

TRAFIKSÄKERHETSPROGRAM 2021-2025



HABO KOMMUN

Innehåll

Inledning	3
Nuläge	4
Enkät om trafiksäkerhet	5
Etappmål - På väg till noll	7
Trafiksäkerheten i Habo	8
Mål och åtgärder	12

Trafiksäkerhetsprogrammet är antaget av
kommunstyrelsen den 1 december 2021 § 141

Inledning

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.



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, omdömen 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.

Strategiskt hållbarhetsarbete

Trafiksäkerhetsprogrammet är ett av många styrande dokument, som ingår i kommunens strategiska hållbarhetsarbete.

Kommunens strategiska hållbarhetsarbete omfattar det miljömässiga, det sociala och det ekonomiska perspektivet på hållbar utveckling. Det strategiska arbetet bygger på Agenda 2030 med de globala hållbarhetsmålen, de nationella miljökvalitetsmålen och våra lokala mål. Även FNs konvention om barnens rättigheter (barnkonventionen) är styrande i kommunens hållbarhetsarbete som utgår från Habo kommuns övergripande vision "Habo kommun - den hållbara kommunen för hela livet".

Trafiksäkerhetsprogrammet knyter an till alla perspektiven för hållbar utveckling, särskilt det sociala perspektivet.

Genom trafiksäkerhetsprogrammet finns en koppling till 2 av de 17 globala hållbarhetsmålen. Det handlar om mål 3 God hälsa och välbefinnande och mål 11 Hållbara städer och samhällen.



FN:s konvention om barns rättigheter

FN:s konvention om barns rättigheter (barnkonventionen) är en del av den internationella folkrätten och blev svensk lag i januari 2020. Det innebär att alla åtgärder som rör barn ska beakta barnets bästa och inkludera ett barnperspektiv i fattade beslut. Alla målområdena i trafiksäkerhetsprogrammet knyter an till berörda artiklar i barnkonventionen

Enkät om trafiksäkerhet

Nedan beskrivs resultatet från 2018 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 den allra viktigaste trafiksäkerhetsfrågan, när de har fått välja mellan åtta olika alternativ. Hela 85 %, både män och kvinnor uppger detta. Därefter följer ”Att inte använda mobiltelefon när man kör”, ”Använda bilbälte”, ”Inte köra mot rött ljus”

Trafiknykterhet

5 % av de tillfrågade uppger att de under det senaste året har kört bil efter att ha druckit alkohol, män i större utsträckning än kvinnor. 4 % av de tillfrågade uppger att man har åkt med en förare de misstänkt varit alkoholpåverkad.

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.

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 % av cyklisterna som nästan alltid använder cykelhjälm när de cyklar, medan 56 % 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 hjälmbararna. I tonårsgrupperna avviker könsmönstret och flickorna använder hjälm i lägre utsträckning än pojkarna.

Synbarhet

22 % uppger att de använder reflexer om vägen är belyst, medan 36 % 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.

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.

Ansvaret för säkerheten delas mellan systemutformare och de som använder vägtransport-systemet. 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.

Etappmål - På väg till noll

Regeringen beslutade i februari 2020 om ett nytt etappmål, där antalet omkomna i vägtrafiken ska halveras till år 2030 och allvarligt skadade ska minska med minst 25 %. Utgångsvärdet är medelvärden av utfallet år 2017 - 2019. Det nya etappmålet innebär i faktiska tal max 133 omkomna i vägtrafiken, samt maximalt 3 100 allvarligt skadade i vägtrafiken år 2030.

Trafiksäkerhet, dess konsekvenser och möjliga lösningar ingår i de globala hållbarhetsmålen, Agenda 2030 och är nära kopplade till de andra hållbarhetsutmaningarna, så som klimatförändringar, hälsa, jämlikhet, fattigdom och mänskliga rättigheter.

Målstyrning med hjälp av indikatorer

Samtliga indikatorer	Övergripande etappmål			
	Utgångsläge	Nuläge	Mål 2020	
	440	221	220	■
	5400	3850	4100	■

Indikatorer där kommunen kan påverka				
	Utgångsläge	Nuläge	Mål 2020	
Hastighetsefterlevnad (kommunal väg)	64%	65%	80%	■
Nykter trafik	99,71%	99,75%	99,90%	■
Bältesanvändning	96%	98,4%	99%	■
Användning av cykelhjälm	27%	47%	70%	■
Användning av mopedhjälm	96%	93%	99%	■
Säkra gång-, cykel- och mopedpassager	19%	28%	35%	■
Drift och underhåll av cykelvägar	18%	19%	70%	■
Genomsnittlig reshastighet (kommunal väg)	49 km/tim	47 km/tim	46 km/tim	■

Målstyrningsarbetet redovisas årligen på en konferens som Trafikverket anordnar i april och där analyser av trafiksäkerhetsutvecklingen presenteras. Detta presenteras också i en årlig rapport (Trafikverket publikation 2020:120). En del av indikatorerna lyser grönt, och är linje med nödvändig utveckling, en del är inte det.

