

Namn på dokumentet:
Trafiksäkerhetsprogram 2020–2023

Version: 2.0

Dokumenttyp: Program

Gäller: Tills vidare

Revideras: 2024

Dokumentansvarig: Teknisk chef

Senast ändrad: 2020-05-14, § 77

Beslutad av: Tekniska nämnden

Ärendenummer: 2020/3007

Trafiksäkerhetsprogram 2020–2023



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 trafiksystem som förbättrar säkerhet och tillgänglighet.

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).

Trafiksäkerhetsprogrammet bör uppdateras var fjärde år.

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

Nuläget

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 2017 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

Nio av tio anser att ”inte köra full” är en av de tre viktigaste faktorerna för trafiksäkerhet. Hälften menar att ”inte använda mobiltelefon” är bland det viktigaste, samt fyra av tio uppger bilbältesanvändning som en av de viktigaste trafiksäkerhetsfaktorerna.

Trafiknykterhet

Sju 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

53% 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 25 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

22 procent uppger att de använder reflexer om vägen är belyst, medan 36 procent om belysning saknas. Användandet av reflexvästar har ökat bland både barn och vuxna. Reflexanvändningen ökar med stigande ålder.

Mer riskfylld trafik

Sex av tio män och sju av tio 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 85 % som instämmer i att det borde vara förbjudet att tala i mobiltelefon när man kör bil. Det är skillnader mellan könen, där 90 % av kvinnorna instämmer, jämfört med 79 % av männen.

Övergångsställen

Ungefär var fjärde 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.

Följande indikatorer följs i dagsläget upp.

Indikator	Utgångsläge	2018	Mål för 2020	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 %	66 %	80 %	Ej i linje med nödvändig utveckling
Andel trafikarbete med nyktra förare	99,71 %	99,73 %	99,90 %	Ej i linje med nödvändig utveckling
Andel bältade i framsätet i personbil	96 %	99 %	99 %	I linje med nödvändig utveckling
Andel cyklisterna med hjälm	27 %	42 %	70 %	Ej i linje med nödvändig utveckling
Andel mopedister med rätt använd hjälm	96 %	93 %	99 %	Ej i linje med nödvändig utveckling
Andel trafikarbete med högsta Euro NCAP-klass	20 %	76 %	80 %	I linje med nödvändig utveckling
Rätt användning av motorcykel	-	-	-	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 %	Ej i linje med nödvändig utveckling
Andel kommuner med god kvalitet på underhåll av GC-vägar	18 %	36 %	70 %	Mäts vartannat år. Kan därmed inte bedömas
Systematiskt trafik-säkerhetsarbete i linje med ISO 39001	-	-	-	Mäts inte ännu, mål saknas
Antal omkomna i trafiken	440	324	220	Ej i linje med nödvändig utveckling
Antal allvarligt skadade i trafiken	5 400	4200	4 100	I linje med nödvändig utveckling

Under 2018 omkom 324 personer i vägtrafikolyckor. Det är en ökning med 29 procent jämfört med 2017 då 252 personer omkom. Utfallet 2018 ligger 35 procent över den nivå som krävs för att följa den nödvändiga utvecklingen (max 240 omkomna år 2018) mot etappmålet 2020. Antalet allvarligt skadade beräknas till 4200, vilket är i linje med nödvändig utveckling. År 2017 beräknades 4400 personer ha skadats allvarligt.

Trafiksäkerheten i Mullsjö

STRADA

STRADA (Swedish Traffic Data Acquisition) är ett informationssystem som hanterar skador och olyckor inom hela vägtransportsystemet. Systemet bygger på data från två 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 5 senaste åren, 2014–2018.

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.

