

# Trafiksäkerhetsprogram

för Mariestad, Töreboda och Gullspång

Antagen av Kommunfullmäktige Mariestad 2018-xx-xx, § x  
Antagen av Kommunfullmäktige Töreboda 2018-xx-xx, § x  
Antagen av Kommunfullmäktige Gullspång 2018-xx-xx, § x



# Innehåll

<b>Inledning</b> .....	<b>4</b>
Kommunernas roll .....	4
<b>Trafiksäkerhet</b> .....	<b>5</b>
Nollvisionen – nationellt trafiksäkerhetsarbete .....	5
Kommunernas trafiksäkerhetsarbete .....	6
Hastighetens betydelse .....	6
Trygghet .....	7
<b>Nulägesbeskrivning</b> .....	<b>8</b>
Hastigheter .....	8
Övergångsställen och passager .....	8
Gång- och cykelvägnät .....	8
Olycksstatistik - STRADA .....	9
Övrigt .....	9
<b>Strategier</b> .....	<b>10</b>
Hastighet .....	10
Gupp/farthinder .....	10
Övergångsställen och passager .....	10
Gång- och cykelvägar .....	10
Belysning .....	11
Samverkan .....	11

# Inledning

Nollvisionen är grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige. Den är fastställd genom beslut i riksdagen 1997. Nollvisionen är bilden av en framtid där människor inte dödas eller skadas för livet i vägtrafiken. Trafiksäkerhetsarbetet i Nollvisionens anda innebär att vägar, gator och fordon i högre grad ska anpassas till människans förutsättningar. Ansvaret för säkerheten delas mellan dem som utformar och dem som använder vägtransportssystemet.

Trafiksäkerhetsarbetet enligt Nollvisionen utgår från att allt ska göras för att förhindra att människor dödas eller skadas allvarligt. 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 allvarliga personskador. Trafikanterna har ansvar för att visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken samt att följa trafikreglerna. Om trafikanterna inte kan, förmår eller vill ta sin del av ansvaret, återgår ansvaret till systemutformarna att vidta ytterligare insatser för att motverka att människor inte ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken.

## Kommunernas roll

Syftet med det kommunala trafiksäkerhetsprogrammet är att med utgångspunkt i Nollvisionen visa på vad som är kommunernas ansvar för att bidra till att de nationella målen uppfylls. Vidare ska trafiksäkerhetsprogrammet visa på vilka åtgärder kommunerna behöver arbeta med och genomföra för att öka trafiksäkerheten och bidra till måluppfyllelsen.

Mariestad, Töreboda och Gullspång ska bidra till att det nationella målet om att minska antalet döda i trafiken till 220 st. samt att allvarligt skadade ska minska med 25 % till år 2020 uppfylls. Mål för trafiksäkerhet i Mariestad, Töreboda och Gullspågs kommuner fram till år 2020:

- Antalet döda och svårt skadade till följd av trafikolyckor bör i enlighet med nollvisionen fortlöpande minska
- Ingen ska dödas på det kommunala vägnätet år 2020

Det kommunala trafiksäkerhetsprogrammet ska ge en bild av trafiksäkerhetsläget för kommunerna, visa på vilka åtgärder som genomförts utmed det kommunala vägnätet samt vad som ytterligare behöver genomföras för ökad trafiksäkerhet. Till detta trafiksäkerhetsprogram följer tre handlingsplaner, en för respektive kommun, som innehåller konkreta förslag och åtgärdslistor till åtgärder som behövs. Ändringar och tillägg kommer att behövas i handlingsplanerna då saker förändras och nya behov uppstår.

## Mål

Antalet döda och svårt skadade till följd av trafikolyckor bör i enlighet med nollvisionen fortlöpande minska på det kommunala vägnätet

# Trafiksäkerhet

Trafiksäkerhet definieras enligt nationalencyklopedin som resultatet av åtgärder för att minska olycks- och skaderiskerna i trafiken. I praktisk planering kan begreppet enklast definieras som låg risk för personskador i trafiken.

## Nollvisionen – nationellt trafiksäkerhetsarbete

Hösten 1997 antog riksdagen Nollvisionen vilken skulle ligga till grunden för trafiksäkerhetsarbetet. Därmed gick man från att lägga kraften på att förebygga olyckor till att fokusera på att ingen ska dö eller skadas allvarligt i trafiken. En viktig del med Nollvisionen är det systematiska arbetet mot mål och samverkan mellan aktörer. Nollvisionen bygger på konkreta delmål med årliga uppföljningar och analyser.

