



JÖNKÖPINGS  
KOMMUN

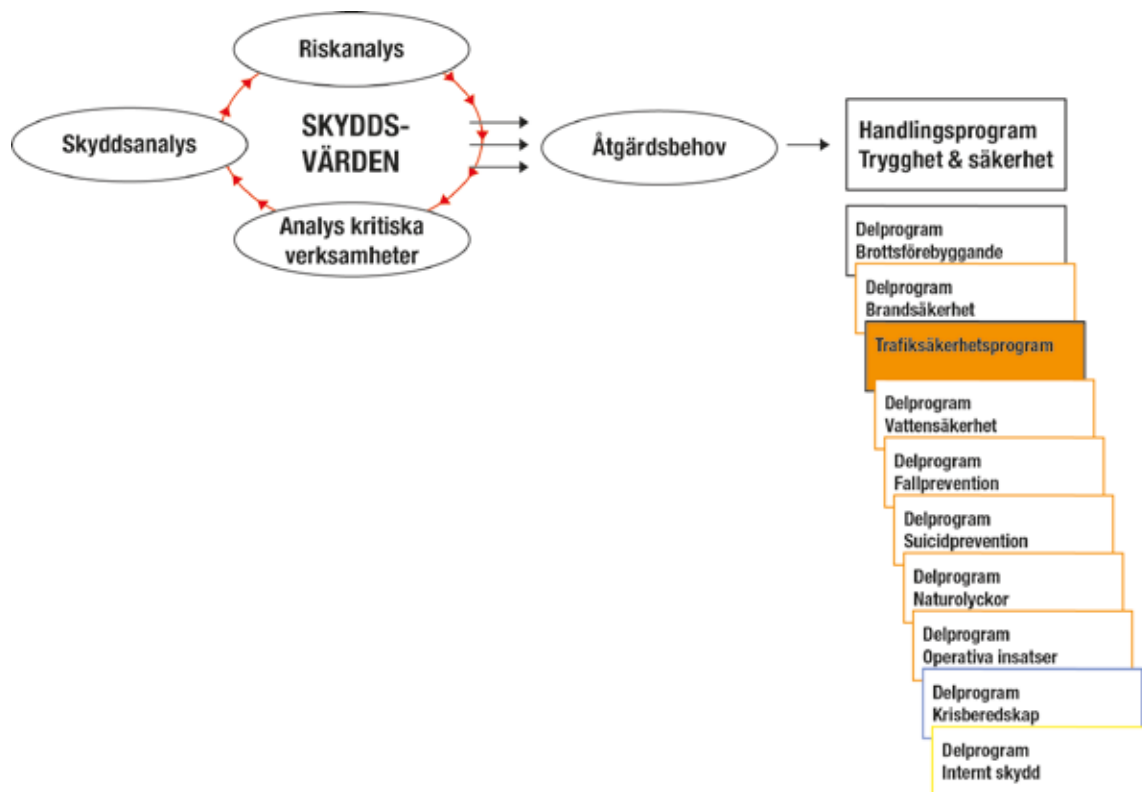
# Trafiksäkerhets- program 2015-2019

DELPROGRAM TILL HANDLINGSPROGRAM TRYGGHET OCH SÄKERHET 2015-2018

Stadsbyggnadsnämnden 2015-03-19







Dokumentet Trafiksäkerhetsprogram är framtaget av stadsbyggnadskontoret och är ett delprogram till Handlingsprogram trygghet och säkerhet 2015-2018 antaget av kommunfullmäktige 2016-02-25 § 38.

Författare: Henrik Fallegård, stadsbyggnadskontoret  
 Statistik: Lisa Stalin, stadsbyggnadskontoret  
 Illustration framsida: Staffan Nylander

# Innehållsförteckning

<b>Inledning och syfte</b> .....	<b>5</b>
<b>1. Övergripande mål</b> .....	<b>7</b>
1.1 Nationella mål.....	7
1.2 Övergripande trafiksäkerhetsmål .....	7
1.3 Kommunalt trafiksäkerhetsmål.....	8
1.4 Mål för trafiksäkerheten i Jönköpings kommun fram till år 2020:.....	8
<b>2. NULÄGESBESKRIVNING</b> .....	<b>8</b>
2.1 Historisk utveckling.....	8
2.2 Nationellt: Etappmål 2020 .....	8
2.3 Olycksutveckling Jönköpings kommun 2009-2013 .....	9
2.4 Kommunalt vägnät och statligt vägnät .....	9
2.5 STRADA och allvarlighetsgrad.....	10
2.6 Definitioner .....	10
2.7 JÖNKÖPING – Summering av olyckstyp och skadegrad .....	11
2.8 Olycksanalys av personskador: .....	11
2.9 Olyckor fördelade på olyckstyp – all trafik.....	12
<b>3. SAMHÄLLSKOSTNADER</b> .....	<b>12</b>
3.1 Samhällskostnader:.....	12
3.2 Mål och indikatorer:.....	13
3.3 Kommunala mål: .....	13
<b>4. De dominerande olycksgrupperna</b> .....	<b>14</b>
4.1 De oskyddade trafikanterna .....	14
4.2 fotgängare (singel) .....	17
4.3 upphinnandelyckor (motorfordon) .....	18
4.4 korsande (motorfordon).....	19
<b>5. Åldersfördelning olyckor</b> .....	<b>20</b>
<b>6. Mest olycksdrabbade kommunala vägar</b> .....	<b>21</b>
6.1 KORTEBOVÄGEN .....	21
6.2 Klostergatan .....	22
6.3 Östra Storgatan .....	23
6.4 Herkulesvägen .....	24
6.5 Västra Storgatan .....	25
<b>7. Prioriterade olycksområden</b> .....	<b>26</b>
<b>8. Prioriterade insatsområden</b> .....	<b>27</b>
Definition och åtgärder .....	27
8.1 "Hastighetsefterlevnad på det kommunala vägnätet" .....	27
8.2 Kommunal hastighetsöversyn .....	28
8.3 Säkra gång-och cykelpassager (GC).....	28
8.4 Säkra korsningar för biltrafiken .....	29
8.5 Drift och underhåll av GC-vägar.....	29
<b>9. Beteendepåverkande områden</b> .....	<b>31</b>
<b>10. Åtgärder beteendepåverkande områden</b> .....	<b>32</b>
10.1 Kommunala beteendepåverkande mål 2015-2019 .....	32
<b>11. Pågående arbetssätt i kommunen</b> .....	<b>35</b>
11.1 TMS, Trafik och Miljömedveten skola .....	35
11.2 Skolskjutsverksamhet.....	35
11.3 Vandrande skolbuss.....	36
11.4 Fallpreventionsgruppen.....	36
11.5 Trafiksäkerhetsgrupp: Skydd mot olyckor .....	36
<b>12. Kommunikation och dialog</b> .....	<b>37</b>
12.1 Kommunikationsplan .....	37

## Inledning och syfte

*Trafiksäkerhet berör oss alla. Sverige arbetar för att antalet dödade och allvarligt skadade i trafiken ska minska och på sikt bli noll, helt i linje med nollvisionens målsättning. Siffran noll är ett etiskt ställningstagande och det enda acceptabla för antalet dödade och allvarligt skadade i vägtrafiken enligt nollvisionen.*

Jönköpings kommun ska vara trygg och säker att bo, vistas och driva verksamhet i. I dokumentet ”Trygghet och säkerhet Jönköpings kommun”, fastställt av kommunstyrelsen 2008-05-14 § 268, har kommunen redovisat hur säkerhets- och trygghetsarbetet styrs och samordnas.