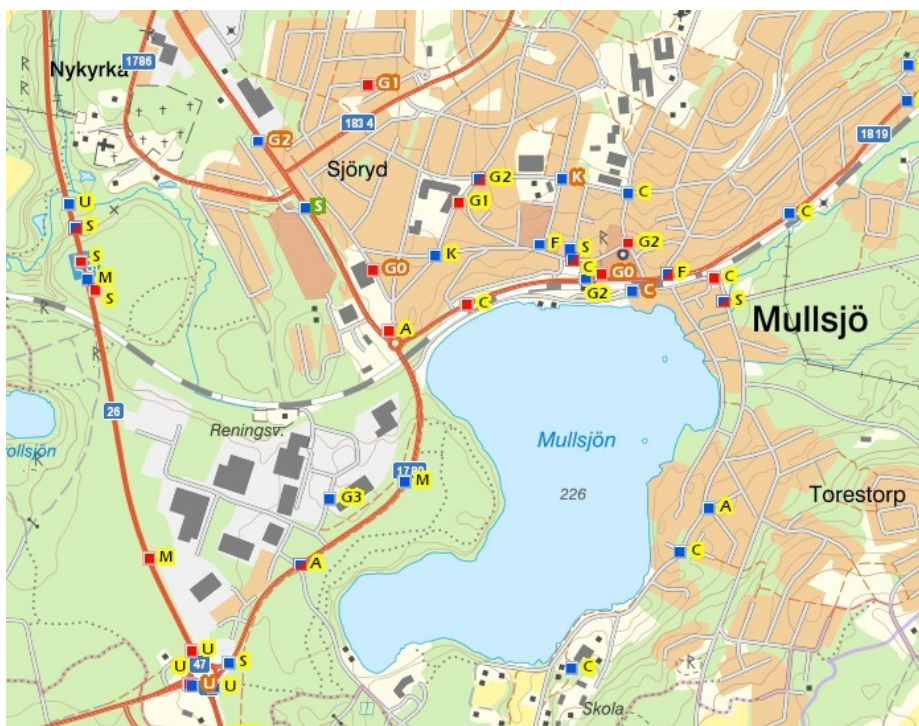
Samhällskostnader

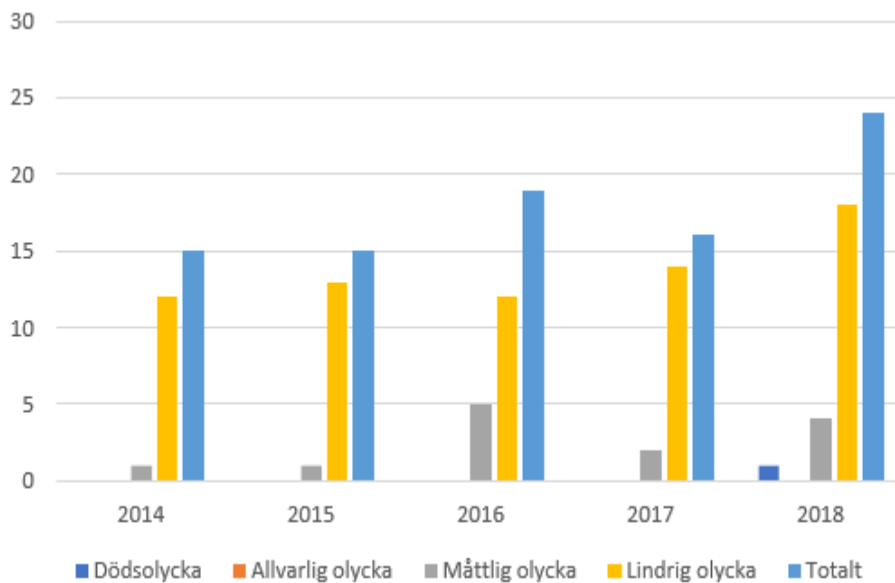
För att kunna prioritera och avväga olika trafiksäkerhetsåtgärder, och se till att de gemensamma resurserna används på ett effektivt sätt behövs ett ekonomiskt mått på de olika olyckstyperna. En värdering av samhällets kostnader har tagits fram av Trafikverket och är hämtad från publikationen ”Effektsamband 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	46,6 mkr
Svår	12,85 mkr
Lindrig	267 tkr

