

# Trafiksäkerhetsprogram 2014-2017

för Sävsjö kommun

Antagen av kommunfullmäktige 2014-11-17 § 18

## Innehållsförteckning

1 Förord .....	3
2 Nuläge .....	3
3 Vad påverkar trafiksäkerheten.....	3
4 Enkät om trafiksäkerhet.....	4
4.1 Trafikbeteenden.....	4
4.11 Trafiknykterhet .....	4
4.12 Hastighet.....	4
4.13 Bilbälte.....	4
4.14 Cykelhjälm.....	5
4.15 Synbarhet .....	5
4.16 Mer riskfylld trafik .....	5
4.17 Mobiltelefon och bilkörning.....	5
4.18 Övergångsställen .....	5
5 Nollvisionen .....	5
6 Etappmål .....	6
7 Trafiksäkerheten i Sävsjö .....	6
7.1 Beskrivning av olycksstatistik mellan 2008 och 2012.....	6
7.2 De mest olycksdrabbade gatorna Sävsjö kommun mellan 2008 och 2012 .....	6
8 Mål och åtgärder.....	7
8.1 Påverka trafikantbeteenden .....	8
8.2 Minska halkolyckor .....	9
8.3 Bygga om trafikmiljöer.....	9
8.4 Säkerhet på väg.....	10
8.5 Olycksuppföljning .....	10

### Bilagor

- Trafikpolicy för Sävsjö kommun
- Gång- och cykelvägsplan
- Handlingsplan för trafiksäkerhetsprogrammet Sävsjö kommun (ej framtagna än)

## 1 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 trafiksysteem som förbättrar säkerhet och tillgänglighet.

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



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.

## 2 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.

## 3 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.

#### **4 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.



##### **4.1 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".

##### **4.11 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.

##### **4.12 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.

##### **4.13 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.

#### 4.14 Cykelhjälm

Var sjunde cyklist bland såväl män som kvinnor uppger att de alltid eller nästan alltid använder hjälm. Hjälm användningen 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.

#### 4.15 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.

#### 4.16 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.

#### 4.17 Mobiltelefon och bilkörning

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

#### 4.18 Övergångsställen

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



### 5 Nollvisionen

Nollvisionen beslutades av riksdagen 1997. Den är både en vision om vägtrafik där ingen människa ska dödas eller skadas svårt 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 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 allvarigare personskador.

## 6 Etappmål

Riksdagen beslutade i juni 2009 om ett nytt etappmål för trafiksäkerheten. Det innebär att antalet dödade ska halveras och antalet svårt 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.

## 7 Trafiksäkerheten i Sävsjö

### 7.1 Beskrivning av olycksstatistik mellan 2008 och 2012

Under perioden 2008-2012 inträffade totalt 152 trafikolyckor inom Sävsjö kommun. Olyckorna har resulterat i 2 döda, 12 svårt skadade och 138 lindrigt skadade. 2 av dessa olyckor har hänt på cykelöverfart.

Av olyckorna har 81 stycken inträffat på det statliga vägnätet (2 döda, 8 svårt skadade, 72 lindrigt skadade) och 61 på det kommunala vägnätet (0 döda, 4 svårt skadade, 57 lindrigt skadade).

Under samma period har 60 olyckor inträffat, där oskyddade trafikanter varit inblandade. Av dessa är 35 fotgängare och 21 cykel/mopedolyckor.

### 7.2 De mest olycksdrabbade gatorna Sävsjö kommun mellan 2008 och 2012

När man går igenom olyckstatistiken för Sävsjö kommun i STRADA så kan man inte särskilja någon speciell gata som är mer olycksdrabbad.