Inriktningsmålen kompletteras med mer konkreta mål och åtgärder för vilket resultat kommunen avser att uppnå inom de olika säkerhetsområdena. Att trafiksäkerhet är ett område som berör rådet det ingen tvekan om. I den senaste undersökningen av ”Trygghet och säkerhet i vardagen” från 2014, beställd av myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB, uppger var tionde kommuninvånare att man varit med om en trafikolycka de senaste fem åren. Var tredje invånare (66 %) säger sig också känna en stor oro för att drabbas av en trafikolycka, vilket är den vanligaste orsaken enligt undersökningen.

Trafiksäkerhetsprogrammet 2015-2019 redovisar vad kommunen avser att åstadkomma inom trafiksäkerhetsområdet de närmaste fem åren. Det blickar även tillbaka och analyser de olyckor som skett under perioden 2009-2013. Programmet har sin utgångspunkt i nollvisionen. Nollvisionen har inneburit en genomgripande förändring i synen på ansvar. Alla har ett ansvar för säkerheten i trafiken – såväl trafikanten som de som utformar systemet. Trafikanten är ansvarig för att följa systemets regler medan systemutformarna ska se till att hela systemet är så säkert att konsekvenserna av en olycka inte leder till svåra hälsoförluster.

Trafiksäkerhetsprogrammet ska vidare ge en aktuell bild av trafiksäkerhetsläget och tydliggöra problemområden. Programmet ska därefter redovisa förslag på åtgärdsprogram för trafiksäkerhetsåtgärder. TS-programmet redovisar översiktliga nationella mål och föreslår inriktningsmål för trafiksäkerheten på det kommunala vägnätet fram till år 2020 baserat på de nationella målen. Syftet med programmet är att få ett så bra underlag som möjligt för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet i Jönköpings kommun kopplat till nollvisionen. Trafikverket, kommunerna och polisen har det övergripande ansvaret för vägtransportsystemets utformning, skötsel och användning. Trafikverket har ett övergripande ansvar för målet och ett tillgängligt och säkert transportsystem som tar hänsyn till miljö och hälsa. Kommunen har ett helhetsansvar för trafiksäkerheten inom kommunens gränser.

Programmet bygger på Sveriges Kommuner och Landstings (SKL) handbok ”Trafiksäkra staden”. De kommunala mål som satts upp avser den kommande femårsperioden. I linje med handboken bygger trafiksäkerhetsprogrammet på registrerade olyckor med personskador som hämtats från den nationella databasen STRADA. Vidare berör programmet endast de kommunala vägarna eftersom det är de vägar som kommunen har det övergripande ansvaret för. Därför berörs exempelvis inte olyckor på E4:an, som till största delen Trafikverket ansvarar för.

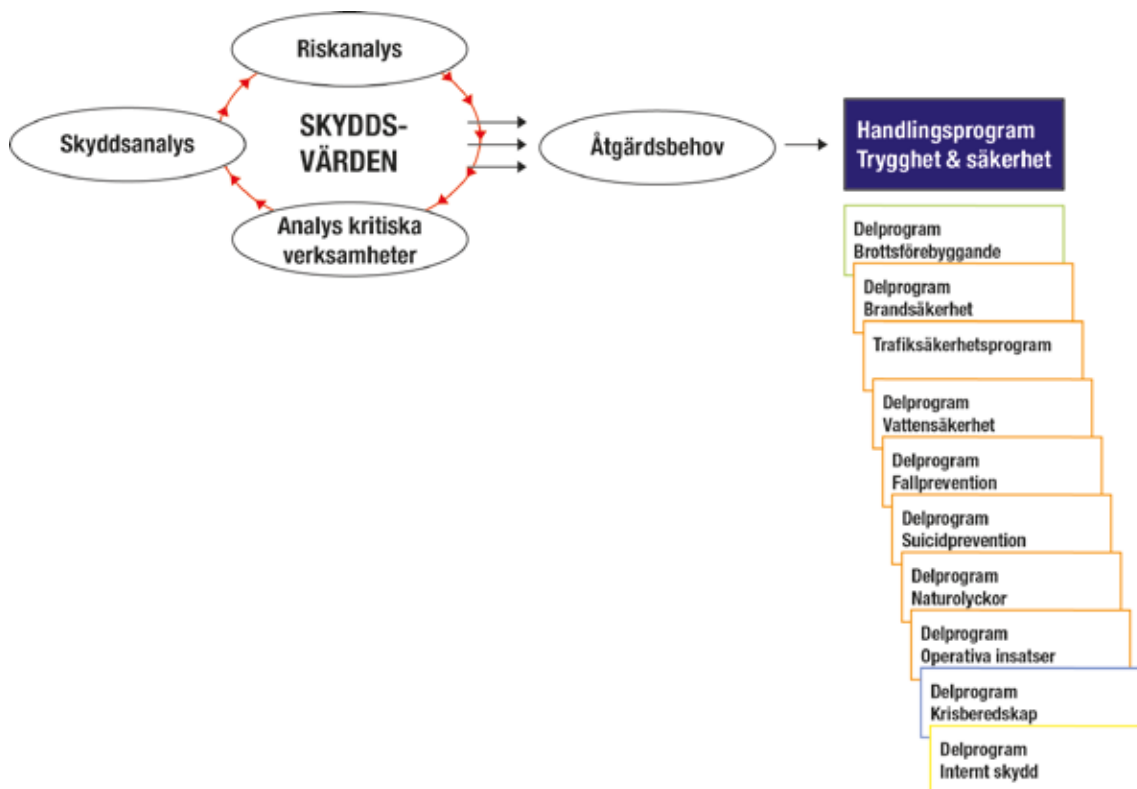
Programmet har arbetats fram av trafiksäkerhetssamordnaren på stadsbyggnadskontorets utvecklings- och trafikavdelning, i samverkan med Räddningstjänsten och andra aktörer och förvaltningar inom kommunen.



# 1. Övergripande mål

## 1.1 NATIONELLA MÅL

Ett nytt etappmål för trafiksäkerheten på de svenska vägarna har tagits fram. Det innebär att antalet trafikdödade år 2020 inte får vara fler än 220 personer. Det nya etappmålet innebär en halvering av antalet dödade i trafiken från år 2010 till år 2020. Antalet allvarligt skadade i trafiken ska minskas med 25 procent under samma period.



Modellen är hämtad från kommunens Handlingsprogram trygghet och säkerhet.