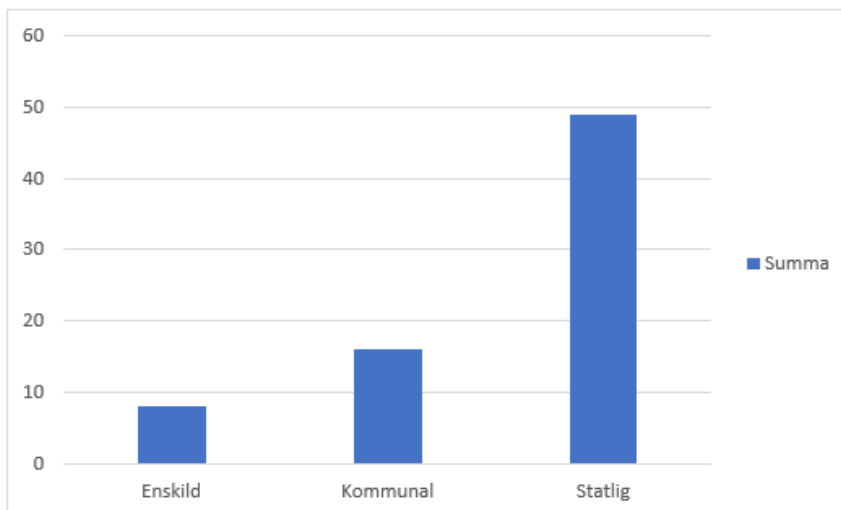
Beskrivning av olycksutvecklingen mellan 2014 och 2018 i Mullsjö kommun

Under perioden 2014–2018 inträffade totalt 89 trafikolyckor i Mullsjö kommun. Olyckorna har resulterat i 1 död, 0 allvarliga olyckor, 13 måttliga olyckor och 69 lindriga olyckor.



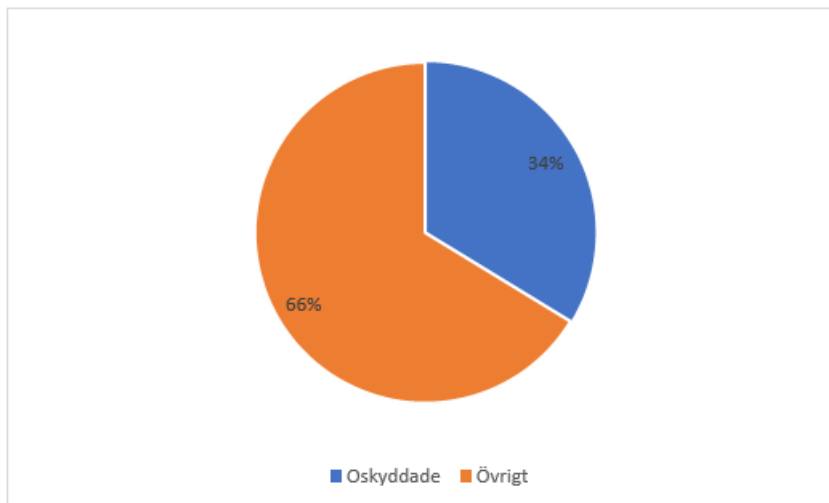
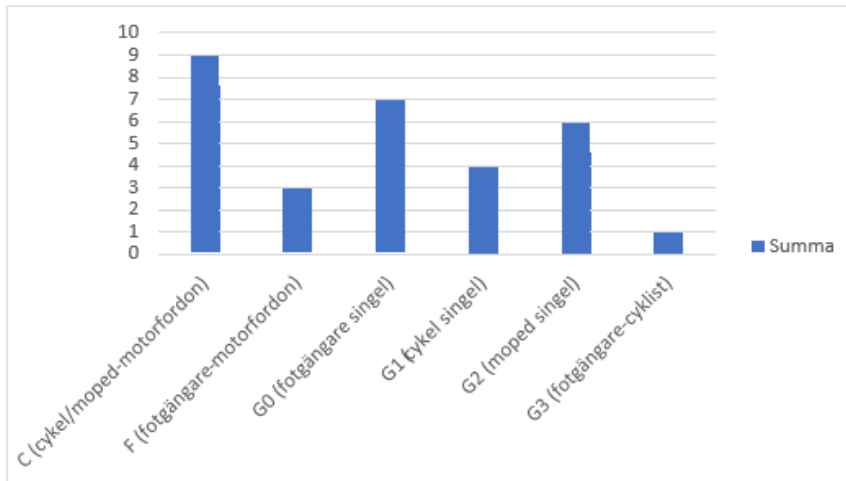