Sedan 1997 har det hänt mycket på de svenska vägarna. Cirkulationsplatser, mitträcken, alkoholås och trafiksäkerhetskameror är några av de innovationer som höjt säkerheten på vägarna. Från 1997 till 2016 halverades antalet omkomna i trafikolyckor, men de sista åren har dock en plåtå nåtts. Därför antog regeringen den 1 september 2016 ett inriktningsdokument för trafiksäkerheten, Nystart för Nollvisionen.

Nollvisionens mål är att antalet dödade ska halveras till 220 st. och antalet allvarligt skadade ska minska med 25 procent mellan åren 2007-2020.

Områden som bör prioriteras är:

- Ökad hastighetsefterlevnad
- Ökat fokus på oskyddade trafikanter (inkl. ökad hjälmanvändning)
- Ökad andel vägar/gator med säkra hastighetsnivåer
- Ökad andel nykter trafik
- Ökad andel säkra bilar

Ökad hastighetsefterlevnad är den enskilt viktigaste faktorn för att uppnå nuvarande etappmål.

Trafiksäkerhetsarbetet bör på lång sikt även inkludera fallolyckor bland gående och dödsfall till följd av självmord. Dessa händelser klassas i dagsläget inte som trafikolyckor men står ändå för en betydande andel av de som omkommer och skadas allvarligt i transportsystemet.

Till etappmålen finns ett antal indikatorer – prioriterade insatsområden. Indikatorerna är följande och mäts varje år som en del av uppföljningen:

1. Hastighetsefterlevnad – statligt vägnät
2. Hastighetsefterlevnad – kommunalt vägnät
3. Nykter trafik
4. Bältesanvändning
5. Hjälmanvändning – cyklister och mopedister
6. Säkra personbilar
7. Säkra motorcyklar (ABS)
8. Säkra statliga vägar
9. Säkra GCM-passager
10. Drift- och underhåll på cykelvägar i tätort

## Kommunernas trafiksäkerhetsarbete

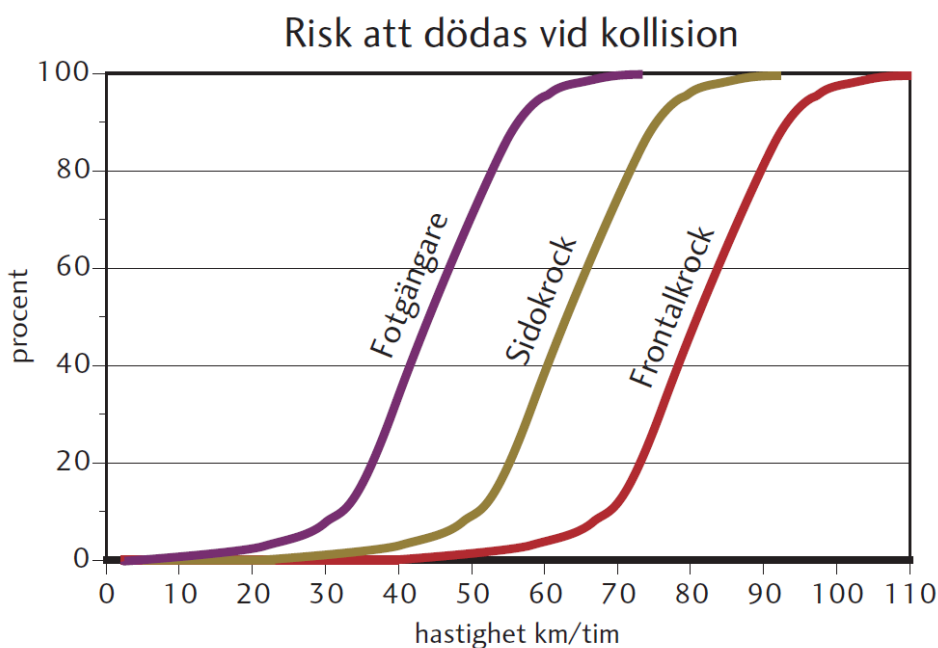
Mariestads, Töreboda och Gullspångs huvudansvar för trafiksäkerhetsarbetet ligger hos Tekniska nämnden. 1996 beslutade tekniska nämnden att tillsätta ett kommunalt trafiksäkerhetsråd (LOTS). LOTS arbetade aktivt med att öka trafiksäkerheten och belysa frågor kring detta genom samarbete med andra aktörer. Sedan ett antal år har LOTS upphört och arbetet och frågorna kring trafiksäkerhet ingår numera som ett av fyra fokusområden inom det brottsförebyggande rådet (BRÅ).