Minskning av dödsolyckor - aktuellt

Under 2019 omkom 221 personer i vägtrafikolyckor i Sverige. Det är en minskning med 32 % jämfört med 2018, då 324 personer omkom. Utfallet för 2019 ligger 5 % under nivån som krävs för att följa den nödvändiga utvecklingen (max 232 omkomna år

2019) mot etappmålet 2020. Antalet allvarligt skadade beräknas till 3 850 under år 2019, vilket är 6 % under målet för 2020. Det är en minskning 350 personer i jämförelse med år 2018.

Trafiksäkerheten och samhällskostnaden i Habo

Under perioden 2014–2019 inträffade totalt 135 trafikolyckor i Habo kommun. Olyckorna har resulterat i 4 dödsolyckor, 34 svåra olyckor och 97 lindriga olyckor.

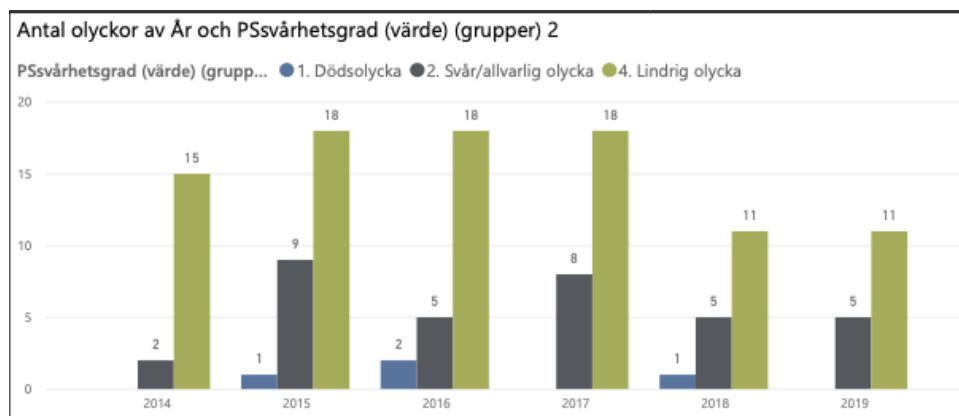
Under tidsperioden 2014-2019 har det inträffat 34 svåra olyckor i Habo kommun. Det innebär ett snitt på 5,6 svåra olyckor per år och en samhällskostnad på 71 96 000 kronor per år (12,85 miljoner x 5,6).

Ett dödsfall i trafiken kostar samhället 46,6 miljoner kronor per år, enligt ASEK 6.1, vilket är samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn, framtaget av Trafikverket. Enligt samma beräkningsmodell kostar en allvarligt skadad 12,85 miljoner kronor. Kommunens kostnader utgör åtta procent av detta och regionernas tre procent.

Den totala samhällskostnaden för dödsfall och svåra olyckor i trafiken blir således 109 240 000 kronor per år. Som beskrivet tidigare utgör en kommuns kostnad 8 procent av denna totala summa. För Habo kommuns del blir det en årlig kostnad på 8 739 200 kronor.

Döda och svårt skadade

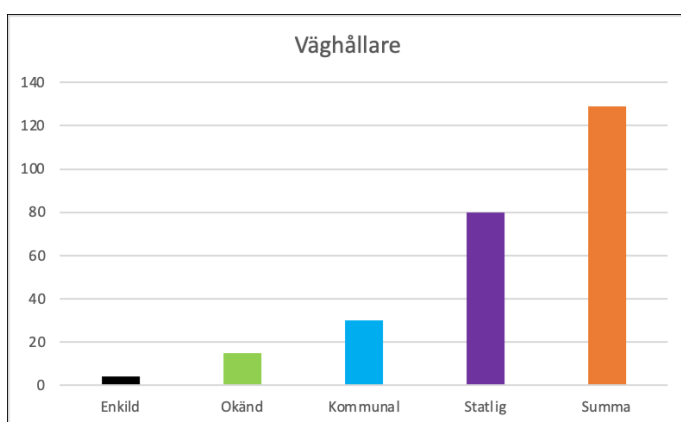
Under tidsperioden 2014-2019 har det inträffat sammanlagt 4 dödsolyckor i Habo kommun. Det innebär ett snitt på 0,8 döda per år och en samhällskostnad på 37 280 000 kronor per år (46,6 miljoner x 0,8).