49 stycken olyckor har inträffat på det statliga vägnätet (1 död, 5 måttliga olyckor och 43 lindriga olyckor) och 16 stycken på det kommunala vägnätet (0 döda, 0 allvarliga olyckor, 4 måttliga olyckor och 12 lindriga olyckor). Resterande olyckor har inträffat på övriga vägar.



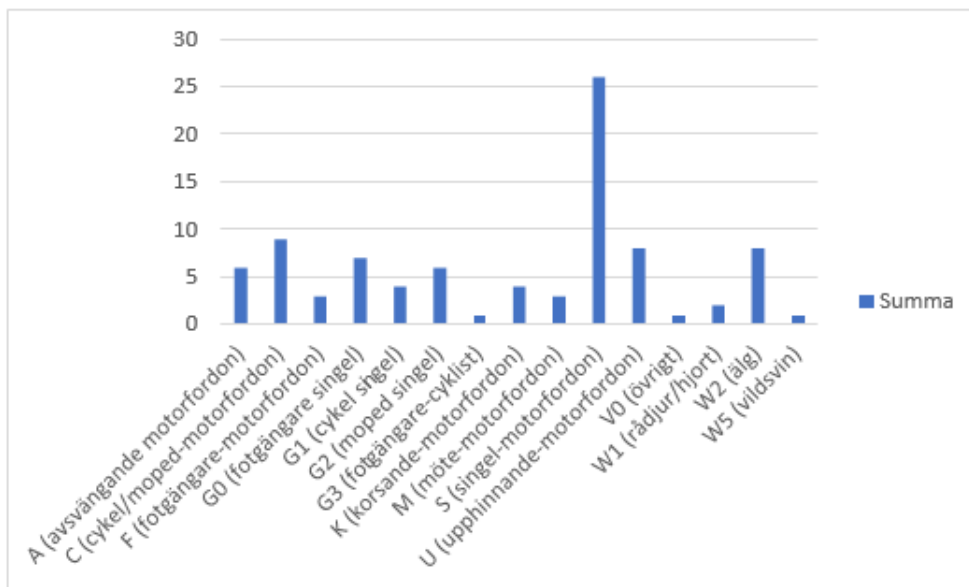


Under samma period har 30 olyckor inträffat, där oskyddade trafikanter varit inblandade. Av dessa är 7 fotgängare (fotgängare singel) och 4 cyklister. (Cykel singel) (Siffrorna är tagna utifrån STRADA.)