Däremot har Sävsjö kommun listat ett par platser som man anser vara trafikfarliga. Dessa är:

- Sävsjö
  - Hagneområdet (genomgående raka, breda gator)
  - Smedgatan/lv 127
  - Eksjöhovgårdsvägen/lv128
  - Lv 128 mot Eksjö ca. 1 km.
  - Skepperstadvägen/Smedgatan
  - Storgatan/Odengatan
  - Odengatan/Västra järnvägsgatan
  - Ljungagatan/Sanatorievägen
  - Västra järnvägsgatan norr om järnvägsbron
  - Västra esplanaden/Vrigstadsvägen

- Busstationen/torget
- Storgatan/Linnégatan/Eksjöhovgårdsvägen
- Korsningen Hantverkargatan/Mejensjögatan
- Vrigstad
  - Rv 30/Värdshusvägen
  - Rv 30/Slättsjövägen
  - Rv 30/Statoil
  - Rv 30/lv127
- Stockaryd
  - Fasanvägen västra infarten/lv756
  - Nygatan/lv756
  - Bangårdsgatan
- Rörvik
  - Lv 756/ lv744 mer förtydligande av korsningen
  - Lv 744 utfart norrut över bron

## **8 Mål och åtgärder**

### ***Trafikpolicy för Sävsjö kommun***

**Sävsjö kommun** strävar efter att i alla lägen förebygga riskerna för att någon av våra kommuninvånare och anställda kan komma att drabbas av ohälsa och olycksfall i trafiken.

Trafiksäkerhet är i grunden en fråga om attityder, omdömen och beteende. Denna policy ska styra vårt arbete med att skapa bättre förutsättningar för en bra trafiksäkerhet i vår kommun.

#### **TRAFIKSÄKERHET**

- Resor och transporter sker på ett trafiksäkert sätt.
- Att ingen dödas eller skadas svårt i trafiken
- Att information till kommuninvånarna är kontinuerlig och aktuell
- Att utbyggnad av gång- och cykelvägar sker enligt uppsatta mål
- Att Sävsjö kommuns arbetsmiljöarbete är systematiskt och innefattar trafikutbildningar som krävs för våra anställda

#### **MILJÖ**

- Minska resors och transporters miljöbelastning
- Att utsläppen av koldioxid och andra föroreningar minskas

- *Att buller och vibrationer från väg- och järnvägstrafik minskas och förebyggs*
- *Att nya gator och vägar samt ombyggnation av befintliga gator och vägar planeras och utformas så att påverkan på natur och miljö blir så liten som möjligt*
- *Att transportsäkerhet för farligt gods ökar*

### **TRIVSEL**

- *Trivsamma trafik- och gatumiljöer skapas*
- *Att bra belysning finns på gator, gång- och cykelvägar och allmänna platser*
- *Att samverkan mellan oskyddade och fordonstrafikanter ges bra förutsättningar*
- *Att kommuninvånare bidrar till trivsel i trafikmiljön, t ex siktröjning och användning av reflexer*

Det arbetsområde som framgår av Utvecklingsstrategin för Sävsjö kommun är att gång- och cykelvägar ska byggas ut till ett tätorts-sammanbundet nät. Tekniska förvaltningen har som mål att bygga ut gång- och cykelvägar med 700 m/år.

I handlingsprogrammet enligt lag 2003:778 om Skydd mot olyckor, pkt 5.11 Trafikolycka, ska det arbetas med följande fokus;

- Delta i trafiksäkerhetsgruppen på Höglandet
- Verka för att säkerheten på vägar i kommunen ska ökas
- Verka för att diken, väggrenar och skyddsanordningar utformas så att skador vid avkörning minskas
- Andelen cyklister som använder hjälm ska öka i alla åldrar
- Persontransporter inom kommunal verksamhet ska ske säkert
- Hänsyn ska tas till trafiksäkerhet i all samhällsplanering

I de kommande textdelarna redovisas fem arbetsområden som Sävsjö kommun inriktar sitt trafiksäkerhetsarbete på utifrån Trafikpolicy antagen av Kommunfullmäktige 2014-xx-xx.

### **8.1 Påverka trafikantbeteenden**

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

- Informationsträffar på förskolor och skolor där problematiken vid hämtning- och lämning av barnen belyses tillsammans med Polis, tekniska förvaltningen och lokal press.
- Utdelande av reflexer och visning av informationsfilm i butikerna som rör varierande trafikfrågor i samarbete mellan räddningstjänsten, tekniska förvaltningen och polis.