## 1.2 ÖVERGRIPANDE TRAFIKSÄKERHETSMÅL

Kommunens övergripande inriktningsmål för trygghet och säkerhet. Trafiksäkerhet i kommunen uppnås genom att:

- alla trafikanter visar hänsyn och respekterar gällande bestämmelser
- god hastighetsefterlevnad, hög bältes användning och trafiknykterhet
- oskyddade trafikanter syns bra i mörker och att hjälmanvändningen är hög
- trafikmiljön utformas för att uppnå hög säkerhet
- aktivt arbetar med information och beteendepåverkan, särskilt bland ungdomar
- driver ett aktivt analys-och olycksundersökningsarbete i syfte att hitta, och om möjligt åtgärda, återkommande risker i trafiken

### 1.3 KOMMUNALT TRAFIKSÄKERHETSMÅL

Jönköpings kommun ska bidra till det nationella målet om att minska antalet döda i trafiken till 220 personer och allvarligt skadade med 25 procent år 2020. Kommunen ska också minska antalet lindrigt skadade på det kommunala vägnätet.

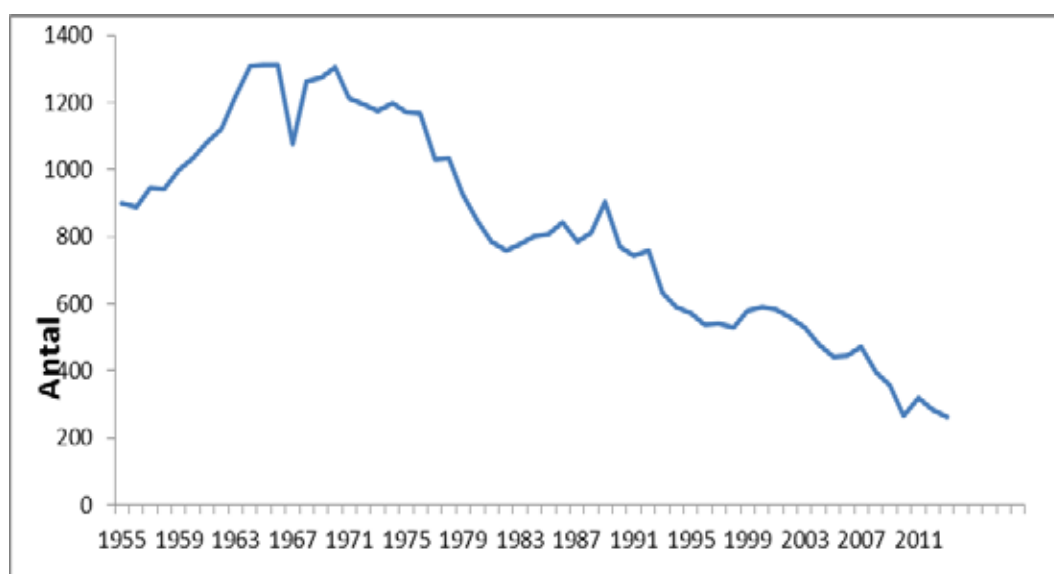
### 1.4 MÅL FÖR TRAFIKSÄKERHETEN I JÖNKÖPINGS KOMMUN FRAM TILL ÅR 2020:

- Antalet döda och svårt skadade till följd av trafikolyckor bör i enlighet med nollvisionen fortlöpande minska. Det innebär i praktiken:
  - 50 procent färre dödade
  - 25 procent färre svårt skadade
  - 25 procent färre lindrigt skadad

## 2. NULÄGESBESKRIVNING

### 2.1 HISTORISK UTVECKLING

Antalet trafikdöda i Sverige har mellan perioden 1955-2011 minskat med drygt 60 procent.



Källa: Trafikverket

### 2.2 NATIONELLT: ETAPPMÅL 2020

I juni 2009 beslutade riksdagen om ett nytt etappmål för trafiksäkerheten på de svenska vägarna. Det innebär att antalet trafikdödade år 2020 inte får vara fler än 220. Etappmålet innebär en halvering av antalet dödade i trafiken från år 2007 till år 2020. Antalet allvarligt skadade i trafiken ska minska med en fjärdedel under samma period. För att nå de nya nationella etappmålen föreslås ett starkt samarbete mellan olika aktörer inom trafiksäkerhetsområdet. Målstyrning utgör grunden för det fortsatta arbetet. Målstyrningen bygger på att man ska mäta och följa upp olika insatsområden mot mål som satts upp i förväg. De insatsområden som valts ut är det som bedöms ha störst trafiksäkerhetseffekt.

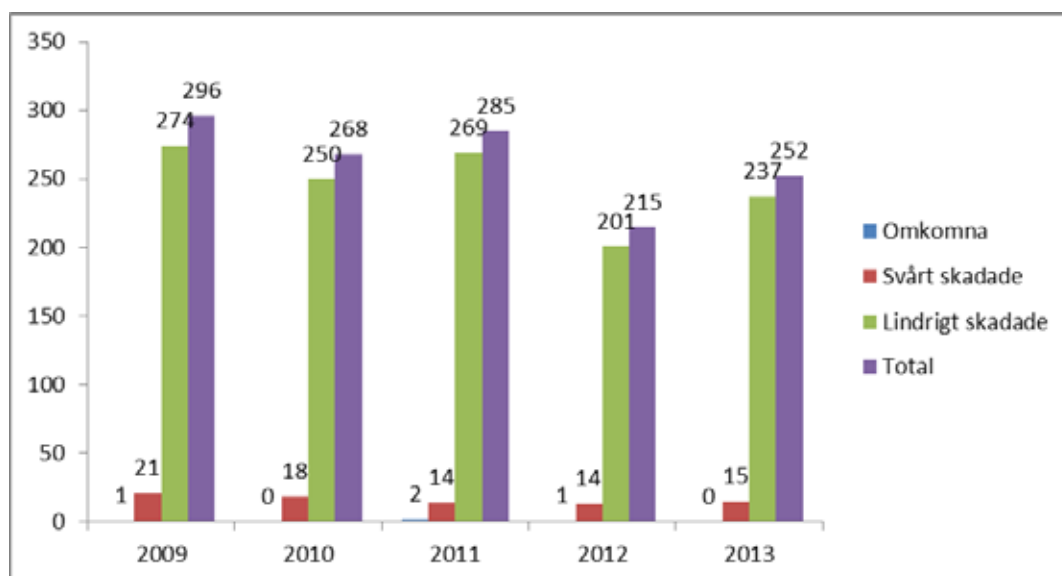


#### Etappmål:

- Hastighetsefterlevnad, statligt vägnät
- Hastighetsefterlevnad, kommunalt vägnät
- Nyktra förare
- Bältesanvändning
- Hjälm användning – Cykel och moped
- Säkra personbilar i trafik
- Säkra motorcyklar i trafik (ABS)
- Säkra statliga vägar
- Säkra GCM-passager i tätort
- Drift och underhåll av GCM-vägar

### 2.3 OLYCKSUTVECKLING JÖNKÖPINGS KOMMUN 2009-2013

Under perioden 2009-2013 har det inträffat totalt 1 317 trafikolyckor med personskador på det kommunala vägnätet. Olyckorna har resulterat i 4 döda, 82 svårt skadade och 1 231 lindrigt skadade personer. Diagrammet nedanför visar alla registrerade trafikolyckor med personskador som inträffat i Jönköpings kommun mellan åren 2009-2013. Analysen omfattar endast olyckor som skett på det kommunala vägnätet och berör inte de nationella vägarna som Trafikverket ansvarar för, exempelvis E4:an.