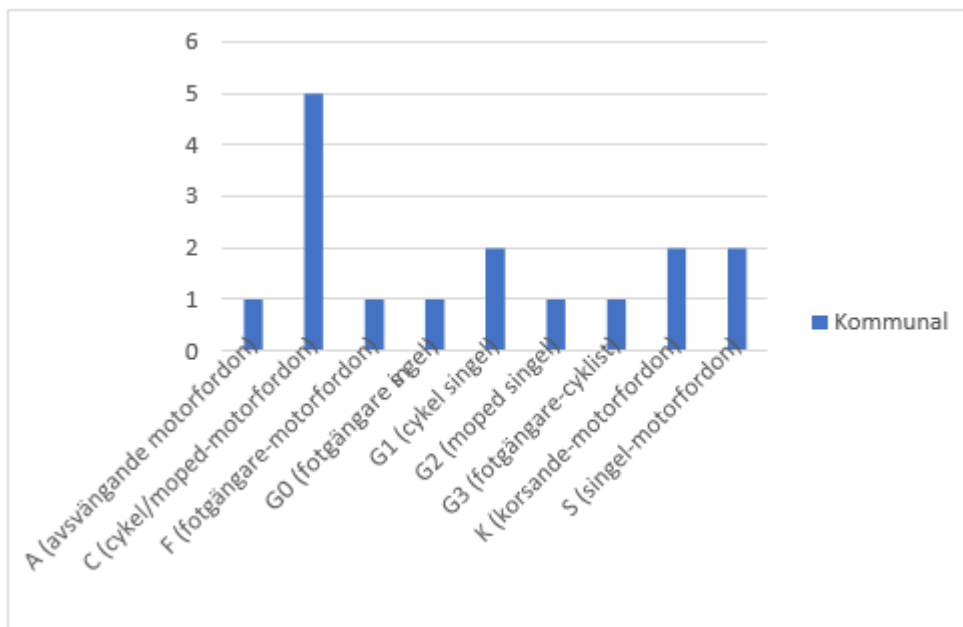


De dominerande olyckstyperna

Den enskilt största olyckstypen i Mullsjö kommun är singelolyckor med motorfordon.



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



Mål och åtgärder

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

1. Påverka trafikbeteenden

2. Att följa spelreglerna i trafiken är avgörande för en bra trafiksäkerhet. Följande insatser görs på området:

- Trafiksäkerhetsutbildning i skolan ingår i ordinarie undervisning i ämnesblocken SO/NO i årskurserna F-3 och 7–9. I detta ingår reflexanvändning, trafikvett, cykelhjälm, attityder, mopedåkning, långsamtgående fordon (LGF), alkohol och trafik.
- Ökad reflexanvändning genom kampanjer där utdelning av reflexer sker.
- Stödja ett lugnare körsätt i trafikmiljöer där oskyddade trafikanter vistas genom att den generella hastighetsöversyn som genomförts följs upp med fysiska förbättringsåtgärder.
- Hastighetsmätning utförs i tätorterna för ökad efterlevnad av hastighetsbegränsningar.
- Regelbundna möten med polisen och Brottsförebyggande- och Folkhälsorådet Mullsjö kommun, där ett fokusområde är att minska alkohol och droger i trafiken.
- Årliga möten i samverkan gällande trafiksäkerhet där polis, räddningstjänst, Trafikverket, NTF, trafikskolor och Mullsjö kommun medverkar.

3. Minska halkolyckor

- Prioritera gång- och cykelvägar och särskilt utsatta platser vid snöröjning och halkbekämpning.
- Prioritering av grusupptagning på våren för att minska olycksrisken för gående och cyklister.

4. 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:

- Säkra gång- och cykelvägar med prioritering för barn och ungdomar.
- Åtgärder för att stödja de nya hastighetsgränserna. Säkra gång- och cykelpassager på 60-sträckor prioriteras.
- Övergångsställen fasas ut på de ställen där de inte behövs av tillgänglighetsskäl.

- Utförandet av gång- och cykelpassager eller övergångsställen görs enligt Trafikverkets standardritningar. Förstärkt belysning.
- Samverkan med Trafikverket för att förbättra säkerheten på det statliga vägnätet.
- Prioriterade åtgärdslistor arbetas fram årligen och beslutas i tekniska nämnden.
- Kartläggning och mätning av skolevers väg till och från skolan. När, var och hur de stora flödena av oskyddade trafikanter är.
- Analys av trafikflöden kring skolor och förskolor

5. Säkert arbete på väg.

6. I samband med nyanläggning eller driftjobb är det viktigt med fastlagda rutiner för att uppnå en säker arbetsplats. Följande insatser görs på området:

- Anvisningar utarbetas både för drift- och anläggningsarbete. Gäller både för egen regi och externa jobb.
- Regelbunden utbildning för alla medarbetare som utför arbete i trafikmiljöer.
- Tydliggöra vem som har samordningsansvar för trafiksäkerheten för projekteringshandlingar och vid utförandet.
- Trafikansvarig i kommunen håller kontinuerlig kontakt med Trafikverket för ökad säkerhet på de statliga vägar som finns i kommunen.