## Hastighetens betydelse

För att minska risken för att dö eller skadas allvarligt i trafiken är hastigheten avgörande. En minskning av hastigheten medför dels att olyckor kan undvikas och dels att skadeföljden blir mindre allvarlig. Enligt Nollvisionen bör den verkliga hastigheten inom tätbebyggt område uppgå till högst 30 km/tim inom de delar av gatunätet där gående och cyklister blandas med biltrafik, s.k. blandtrafik. Många kommuner har arbetat medvetet med att säkerställa en verklig hastighet om 30 km/tim i bl.a. bostadsområden och centrumområden samt vid viktiga gång- och cykelpassager.

Förutom att en verklig hastighet om 30 km/tim ger goda säkerhetsvinster vid blandtrafik, stödjer låga fordonshastigheter ett mer socialt och jämlikt samspel mellan bilister, cyklister och fotgängare. Ett bättre samspel ökar fotgängare och cyklisters tillgänglighet och bidrar till en mer attraktiv och trygg tätortstrafik.

Krockvårdskurvan visar hur fordonets hastighet vid påkörning påverkar den oskyddade trafikantens chans till överlevnad och chans att inte skadas allvarligt. För att få så stor utväxling som möjligt av de åtgärder som vidtas så är det önskvärt att påkörningshastigheten mellan bil och fotgängare inte överskrider 30 km/tim.



Källa: Handboken "Rätt fart i staden", VV och SKL 2008

Med anledning av ovanstående resonemang kring hastighetens betydelse är det viktigt att fordonen har låga hastigheter på de ställen där oskyddade trafikanters väg korsar motorfordonens väg, både längs med och tvärs.

För att kunna erbjuda säkra och trygga övergångsställen bör dessa vara hastighetssäkrade, så att fordonens hastighet inte överskrider 30 km/tim. För att garantera max 30 km/tim krävs att övergångsstället höjs upp eller förses med gupp. Om det av olika anledningar (t.ex. problem med vibrationer) inte går att bygga upphöjningar/gupp kan sidoförskjutningar av olika slag uppnå en del av effekten med låga hastigheter. Kan inte ett trafiksäkert och hastighetsbegränsat övergångsställe skapas är det bättre att göra en passage, ett ställe där man har skapat en möjlighet att korsa gatan t.ex. genom sänkta kantstenar, utan att märka ut det som övergångsställe. En passage innebär att fotgängaren/cyklisten får ta ett större ansvar men det inger inte den falska trygghet som ett övergångsställe kan göra där man lever i tron att alla bilar ska stanna.

## Trygghet

När man pratar om trafiksäkerhet är det viktigt att skilja på säkerhet och trygghet. I korthet kan trygghet i trafiken beskrivas som människors subjektiva upplevelse av att det är säkert att vistas i trafiken. Tryggheten beror på vilken risk den enskilda personen upplever och detta överensstämmer inte alltid med den verkliga olycksrisken. En trafikmiljö som uppfattas som otrygg av trafikanten kan vara oväntat trafiksäker likväl som att en trafikmiljö som upplevs som trygg av den enskilde trafikanten inte alltid är så trafiksäker som graden av upplevd trygghet ger sken av.

## Nulägesbeskrivning

Mariestad, Töreboda och Gullspång har en gemensam teknisk nämnd som ansvarar för den kommunala väghållningen och kommunernas trafiksäkerhetsarbete.

Åtgärder som genomförts de senaste åren för ökad trafiksäkerhet är många. I alla tre kommuner har nya gång- och cykelvägar byggts, trafiksäkerhetshöjande åtgärder kring skolor, trafiksäkra korsningar för oskyddade trafikanter samt ombyggnationer av korsningar där olyckor varit vanligt förekommande. Kommunerna arbetar även aktivt med säkra arbeten på väg. Det innebär att all personal som arbetar i eller vid trafikerade ytor utbildas och uppfyller samma krav som Trafikverket ställer på de som arbetar på det statliga vägnätet.

Verksamheten har även ansökt om och beviljats statlig medfinansiering till bland annat nya gång- och cykelvägar, tillgänglighetsanpassning av busshållplatser och åtgärder vid skolor.

