



Dokumenttyp Riktlinjer	Beslutad av (datum och §) Tekniska nämnden	Giltig fr o m 2013-xx-xx
Dokumentansvarig Teknisk chef		
Gäller för Alla kommunens verksamheter	Senast reviderad	Version nr 1

## Trafiksäkerhetsprogram 2013-2017

### 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 högländskommunerna. På detta sätt blir vi effektivare i vårt arbete och hittar gemensamma lösningar. Medverkar i samarbetet gör också Högländets räddningstjänstförbund, Trafikverket, polisen och Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande (NTF).

I Vetlanda 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. Detta program kommer därför att åter tas upp efter valet 2014.

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 ”Inte köra mot rött ljus”, ”Använda bilbälte” och ”Hålla avståndet till framförvarande fordon”.

## Trafiknykterhet

Sex 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

Mer än varannan person, betydligt fler kvinnor än män, tycker att det är rimligt att sänka hastighetsgränserna för att öka trafiksäkerheten. De som främst vill ha sänkta hastighetsgränser är 65 år eller äldre.

## Bilbälte

99 procent av kvinnorna och 95 procent av männen uppger att de alltid eller nästan alltid använder bilbältet i framsätet i tätortstrafik. Bältesanvändningen är något lägre bland män i åldersgruppen 20-24 år.

## Cykelhjälm

Var sjunde cyklist bland såväl män som kvinnor uppger att de alltid eller nästan alltid använder hjälm. Hjälmanvändningen är högst bland äldre personer och lägst i åldrarna 18-24 år. Lagen säger att från och med 1 januari 2005 ska alla barn och ungdomar under 15 år använda hjälm när de cyklar.

## Synbarhet

28 procent uppger att de använder reflexer om vägen är belyst, medan 37 procent om belysning saknas. Användandet av reflexvästar har ökat bland både barn och vuxna. Reflexanvändningen ökar med stigande ålder.

## Mer riskfylld trafik

Närmare två tredjedelar av de tillfrågade gör bedömningen att trafiken har blivit mer riskfylld under senare år. Denna åsikt har i störst utsträckning kvinnor och personer över 55 år.

## Mobiltelefon och bilkörning

Ungefär två av tre tillfrågade anser att det borde vara förbjudet att prata i mobiltelefon när man kör ett fordon.

## 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. Ansvaret för säkerheten delas mellan systemutformare och de som använder vägtransportsystemet. Samtidigt som åtgärder ska vidtas för att förhindra olyckor, måste vägtransportsystemet 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 Vetlanda**

### **Beskrivning av olycksstatistik mellan 2008 och 2012**

Under perioden 2008-2012 inträffade totalt 338 trafikolyckor med personskada inom Vetlanda kommun. Olyckorna har resulterat i åtta döda, 50 svårt skadade och 330 lindrigt skadade. 18 av dessa olyckor har hänt på övergångsställen och fem på cykelöverfart.

Av olyckorna har 93 stycken hänt på det kommunala vägnätet med en död, 12 svårt skadade och 80 lindrigt skadade.

Under samma period har 46 stycken olyckor inträffat, där oskyddade trafikanter varit inblandade. Av dessa är 12 fotgängare och 34 är cykel/mopedolyckor. 34 skadades lindrigt, nio var svårt skadade och tre omkom.

Trafikolyckor innebär inte bara sorg och lidande för de drabbade och deras anhöriga, utan kostar också samhället stora pengar.



## De mest olycksdrabbade gatorna i Vetlanda kommun mellan 2008 och 2012

Gata	Antal olyckor	Kommentar	Antal fordon per dygn
Storgatan	16	Två olyckor på övergångsställe och en cykelöverfarten i korsningen Storgatan-Stortorget	7 400
Kullgatan	7	Två olyckor med cyklister i korsningen Kullgatan-Markörvägen. De flesta olyckorna är korsningsolyckor.	4 000
Missionsgatan	5	En olycka på övergångsställe och en på cykelöverfart. De flesta olyckorna är korsningsolyckor.	7 600
Magasinsgatan	5	De flesta olyckor är korsningsolyckor i korsningen Tomasgatan-Vasagatan	3 400

### Mål och åtgärder

Det övergripande målet är att minska antalet olyckor med personskador. Här redovisas fem målområden som Vetlanda 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 lågstadiet genom Trafikkalendern, utdelning av reflexer med mera
- Information till föräldrar i årskurs 8 med fokus på moped och hjälmanvändning.
- Don't drink and drive-kampanj på gymnasiet. Information om att alkohol och bilkörning inte hör ihop.
- Ökat reflexanvändande genom årlig kampanj. 2012 delades 4 000 reflexer ut.

- 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.
- Subventionera priset på halkbroddar. Under vintern 2011-2012 såldes 650 broddar och lika många förväntas säljas 2013.
- Subventionera cykelhjälm
- ”En påse sand”. Vi tillhandahåller sand för att boende på ett enkelt sätt ska kunna sanda vid sin bostad. Under vintern 2011-2012 delades 7 000 påsar sand ut.
- 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.
- 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.

## 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.

## **5. Olycksuppföljning**

I samverkan med Höglandskommunerna är målsättningen att dokumentera alla insatser som polis, räddningstjänst och ambulans genomför vid trafikolyckor. Informationen ska redovisas årligen i tekniska nämnden och ligga till grund för prioriterade insatser och olycksuppföljning.

- Etablera rutiner för dokumentation, analys och redovisning samordnat på Höglandet.