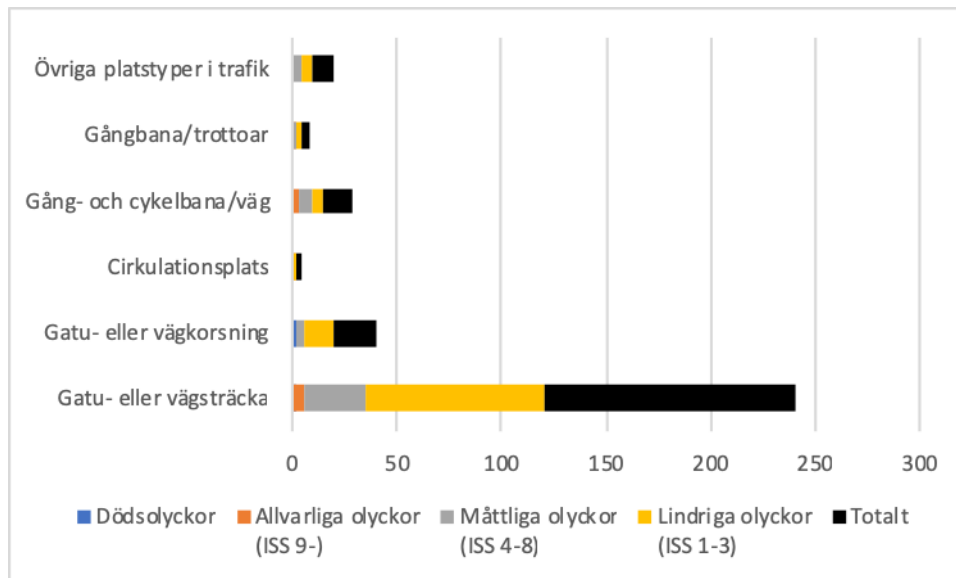
Olyckstyp kommunala vägar



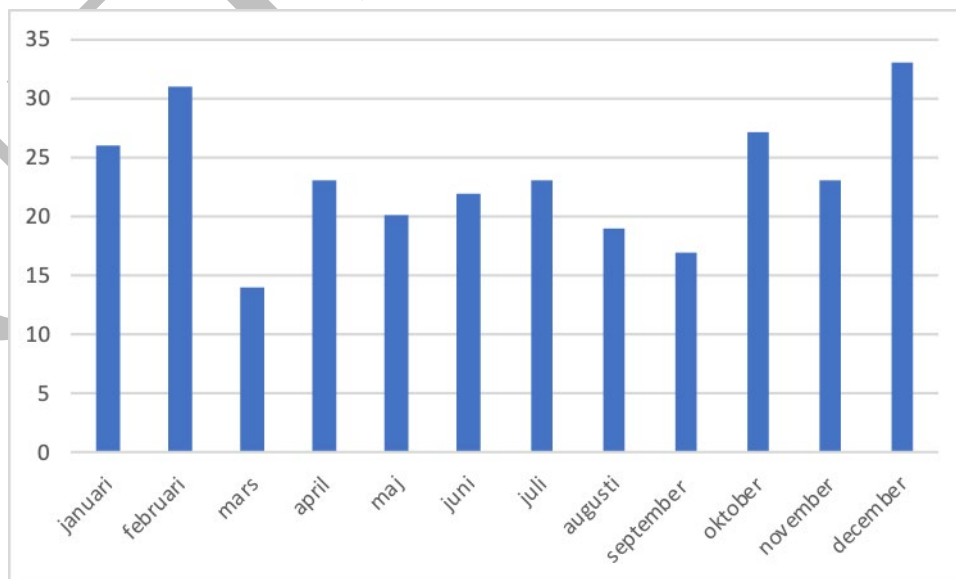
Platstyp kommunala och statliga vägar



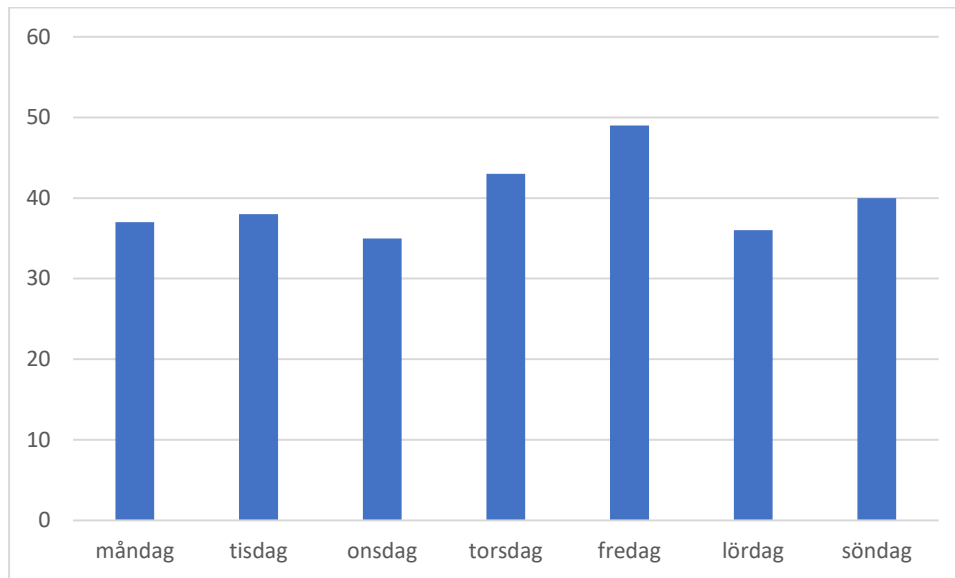
Platstyp kommunala vägar



Olyckor fördelat på månad



Olyckor fördelat på veckodag



Mål och åtgärder

Det övergripande målet är att minska antalet olyckor med personskador. Här redovisas fem målområden som Vaggeryds kommun inriktar sitt trafiksäkerhetsarbete på.

1. Påverka trafikantbeteenden

Att följa reglerna i trafiken är avgörande för en bra trafiksäkerhet.

Följande insatser görs på området:

- **Insatser kopplat mot skola och barnomsorg:**
 - Trafiksäkerhetsutbildning på låg och mellanstadiet, utdelning av reflexer med mera. NTF eller extern part kan vara behjälplig med tematisk utbildning.
 - Information till föräldrar i årskurs 8 med fokus på moped och hjälmanvändning samt trimning.
 - Don't drink and drive-kampanj på gymnasiet.
 - Inventera och säkerhetsbedöma kommunens skolskjuthållplatser.
- **Övriga insatser:**

- Ökat reflexanvändande genom utdelning till skolor, pensionärsföreningar, flyktingförläggningar vid förfrågan. Även reflexkampanjer via reklam i tv i utvalda butiker, kommunens webbplats samt sociala medier.
- Regelbundna möten med polis, andra kommuner, räddningstjänsten, trafikverket och NTF.
- Stödja ett lugnare körsätt i trafikmiljön där oskyddade trafikanter vistas, genom att trafikmiljön anpassas för hastighetsgränser och risker genom fysiska åtgärder och hastighetspåminnande skyltning.
- Samverka med polisen kring det årliga medborgarlöftet gällande trafiksäkerhetsfrämjande insatser.
- Fortsätta använda parkeringsövervakning för att skapa trafiksäkrare parkeringsmönster.

2. Minska halkolyckor

Halkolyckor för gående och cyklister är kanske det största trafiksäkerhetsproblemet. Följande insatser görs för att minska halkolyckor:

- Prioritera centrala gång- och cykelvägar vid snöröjning och halkbekämpning
- Tekniska kontoret tillhandahåller sand för att boende på ett enkelt sätt ska kunna sanda vid sin bostad.
- Prioritering av grusupptagning på våren för att minska olycksrisken för gående och cyklister.

3. Bygga om trafikmiljöer

Ombyggnader av trafikmiljöer har under flera år haft fokus på barn och ungdomars möjlighet att själva kunna ta sig till skola och fritidsanläggningar. Följande insatser görs på området:

- Utredning för att se över och klassificera säkra GCM-passager. *
- Ta fram en handlingsplan för hur kommunen ska arbeta med säkra passager.
- Bygga 500 meter GC-väg per år, enligt förslag i GC-plan.
- Fasa ut övergångsställen på de ställen där de inte behövs enligt inventering och Trafikverkets riktlinjer.
- Utförandet av gång- och cykelpassager eller övergångsställen görs enligt Trafikverkets standardritningar. Förstärkt belysning vid behov.
- Genomföra hastighetsöversyn på vägarna i Vaggeryds kommun.

Prioriterade åtgärdslistor arbetas fram årligen.

4. Säkert arbete på väg

I samband med nyanläggning eller driftjobb är det viktigt med fastlagda rutiner

för att uppnå en säker arbetsplats. Handboken- Arbete på väg ska följas. TA-planer ska kontrolleras.

5. Olycksuppföljning

Trafik- och samverkansgruppen sammanställer statistik över trafikolyckor med hjälp av NTF Jönköpings län. Statistiken används som underlag för olycksuppföljning och trafiksäkerhetsåtgärder. Inkluderar även statistik över viltolyckor.

- Årlig rapportering till politiker.

* En gång-, cykel- och mopedpassage (GCM-passage) definieras som säker om den är planskild eller om 85 procent av bilisterna passerar i maximalt 30 km/tim. Det senare åstadkoms mest effektivt genom att ha någon form av fysiskt farthinder i anslutning till övergångsstället.