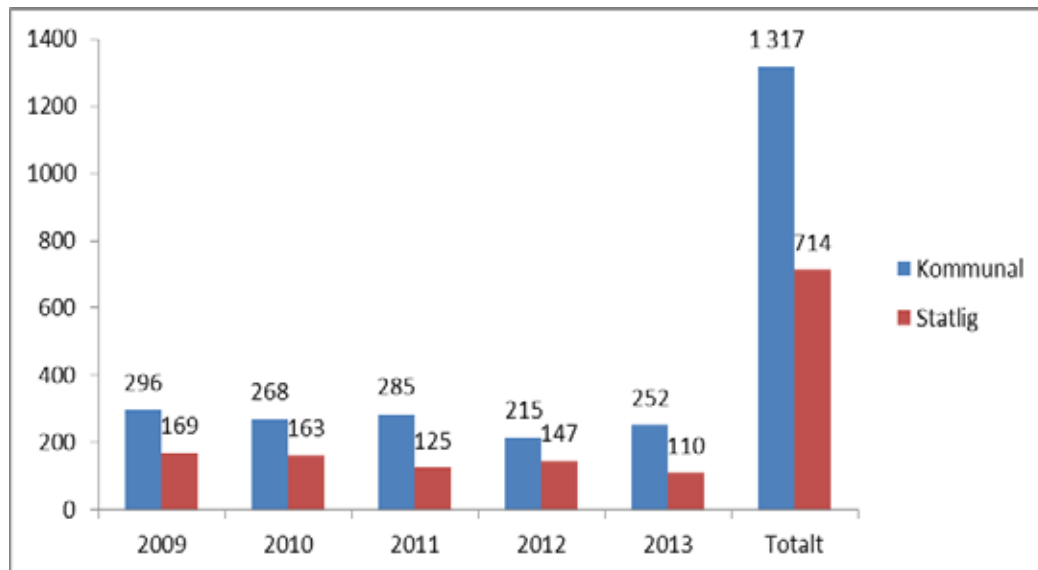


Källa: Strada

### 2.4 KOMMUNALT VÄGNÄT OCH STATLIGT VÄGNÄT

Diagrammet på kommande sida visar trafikolyckor med personskador mellan 2009-2013 och skillnader på antalet olyckor som sker på det kommunala och statliga vägnätet i Jönköpings kommun. I den här statistiken finns inte olyckor med plåtskador med, eftersom det kommunala trafiksäkerhetsprogrammet utgår ifrån personskador och statistik som endast får inhämtas från STRADA.

## Antal olyckor kommunal och statlig väghållning



Källa: Strada

## 2.5 STRADA OCH ALLVARLIGHETSGRAD

STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) är ett informationssystem som hanterar skador och olyckor inom hela vägtransportssystemet. Systemet bygger på data från två källor, polisrapporterade olyckor och sjukvård. De polisrapporterade olyckorna har ganska bra tillförlitlighet och har registrerats rikstäckande sedan 2003, men alla sjukhus i Sverige har fram till 2013, inte rapporterat in sina olyckor i STRADA. Då det bara rapporteras olyckor på landets sjukhus och inte vårdcentraler, kan ett stort mörkertal finnas, vilket är mycket rimligt. Det gäller främst rapporteringen gällande de lindriga skadorna.

De data som används i analysen är hämtade från STRADA och gäller fem år, 2009-2013. Uttag är gjort med STRADA uttagswebb.

Trafikolyckor kan ge upphov till olika typer av skador. Skadans allvarlighetsgrad beror på många olika faktorer. Bland annat kollisionshastighet, användande av skyddsutrustning och den inblandades ålder spelar stor roll för hur skadad trafikanten blir vid en olycka. Skador delas in i lätt skada/måttlig skada, svår skada eller dödsfall. Inom sjukvården graderar man skadan enligt en internationell skadeskala som kallas ISS. Ju högre värde på ISS, desto allvarligare är skadan.

## 2.6 DEFINITIONER

### Lätt skada och måttlig skada (ISS 1-8)

Lätt skada kan innebära mjukdelskador som kräver ingen eller begränsad rehabilitering. Lätt skada är inte skador på skelett eller huvud. Måttlig skada kan innebära större mjukdelskador och skelettskador som kräver viss rehabilitering, oftast med kortare sjukskrivning.

### Svår skada (ISS 9-)

Svår skada kan innebära flera och svåra skelettskador som kräver lång och omfattande rehabilitering.

### Dödsfall

Person som avlidit inom 30 dagar efter trafikolycka, som en direkt eller indirekt följd av trafikolyckor.

## 2.7 JÖNKÖPING – SUMMERING AV OLYCKSTYP OCH SKADEGRAD

Olyckstyp	Antal skadade personer och skadans allvarlighet		
	Död	Svårt skadad ISS >9	Lindrigt skadad ISS 1-8
Singel (motorfordon)	1	7	115
Möte (motorfordon)		6	59
Omkörning (motorfordon)			2
Upphinnande (motorfordon)		1	208
Avsväng (motorfordon)		3	66
Korsande (motorfordon)	1	6	176
Cykel-Motorfordon		15	110
Fotgängare-motorfordon	2	14	80
G0/Fotgängare singel		15	228
G1/Cykel singel		5	89
G2/Moped singel		3	36
G3/Cykel/Fotgängare		1	2
G4/Cykel-Cykel		1	15
G5/Cykel-Moped			2
G6/Moped-Fotgängare		3	31
G7/Moped-Moped		1	9
G8/Fotgängare/Fotgängare			1
W/Vilt-Motorfordon			1
V/Övrigt			
J8/Tåg-Motorfordon			
<b>Antal personskador under femårsperiod</b>	<b>4</b>	<b>82</b>	<b>1 231</b>
<b>Skadade personer under ett genomsnittså</b>	<b>0,8</b>	<b>16,2</b>	<b>246,2</b>