### Hastigheter

I Mariestad, Töreboda och Gullspång finns idag varierande hastighetsbegränsningar. I vissa av tätorterna har 40 km/tim införts medan de på de flesta håll fortfarande är bashastighet 50 km/tim. Vid skolor och förskolor förekommer 30 km/tim med varierande utredning. Tekniska nämnden beslutade under hösten 2017 att uppdra verksamhet teknik att införa likvärdiga hastigheter vid alla skolor och förskolor som ligger i direkt eller nära anslutning till bilvägar. Hastighetsbegränsningarna ska vara 30 km/tim vid skolor och 30 km/tim vardagar 7-17 vid förskolor.

En av de största utmaningarna för alla landets kommuner är bristen på hastighetsefterlevnad och det är viktigt att kommunerna bidrar med en vägutformning som stämmer överens med den hastighet som eftersträvas. Samtidigt är det viktigt att fordonsförare ändrar sin inställning och attityd till hastighetsöverträdelser och inser vikten av att hålla de hastighetsbegränsningar som finns på vårt vägnät för att bidra till att ingen ska dö eller skadas allvarligt i en trafikolycka.

### Övergångsställen och passager

I Mariestads, Töreboda och Gullspång har många hastighetssäkringar genomförts på gång-, cykel-, och mopedpassager (GCM-passager). Detta har framför allt skett i anslutning till skolor och utmed skolvägar samt på större stråk där många oskyddade trafikanter rör sig. Samtidigt har man för ett antal år sedan gjort en översyn av alla övergångsställen och tagit bort de som inte bedömts som säkra. Detta arbete har genomförts framförallt i Mariestad och bör fortsätta i Töreboda och Gullspång.

### Gång- och cykelvägnät

I Mariestad finns en cykelnätsplan framtagen som visar på hur gång- och cykelvägnätet ska byggas ut. Den har också lett till en satsning på upprustning av gång- och cykelvägnätet som baseras på en inventering som gjorts. I Töreboda pågår ett arbete med en liknande plan som väntas antas under 2018. I Gullspång finns ingen cykelnätsplan men behov finns av att sammanställa detta för att kunna peka ut var och hur gång- och cykelvägnätet bör byggas ut.



## Olycksstatistik - STRADA

STRADA är en nationell databas där alla trafikolyckor rapporteras in. Insamlad data består dels av polisrapporterade trafikolyckor samt av sjukhuset inrapporterade olyckor. Det är från denna databas som den nationella statistiken baseras.

Dödsolyckorna inom MTG är till stor del ute på det statliga vägnätet, men det har förekommit dödsolyckor även på det kommunala vägnätet. De dödsolyckor som skett på det kommunala vägnätet har varit i Mariestad och har till stor del varit olyckor mellan motorfordon och cyklister. Flera av olyckorna har inträffat i korsningar där cyklister korsat bilväg. De förolyckade har i flera fall varit äldre som inte burit cykelhjälm. Vad gäller olyckor med allvarliga skador så har det förekommit en del singelolyckor med motorfordon samt en del singelolyckor för fotgängare.

Med hjälp av STRADA kan olycksläget granskas noggrannare vilket kommer ske under framtagandet av handlingsplanerna. Detta för att kunna se om det finns områden/platser som är i större behov av åtgärder än andra på grund av olycksläget.

## Övrigt

Andra åtgärder som genomförs för att öka trafiksäkerheten är information om växtlighetens betydelse i gatumiljön. Det är lika viktigt att kommunen sköter sin växtlighet som att enskilda fastighetsägare med tomt ut mot gata/gångbana/cykelbana gör det. Här används broschyren klipp häcken från Sveriges Kommuner och Landsting som informationsmaterial samtidigt som en rutin finns framtagen för hur enskilda fastighetsägares växtlighet hanteras genom information och sedan föreläggande om att väghållaren kan åtgärda växtligheten.

En trafikmiljö med god tillgänglighet bidrar även till att trafiksäkerheten blir bättre. Tillgänglighetsinventeringar med förslag på åtgärder för enkelt avhjälpna hinder (HIN) finns för alla tre kommuner och många åtgärder är genomförda utifrån det underlaget. Även tillgängliga busshållplatser är viktigt och varje år byggs några om, ofta med bidrag från Trafikverket.