- Räddningstjänsten besöker F-klass 2, 5 och 8 för information och "skydd mot olyckor" där trafikolyckor ingår. Ex. reflexanvändning, cykelhjälm, mopedåkande, säkerhetsbälten samt nykterhet.
- Don` t drink and drive genomförs tillsammans med Polis, ambulans, Räddningstjänsten och skolpersonal. Detta sker på Hofgårdskolan och Rörviksskola, högstadiet.
- Hastighetsdisplayer flyttas runt i tätorten för ökad hastighets- efterlevnad.
- Sävsjö kommuns högstadieskolor, årskurs 8, medverkar i "Mopedmästarna" varje år och information ges till berörda föräldrar på föräldramöten.
- Regelbundna möten i Trafiksäkerhetsgruppen på höglandet där Polis, Räddningstjänsten, Trafikverket, flertalet kommuner i närområdet och NTF medverkar.
- 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.
- Avtal som är tecknat med skolskjutsleverantör ska kontinuerligt följas upp av resultatenheten skolskjutsar.

## 8.2 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
- Utdelning av halkbroddar har gjorts på senare år, vilket kommer fortsätta i samarbete med lokala butiker
- Prioritering av halkbekämpning av trappor, tunnlar och gatukorsningar.
- Sandpåsar delas ut för eget bruk på trappor och uppfart vid bostaden.
- Prioritera grusupptagning på våren.

## 8.3 Bygga om trafikmiljöer

Ombyggnader av trafikmiljön har under flera år haft fokus på säkerhet vid övergångsställen samt utbyggnad av cykelvägar. Följande insatser görs på området:

- Säkra gång- och cykelvägar med prioritering för skolvägar och liknande. Planering och genomförande enligt gång- och cykelvägsplanen för Sävsjö kommun, bilaga 1.
- Efterleva de nya hastighetsgränserna med fysiska åtgärder där så är nödvändigt för trafiksituationen.
- Övergångsställen fasas ut på de ställen där de inte behövs av tillgänglighetsskäl.
- Belysningsförstärkning för oskyddade trafikanter.
- Nära dialog med lokala organisationer t.ex. Handikapprådet som delger sina synpunkter på gatumiljön.
- Samverkan med Trafikverket för att förbättra säkerheten på det statliga vägnätet, i synnerhet med frågor kring oskyddade trafikanter.

#### **8.4 Säkerhet 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:

- Generella trafikanordningsplaner tas fram för driftarbeten över året samt särskilda planer inför varje större projekt, både egna och övr. entreprenörers.
- Regelbunden utbildning för alla medarbetare som utför arbete i trafikmiljöer.
- Fordon som används till arbete i vägmiljö ska vara utmärkta enligt gällande lagar och krav.
- Arbetsmiljöplan tas fram för samtliga återkommande projekt.
- Räddningstjänsten följer instruktionen för arbete på väg, framtagen i RäddsamF vid räddningstjänst.
- Skolskjutshållplatser på vägar med högre hastighet än 80 km/h ska inventeras enligt Trafikverkets modell för bedömning av risk och otrygghet vid busshållplatser, publikation: 2010:1.
- Alla elever som åker skolskjutsar ska bli tilldelade en reflexväst som används som "biljett" samt ökar synligheten och säkerheten utmed vägar och vid hållplatserna.

#### **8.5 Olycksuppföljning**

I samverkan med Höglandskommunerna är målsättningen att dokumentera alla insatser som Polis, Räddningstjänst och ambulans genomför vid trafikolyckor. Informationen ska redovisas årligen för kommunstyrelsen och ligga till grund för prioriterade insatser och olycksuppföljning.

- Etablera rutiner för dokumentation, analys och redovisning samordnat på Höglandet. Räddningstjänsten samt tekniska förvaltningen ska medverka vid utredning, allt ta del av underlag från haverikommissionen och polisen, av dödsolyckor på det kommunala vägnätet.
- Framtagning av STRADA´s statistik samt Daedalus statistik i GIS-systemet är påbörjat januari 2013.



För mer information finns följande att läsa:

Nollvisionen:

<http://www.trafikverket.se/Privat/Trafiksakerhet/Vart-trafiksakerhetsarbete/Trafiksakerhetsmal/Nollvisionen/>

Trafikverket:

<http://www.trafikverket.se/>

NTF:

<http://www.ntf.se/>

STRADA:

<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Vag/STRADA-informationssystem-for-olyckor-skador/>

Höglandets Räddningstjänstförbund:

<http://www.raddningstjansten.com/>