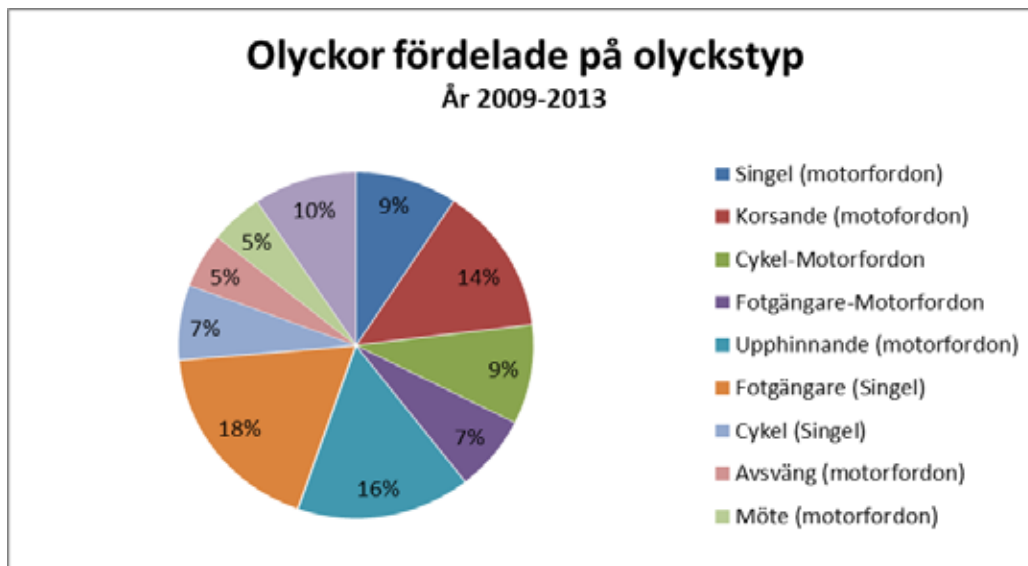
Källa: Strada

## 2.8 OLYCKSANALYS AV PERSONSKADOR:

Av de olyckor som inträffat under 2009-2013 är en majoritet med lindrig utgång. Fyra personer har omkommit i dödsolyckor på det kommunala vägnätet, den ena i korsning, den andra i singelolycka och resterande två handlar om gående som blivit påkörda av bilist. Under samma tidsperiod har det inträffat 82 allvarliga olyckor med svåra personskador som följd. Av dessa olyckor är det främst de oskyddade trafikanterna som drabbats. 15 svåra olyckor är kollision mellan cyklister och motorfordon. Nästan lika många gående har under tidsperioden blivit påkörda av motorfordon. Majoriten av dessa olyckor har inträffat på eller i närheten av övergångsställen. När det gäller de lindrigare olyckorna i kommunen handlar det främst om singelolyckor med gående, det vill säga fall- och halkolyckor i trafikmiljö. Det berör alltså inte olyckor som sker i bostaden. Den olyckstypen är klart dominerande tillsammans med upphinnandelyckor (påkörningar bakifrån). Därefter är olyckor med korsande motorfordon, singelolyckor med bilister och kollision mellan cyklister och bilister vanligast.

Mellan år 2009-2013 har sammanlagt 1 317 olyckor med personskador registrerats på det kommunala vägnätet i Jönköpings kommun. Statistiken är hämtad från Strada och berör både polisrapporterade och sjukhusrapporterade olyckor.

## 2.9 OLYCKOR FÖRDELADE PÅ OLYCKSTYP – ALL TRAFIK



Källa: Strada

## 3. SAMHÄLLSKOSTNADER

### 3.1 SAMHÄLLSKOSTNADER:

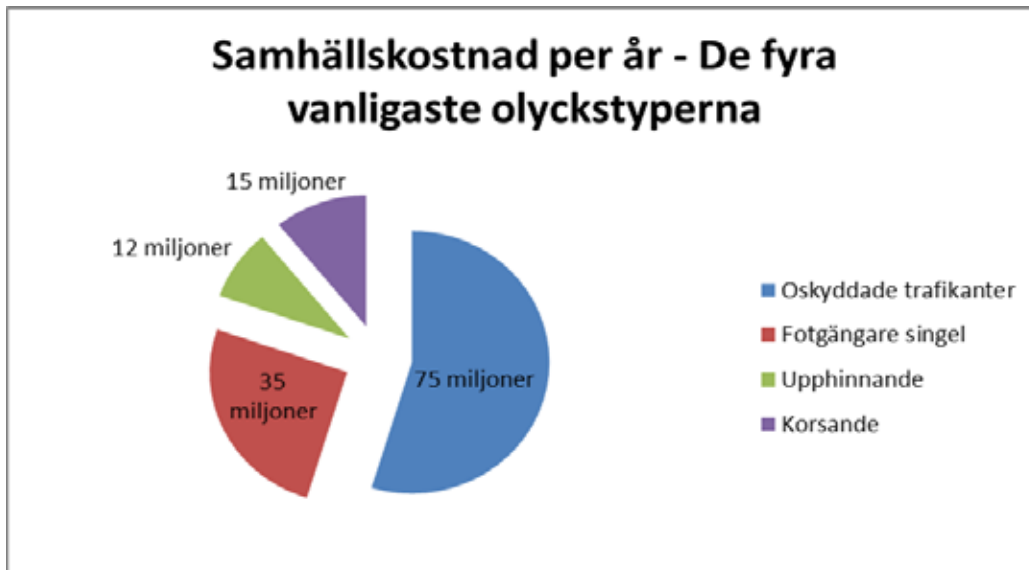
För att kunna prioritera och avväga olika trafiksäkerhetsåtgärder, och se till att de gemensamma resurserna används på ett effektivt sätt behövs ett ekonomiskt mått på olika olyckstyper. En värdering av samhällets kostnader har tagits fram av Trafikverket och är hämtad från publikationen "Effektsamband för transportsystem". De samhällsekonomiska kostnaderna för trafikolyckor per skadegrad och olyckor är från 2010 års penningnivå. Den samhällsekonomiska kostnaden för en trafikolycka består av dels en riskvärdering, som ska spegla kostnaden för olycksdrabbade individer på grund av förlust av liv eller hälsa, dels av materiella kostnader i form av kostnader för sjukvård, administration och skador på egendom samt produktionsbortfall på grund av sjukskrivning eller dödsfall.

Skada	Tkr
Dödsfall	31 331
Svår	5 672
Lindrig	267

Källa: Trafikverkets publikation "Effektsamband för transportsystemet, Kapitel 6 Trafiksäkerhet", 2012-08-31

Förutom en hjälp i prioriteringsordning så kan detta även ställas i relation till hur mycket olika trafiksäkerhetsåtgärder kostar att genomföra. I snitt kostar trafikolyckorna i Jönköpings kommun samhället **ca 183,6 miljoner kronor per år**. Kostnaden avser summan för genomsnittsåret för femårsperioden 2009-2013.

Skada	Tkr	antal	summa
Dödsfall	31 331	0,8	25 065
Svår	5 672	16,2	91 188
Lindrig	267	246,2	67 390
<b>Summa</b>			<b>183 643</b>



Källa: Strada

### 3.2 MÅL OCH INDIKATORER:

Det finns mål om minskat antal dödade och svårt skadade på såväl europeisk som nationell nivå. Inom EU har målet satts till att man under en tidsperiod fram till 2020 ska halvera antalet dödade i trafiken och minska antalet mycket allvarligt skadade med 40 procent. Det svenska etappmålet har delvis anpassats efter EU:s målar. Däremot följer Sverige sedan tidigare de nationella målen som är uppsatta enligt Nollvisionen. De målen säger att Sverige ska minska antalet dödade med 50 procent till år 2020 och svårt och lindrigt skadade med 25 procent (i jämförelse med år 2010 års siffror). Begreppen svår skada, mycket allvarlig skada och allvarlig skada överensstämmer inte med varandra, och det finns heller ingen tolkning av hur de olika begreppen ska kopplas samman.

I avvaktan på detta används STRADA och ISS för att ange mål. Begreppen som används i detta trafiksäkerhetsprogram, blir då död, svår skada ISS>9 och lindrig skada ISS 1-8, där svår skada likställs med allvarlig skada i det nationella målet.

