

Revisionshistorik		
Version	Författare	Kommentar
1.0	Anders Kronmarker	Giltig från och med 2015-05-13
<b>Dokumenttyp</b> Riktlinjer	<b>Beslutad av</b> Kommunstyrelsen 2015-05-13 § 144	<b>Gäller för</b> Alla kommunens verksamheter

## Trafiksäkerhetsprogram 2015-2018

### 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).

I Mullsjö är trafiksäkerhetsprogrammet en ingående del i arbetet med ”Trygg och säker kommun”, ett projekt som tar ett helhetsgrepp på alla trygghets- och säkerhetsfrågor.

Trafiksäkerhetsprogrammet kommer att uppdateras var fjärde år i samband med ny mandatperiod.

NTF i 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 2011 års trafiksäkerhetsenkät, som Trafikverket genomför årligen. 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”, 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

63 % 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 22 procent av cyklister 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 tonårs- grupperna 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 vägtransportssystemet. 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.

## Trafiksäkerheten i Mullsjö

### Beskrivning av olycksstatistik mellan 2008 och 2013

Under perioden 2008-2013 inträffade totalt 107 trafikolyckor inom Mullsjö kommun. Olyckorna har resulterat i 3 döda, 13 svårt skadade och 91 lindrigt skadade. . Av olyckorna har 54 stycken inträffat på det statliga vägnätet (3 döda, 7 svårt skadade, 44 lindrigt skadade) och 21 på det kommunala vägnätet (0 döda, 2 svårt skadade, 19 lindrigt skadade). Resterande olyckor har inträffat på övriga vägar.

Under samma period har 38 olyckor inträffat, där oskyddade trafikanter varit inblandade. Av dessa är 24 fotgängare och 14 cykel/mopedolyckor. (Siffrorna är tagna utifrån STRADA.)

### De mest olycksdrabbade gatorna i Mullsjö kommun mellan 2008 och 2013

Gata	Antal olyckor	Kommentar	Antal fordon per dygn
Rv 26	26 stycken	Statlig väg Olycksdrabbad!	6853 fordon/dygn. (2012)
185	5 stycken	Statlig väg	Okänt
Tidaholms vägen	2 stycken	Lindriga olyckor	1331 fordon/dygn. (2013)

## 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 trafikantbeteenden



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

- Trafiksäkerhetsutbildning på grundskolan genom Trafikkalendern, utdelning av reflexer med mera
- Information till föräldrar i årskurs 8 med fokus på moped och hjälmanvändning samt information om alkohol, andra droger och droganvändning.
- Ökat reflexanvändande genom årlig kampanj.
- Regelbundna möten med polis och trafikskolor
- Stödja ett lugnare körsätt i trafikmiljöer där oskyddade trafikanter vistas, genom generell sänkning av högsta tillåten hastighet från 50 till 40 kilometer i timman och genom fysiska åtgärder.

### 2. Minska halkolyckor

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

- Prioritera gång- och cykelvägar vid snöröjning och halkbekämpning
- Åtgärda platser med återkommande problem; hala plattor, järnvägsövergångar etcetera.
- ”En påse sand”. Vi tillhandahåller sand för att boende på ett enkelt sätt ska kunna sanda vid sin bostad. Prioritera grusupptagning på våren.

### 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:

- 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. Hänsyn måste dock tas till äldre och funktionshindrade. Nyanläggning av övergångsställen skall vara ett alternativ om det behövs för att tillgodose dessa gruppers behov
- Utförandet av gång- och cykelpassager eller övergångsställen görs enligt Trafikverkets standardritningar. Förstärkt belysning.
- Aktivt arbeta för en fortsatt utbyggnad av gång och cykelvägsnätet
- Samverka med Trafikverket för att förbättra säkerheten på det statliga vägnätet. Prioriterade åtgärdslistor arbetas fram årligen och beslutas i tekniska nämnden.

### 4. Säkert arbete på väg

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.