De data som används i analysen är hämtade från STRADA, (Swedish Traffic Data Acquisition) ett informationssystem som hanterar skador och olyckor inom bela vägtransportssystemet. En värdering av samhällets kostnader har tagits fram av Trafikverket och är hämtad från publikationen "Effektsamband för transportsystem". För en kommuns kostnad beräknas endast döda och svårt skadade i trafiken. ASEK är en olycksvärdering för vägtrafikolyckor, per skadad eller dödad i trafiken, i miljoner kr per dödad/ skadad person. Den innehåller både materiella skador och en riskvärdering. Prinsnivån gäller 2014.

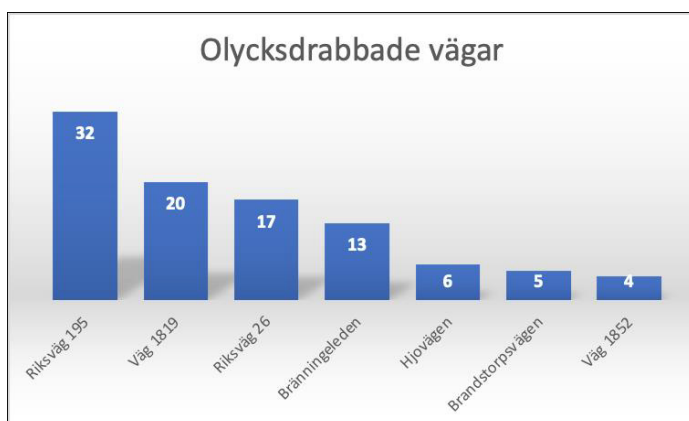
Väghållare – Var sker olyckorna?

Av olyckorna har 80 stycken inträffat på det statliga vägnätet (1 död, 5 måttliga olyckor och 43 lindriga olyckor) och 30 stycken på det kommunala vägnätet (0 döda, 0 allvarliga olyckor, 4 måttliga olyckor och 12 lindriga olyckor). Resterande olyckor har inträffat på väg där väghållaren är okänd eller enskild väghållare.



Olycksdrabbade vägar

Enligt Transportstyrelsens statistik är den mest olycksdrabbade vägsträckan i Habo kommun, länsväg 195, med sammanlagt 32 olyckor, följt av väg 1819 (20 olyckor), riksväg 26 (17 olyckor), Bränningeleden (13 olyckor), Hjövägen (6 olyckor), Brandstorpsvägen (5 olyckor) och väg 1852 (4 olyckor). Väghållaransvaret på dessa sträckor kan vara både kommunal och statligt.



Den vanligaste olyckstypen på länsväg 195 är singelolyckor med motorfordon (14), därefter följer singelolycka med cykel (8), kollisionsolyckor motorfordon (6) och upphinnandeolyckor (4)

Den vanligaste olyckstypen på väg 1819 är singelolyckor med motorfordon (8), därefter följer upphinnandeolyckor (6), frontalkollision (3), påkörningsolyckor (3)

Den vanligaste olyckstypen på riksväg 26 är singelolyckor med motorfordon (10), därefter följer kollisionsolyckor (5), upphinnande (2)

Den vanligaste olyckan på Bränningeleden är upphinnandeolyckor (7), därefter följer singelolyckor med motorfordon (5), kollisionsolycka (1)

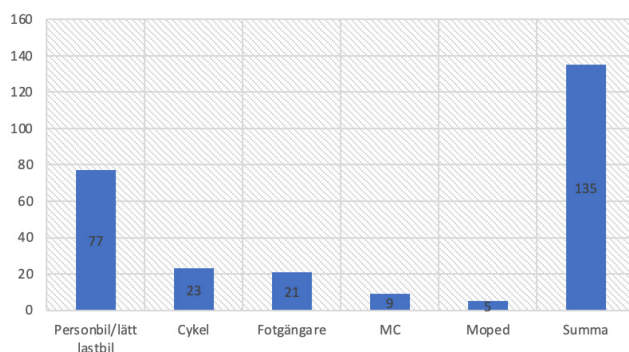
Den vanligaste olyckan på Hjovägen är påkörningsolyckor (3) och upphinnandeolyckor (3)

Den vanligaste olyckan på väg 1852 är singelolyckor med motorfordon (3)