### 3.3 KOMMUNALA MÅL:

Kommunen har som mål att genom olika åtgärder halvera antalet dödsfall i trafiken på det kommunala vägnätet och minska antalet skadefall (både svår och lindrig skada) med 25 procent till år 2020 jämfört med 2010 (genomsnittsåret).

- 50 % färre dödade
- 25 % färre svårt skadade
- 25 % färre lindrigt skadade

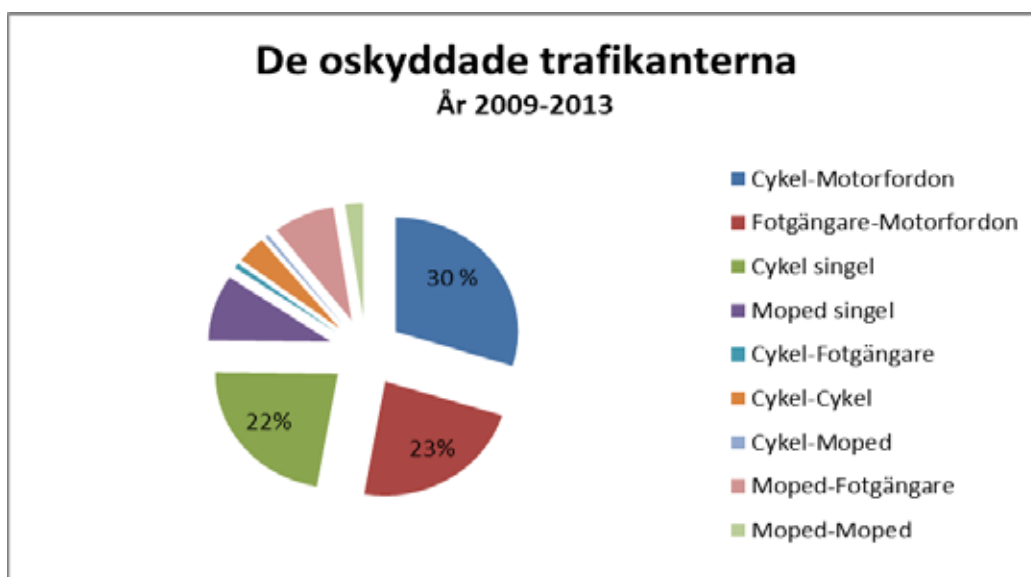
Vad detta innebär i antal olyckor för Jönköpings kommun under ett genomsnittså, visas i tabellen nedan:

Olyckstyp	Personskada och allvarlighetsgrad		
	Död	Svår skada	Lindrig skada
Skadad person under ett genomsnittså	0,8	16,2	246,2
Reducering till år 2020	50 %	25 %	25 %
Lokalt mål till år 2020	0,4	12,2	185
Reduktion av personskador	0,4	4	61

## 4. De dominerande olycksgrupperna

### 4.1 DE OSKYDDADE TRAFIKANTERNA

Den enskilt största trafikantgruppen som drabbas på det kommunala vägnätet är de oskyddade trafikanterna, det vill säga olyckor med fotgängare, cyklister och mopedister. Totalt har det under perioden inträffat 389 olyckor med oskyddade trafikanter. Ur ett samhällskostnadsperspektiv kostar olyckor med oskyddade trafikanter varje år ca 75 miljoner kronor.



Allra flest olyckor med oskyddade trafikanter är olyckor mellan cyklister och motorfordon. Olyckor mellan cyklister och motorfordon är spridda över stora delar av kommunen. Men ska man plocka ut några platser där flest olyckor inträffar är det följande: Klostersgatan/Brunnsgatan, Torparondellen, GC-vägen utanför parkeringshuset Smedjan, Huskvarnavägen/Glansgatan, Cirkulationsplats Kinnarps Arena, Tullportsrondellen, GC-vägen längs med Herkulesvägen, samt Drottninggatan i Huskvarna.

## Cykel-Motorfordon



Kartan visar olycksplatser mellan cykel-motorfordon i centrala Jönköping-Huskvarna.  
Källa: Jönköpings kommun

*Den näst mest utsatta trafikantgrupp bland de oskyddade trafikanterna är gående, som blir påkörda av motorfordon, det vill säga kollision mellan fotgängare och motorfordon. Allra flest olyckor i den här kategorin sker i centrala Jönköping och centrala Huskvarna. I centrala Jönköping är olyckorna koncentrerade till Klostergatan/Brunnsgatan, Klostergatan/Lasarettsgatan, Södra Strandgatan, samt Östra Storgatan, mellan undergången och Saturnusplan. I centrala Huskvarna sker allra flest påkörningsolyckor på Jönköpingsvägen i närheten av Esplanad-rondellen. Olyckorna sker vid olycka tidpunkter på dygnet. Men ett övervägande antal sker under eftermiddagen mellan klockan 15.00–18.00.*

## Fotgängare-Motorfordon (Jönköping)



Kartan visar olycksplatser mellan fotgängare och motorfordon i centrala Jönköping.  
Källa: Jönköpings kommun



## Fotgängare-Motorfordon (Huskvarna)



Kartan visar olycksplatser mellan fotgängare och motorfordon i centrala Huskvarna. Källa: Jönköpings kommun

*Den tredje vanligaste* olyckstypen med oskyddade trafikanter är singelolyckor med cykel. Singelolyckor betyder att man som cyklist av olika anledningar kört omkull eller tappat balansen. Orsaken till olyckan är främst att man kör omkull på grund av is/snö, rullgrus eller hål i marken. En annan huvudorsak är påkörning av trottoarkant och kantsten. Se diagram nedan. Totalt har det under perioden inträffat 94 singelolyckor med cyklister. Ur ett samhällskostnadsperspektiv kostar singelolyckor med cyklister varje år cirka 10 miljoner kronor.

Allra flest singelolyckor med cyklister inträffar under juni månad, följt av augusti och april månad. Olyckorna är spridda till många platser i kommunen. Här finns ingen plats som skiljer sig från mängden.

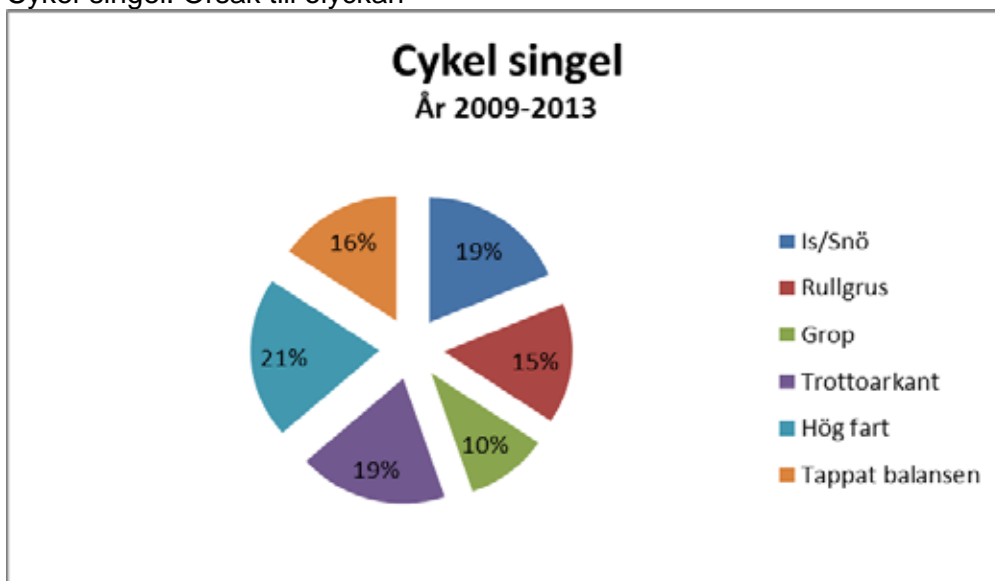
## Cykel-Singel



Kartan visar olycksplatser där flest singel cykelolyckor inträffar. Källa: Jönköpings kommun