InfraControl är ett synpunktshanteringsystem som infördes i början av 2017. Systemet innebär att invånarna i alla tre kommuner via hemsidorna eller en app kan lämna synpunkter och göra felanmälningar. När en synpunkt eller en felanmälan inkommer skickas den till rätt person direkt som kan åtgärda felet eller svara på synpunkten och återkoppling sker kontinuerligt till uppgiftslämnaren. En fördel med systemet är att det går lätt att få en överblick över inkomna synpunkter vilket gör att om flera synpunkter rör samma ärende så är det en bra grund för beslut om eventuella åtgärder.

## Strategier

Följande strategier ska ligga till grund för allt trafiksäkerhetsarbete inom Mariestad, Töreboda och Gullspång. De är framtagna med hänsyn till Nollvisionens indikatorer och dess etappmål om att ingen ska dö eller skadas allvarligt i en trafikolycka. Strategierna ska även ge stöd till de åtgärder som föreslås i handlingsplanerna. Åtgärder som syftar till att förbättra trafiksäkerheten för barn, äldre och funktionsnedsatta bör prioriteras. Takten för genomförandet av strategierna i form av åtgärder enligt handlingsplanerna bestäms av de tillgängliga medel som avsätts till Tekniska nämnden och verksamhet teknik.

### Hastighet

Vi ska arbeta för att våra gator ska vara utformade på ett sådant sätt att de inbjuder till att hastighetsbegränsningarna hålls. Det ska vara låga hastigheter på gator där blandtrafik förekommer, i korsningar med större trafikmängder samt på de ställen där oskyddade trafikanter har behov av att korsa bilvägen. Gator som är att betrakta som huvudvägar och gator där busstrafik går ska ha god framkomlighet där de inte är i konflikt med oskyddade trafikanter. Lägre hastigheter innebär också mindre buller vilket påverkar närmiljö för t.ex. boende.

Gatornas utformning ska stödja bilisterna till att hålla rätt hastighet

### Gupp/farthinder

Vi ska arbeta för att våra gator ska vara utformade för att bidra till att bilisterna håller den hastighetsgräns som anses lämplig i förhållande till omgivningen. Farthinder av olika slag ska i första hand placeras på ställen där oskyddade trafikanter förekommer på samma ytor som motorfordon på gator med genomfartstrafik och där hastigheten och trafikintensiteten är hög.

Farthinder kan anläggas på gator där genomfartstrafik förekommer och gång- och cykelväg saknas och där höga hastigheter förekommer

### Övergångsställen och passager

Vi ska arbeta för att alla utmärkta övergångsställen ska vara hastighetssäkrade till 30 km/tim för att erbjuda hög trafiksäkerhet och trygghet. Där hastighetssäkring inte är möjlig bör passager anläggas.

Alla utmärkta GCM-passager ska vara hastighetssäkrade till 30 km/tim

## Gång- och cykelvägnätet

Vi ska arbeta för ett väl utbyggt gång- och cykelvägnät för att separera fotgängare och cyklister från motorfordon på de större gatorna/huvudvägnätet. Vidare ska vi arbeta för att drift och underhåll av gång- och cykelbanor är av god standard och att ett utpekat huvudvägnät för gång- och cykeltrafik prioriteras vid snöröjning/sandupptagning för att minska risken för att singelolyckor med fotgängare och cyklist förekommer

Gång- och cykelvägnätet ska fortsätta utvecklas för att separera oskyddade trafikanter från motorfordon

Drift- och underhåll ska ske på ett sådant sätt att risken för olyckor minimeras

## Belysning

Vi ska arbeta för att ytor där oskyddade trafikanter vistas ska vara väl belysta för god trafiksäkerhet och trygghet. Alla nya gång- och cykelbanor som byggs ska förses med belysning. Befintliga gång- och cykelvägar ska vid behov förses med belysning. Vidare ska vi arbeta för att alla övergångsställen ska vara väl upplysta för ökad säkerhet och trygghet.

Alla nya gång- och cykelvägar som byggs ska ha belysning

Alla befintliga gång- och cykelvägar som idag saknar belysning ska utredas och förses med belysning om behov finns

Alla övergångsställen ska vara väl belysta

## Samverkan

Vi ska arbeta för att belysa trafiksäkerhetsfrågan inom alla verksamheter inom kommunen. Vidare ska samverkan ske med andra aktörer och myndigheter så som Polisen, Räddningstjänst, Trafikverket, Västtrafik med flera.

Samverkan inom trafiksäkerhetsområdet ska ske mellan olika verksamheter inom kommunen

Samverkan inom trafiksäkerhetsområdet ska ske med externa aktörer