Olyckor trafikategori

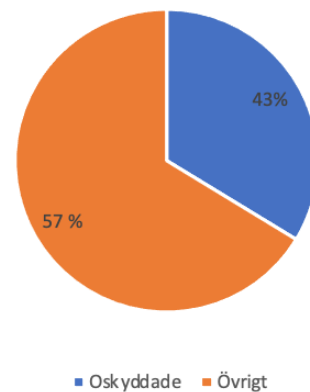
Allra flest olyckor under denna tidsperiod i Habo kommun, sker med personbil eller lätt lastbil. Sammanlagt 77 olyckor. En stor andel oskyddade trafikanter är dock representerade i statistiken. Under perioden har det inträffat 23 olyckor med cykel, 21 olyckor med fotgängare, 9 olyckor med MC och 5 olyckor med moped. Sammanlagt har det inträffat 135 olyckor under perioden.

Olyckor trafikategori



Oskyddade trafikanter

Sammanlagt står trafikolyckor med oskyddade trafikanter för en hög andel av alla olyckor under denna tidsperiod (43%)



De dominerande olyckstyperna

Den enskilt största olyckstypen i Habo kommun med fordonstrafik är singelolyckor med motorfordon. Därefter följer kollision möte/omkörning, kollision upphinnande, påkörning av cykel/fotgängare/moped.

Olyckstyp fordonstrafik



Mål och åtgärder

Det övergripande målet är att minska antalet olyckor med personsador. Här redovisas fyra mål med tillhörande åtgärder.

Mål 1: Påverka trafikantbeteenden	
Åtgärd/aktivitet	Ansvar för genomförandet
Trafiksäkerhetsutbildning på lågstadiet, säker cykling för årskurs 3, cykelhjälm, trafikvett, attityder och mopedåkning, alkohol och trafik, årskurs 7-9	Barn- och utbildningsförvaltningen
Information till föräldrar i årskurs 8 med fokus på moped och hjälmanvändning	Barn- och utbildningsförvaltningen
Ökat reflexanvändande genom utdelning av reflexer höstperiod	Barn- och utbildningsförvaltningen
Halvårsvisa möten i Samverkansgrupp trafiksäkerhet Habo, där polis, räddningstjänst, Trafikverket och NTF medverkar	Tekniska förvaltningen
Arbeta aktivt för att förbättra skolskjutsverksamheten i kommunen. Hållplatsinventering, avtalsuppföljning på skolskjutsentreprenörer m.m.	Barn- och utbildningsförvaltningen

Mål 2: Minska halkolyckor	
Halkolyckor för gående och cyklister är kanske det största trafiksäkerhetsproblemet.	
Åtgärd/aktivitet	Ansvar för genomförandet
Prioritera gång- och cykelvägar vid snöröjning och halkbekämpning först	Tekniska förvaltningen
Åtgärda platser med återkommande problem; hala plattor, broar etc.	Tekniska förvaltningen
Prioritering av grusupptagning på våren för att minska olycksrisken för gående och cyklister	Tekniska förvaltningen

Mål 3: Bygga om trafikmiljöer	
Ombyggnader av trafikmiljön har under flera år haft fokus på barn och ungdomars möjligheter att själva kunna ta sig till skola och fritidsanläggningar.	
Åtgärd/aktivitet	Ansvar för genomförandet
Säkra gång- och cykelvägar med prioritering för barn och ungdomar.	Tekniska förvaltningen
Åtgärder för att stödja de nya hastighetsgränserna. Säkra gång- och cykelpassager på 60-sträckor prioriteras.	Tekniska förvaltningen
Övergångställen fasas ut på de ställen där de inte behövs av tillgänglighets-skäl. Nya säkra passager görs istället	Tekniska förvaltningen
Vid nybyggnation av framförallt skolor bör trafiksäkerheten och trafikmiljön vara en högt prioriterad fråga	Tekniska förvaltningen

Mål 4: Säkerhet vid vägarbeten på och intill väg, skolområden m.m.	
I samband med nyanläggning eller driftjobb är det viktigt med fastlagda rutiner för att uppnå en säker arbetsplats.	
Åtgärd/aktivitet	Ansvar för genomförandet
Rutiner finns för att ta fram och godkänna trafikanordningsplaner inom kommunen. Gäller både för egen regi och externt arbete.	Tekniska förvaltningen
Regelbunden utbildning för alla medarbetare som utför arbete i trafikmiljöer.	Tekniska förvaltningen
Tydliggöra vem som har samordningsansvar för trafiksäkerheten för projekteringshandlingar och vid utförande.	Tekniska förvaltningen
Information om pågående vägarbeten ska finnas på kommunens webbplats.	Tekniska förvaltningen