## Cykel-singel: Orsak till olyckan



Källa: Strada

### 4.2 FOTGÄNGARE (SINGEL)

Den näst största olycksgruppen av skadade i trafiken är singelolyckor med fotgängare, exempelvis när en fotgängare snubblar, halkar eller faller i en trafikmiljö. Det rör sig alltså inte om olyckor i bostaden. De allra flesta olyckor av den här typen sker i centrala i Jönköping, där både de västra och östra delarna är representerade. Ska man plocka ut några olycksdrabbade gator så handlar det om Västra Storgatan, Östra Storgatan, Klostergatan och Gjuterigatan. Ur ett samhällskostnads-perspektiv kostar olyckor med fotgängare singel varje år cirka 35 miljoner kronor. Sammanlagt har det under perioden inträffat 243 olyckor med personsador.

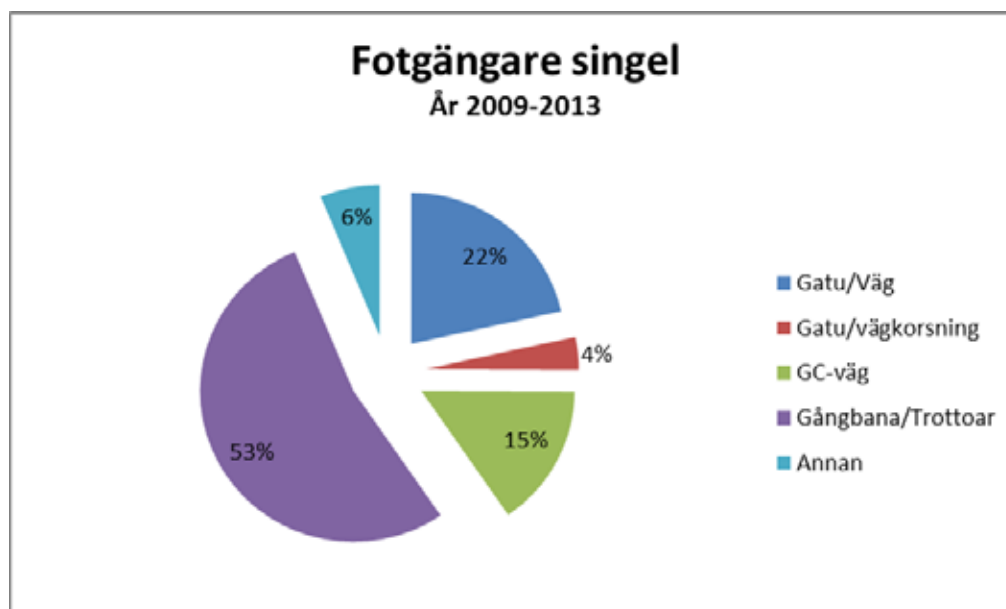
Sju av tio fotgängare som drabbas i Jönköpings kommun är kvinnor och mer än hälften av samtliga, det vill säga både män och kvinnor, är 45 år eller äldre. Majoriten av olyckorna sker under vintern mellan december och mars månad. I huvudsak är orsaken till olyckan att individen halkat på grund av snö och isfläckar eller snubblat och tappat balansen på grund av kantsten eller hål i gatan. Se diagram.

- 53 % av olyckorna sker på gångbana/trottoar
- 22 % sker på gatu-vägsträcka
- 15 % sker på CG-vägar

## Fotgängare (singel)



Kartan visar olycksplatser där flest gående halkar och ramlar i centrala Jönköping.  
Källa: Jönköpings kommun



Källa: Strada

### 4.3 UPPHINNANDEOLYCKOR (MOTORFORDON)

Upphinnandeolyckor med motorfordon är vanligt förekommande och den tredje största olyckstypen på det kommunala vägnätet. 99 procent av olyckorna är med lindrig utgång och det handlar alltså inte om några allvarligare personskador. Däremot ställer det till problem i trafiken, i synnerhet när det inträffar olyckor under morgon- och eftermiddagstrafik. I centrala Jönköping är olyckorna koncentrerade till Munksjöbron, Järnvägsgatan och Kungsgatan. I centrala Huskvarna sker allra flest upphinnandeolyckor på Jönköpingsvägen i närheten av Esplanadrundellen. Ur ett samhällskostnadsperspektiv kostar upphinnandeolyckor varje år cirka 12 miljoner kronor.

- 90 procent av alla olyckor sker mellan personbilar
- 40 procent av olyckorna sker mellan 15:30-18:00 på eftermiddagen.
- Sammanlagt 209 olyckor med personskador

#### Upphinnande (centrala Jönköping)



Kartan visar olycksplatser där flest upphinnandeolyckor inträffar i centrala Jönköping.  
Källa: Jönköpings kommun

#### Upphinnande (centrala Huskvarna)



Kartan visar olycksplatser där flest upphinnandeolyckor inträffar i centrala Huskvarna.  
Källa: Jönköpings kommun

### 4.4 KORSANDE (MOTORFORDON)

Den fjärde vanligaste kategorin av olyckor på det kommunala vägnätet är olyckor med korsande motorfordon. 9 av 10 korsningsolyckor är en kollision mellan två personbilar. I de allra flesta fall handlar det om att en av personbilsförarna missat väjningsplikten, stopplikten eller inte förstått att högerregeln gäller vid platsen. Olyckorna är spridda på många platser i kommunen men i huvud-sak sker de i centrala Jönköping. En olycksdrabbad sträcka är Klostergatan. Sammanlagt har det under tidsperioden inträffat 183 olyckor med personskador. Ur ett samhällskostnadsperspektiv kostar olyckor med korsande motorfordon varje år cirka 15 miljoner kronor.

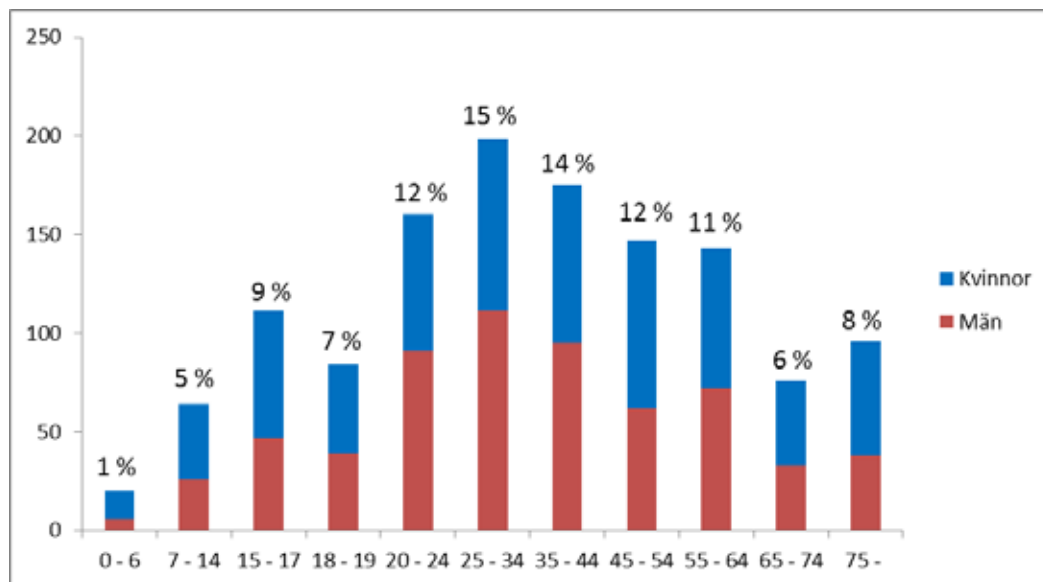
## Korsande motorfordon



Kartan visar olycksplatser där flest olyckor med korsande motorfordon inträffar.  
Källa: Jönköpings kommun.

## 5. Åldersfördelning olyckor

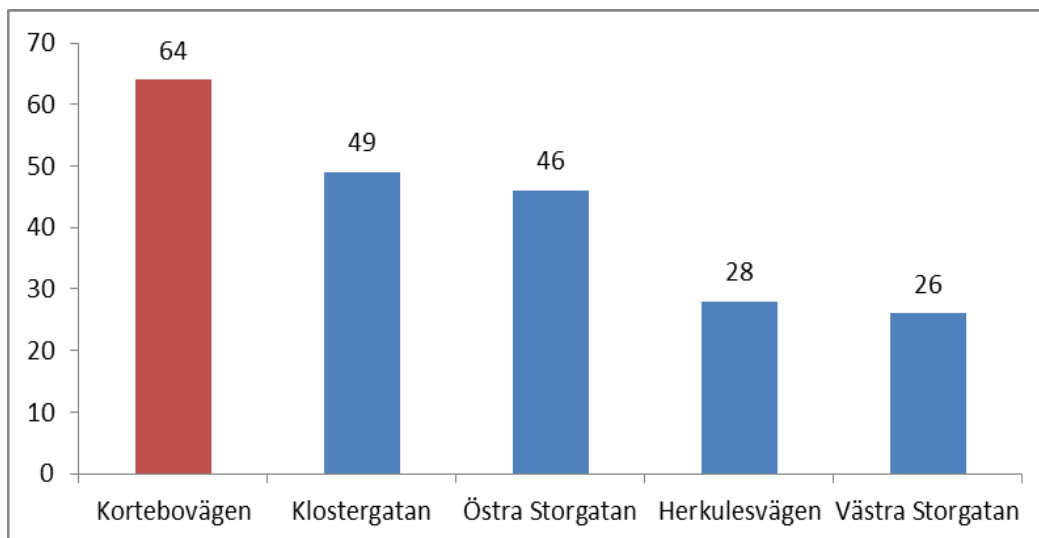
Avser antal olyckor fördelat på åldersgrupper, genom analys som avser tiden 2009-2013 enligt STRADA.



Källa: Strada

## 6. Mest olycksdrabbade kommunala vägar

Genom analys som avser tiden 2009-2013 är dessa sträckor mest olycksdrabbade gällande antal olyckor med personskador enligt STRADA.



Källa: Strada

**Fotnot:** Eftersom TS-programmet endast avser olyckor med personskador på det kommunala vägnätet, finns inte E4:an som går genom Jönköpings kommun med i denna redovisning.

### 6.1 KORTEBOVÄGEN

Allra flest olyckor med personskador sker på Kortebovägen mellan Junerondellen och Åbolidsringen, men även Kortebovägen genom Bankeryds tätortsområde är olycksdrabbat. Här har det under perioden inträffat 64 olyckor, på en väg som trafikerats av 15 900 fordon/dygn. En klar majoritet av olyckorna sker på den södra delen av sträckan. Det är upphinnandeolyckor, på-körning av fotgängare och singelolyckor med cyklister som dominerar statistiken. Det rör sig totalt om 2 svåra olyckor och 62 lindriga olyckor till en samhällskostnad på totalt cirka 28 miljoner kronor.

Exempel på åtgärder 2015-2019:

- Utbyggnad av bussgata längs med sträckan
- Där många oskyddade rör sig kommer hastigheten att sänkas till 40 km
- Belysningen på sträckan kommer att ses över
- Övergångsställen och passager längs med sträckan kommer att ses över
- Ny cirkulationsplats vid Torpleden i Bankeryd
- Ny GC-väg norra delen av Bankeryd
- Ökat samarbete med trafikpolisens övervakningsgrupp
- Portabel och periodvis permanent uppsatt "Din fart" skylt



Källa: Jönköpings kommun



## 6.2 KLOSTERGATAN

Avser sträckan från Västra Storgatan till Torpaplan, som är cirka 1 km lång. Här har det under perioden inträffat 49 olyckor. Här dominerar påkörningsolyckor av gående och cyklister och korsningsolyckor mellan motorfordon. Sträckan trafikeras av 7 500 fordon/dygn. Det rör sig totalt om 1 svår olyckor och 48 lindriga olyckor till en samhällskostnad av totalt 12,8 miljoner kronor.



Källa: Jönköpings kommun

Exempel på åtgärder 2015-2019:

- Tydliggöra trafikmiljön i utsatta korsningar
- Sänkning av hastighet till 40 km/tim.
- Se över möjligheten att bygga GC-bana längs med delar av sträckan
- Belysningen på sträckan kommer att ses över
- Övergångsställen och passager längs med sträckan kommer att ses över
- Söder om Kungsgatan till Torpaplan kommer det att byggas klackhållplatser

### 6.3 ÖSTRA STORGATAN

Avser sträckan mellan Saturnusplan i öster och Hoppets Torg i väster, som är cirka 2 km lång. Med närmare 13 600 fordon/dygn vid järnvägsundergången och totalt 46 olyckor under perioden, är sträckan en av de mest drabbade. En klar majoritet av olyckorna sker mellan cirkulationsplatsen vid järnvägsundergången och Saturnusplan i öster. Här dominerar påkörningsolyckor av gående vid övergångsställen och upphinnandeolyckor. Det rör sig totalt om 4 svåra olyckor och 42 lindriga olyckor till en samhällskostnad av totalt 33,6 miljoner kronor.



Källa: Jönköpings kommun

Exempel på åtgärder 2015-2019:

- Tydliggöra trafikmiljön i utsatta korsningar
- Sänkning av hastighet till 40 km/tim.
- Belysningen på sträckan kommer att ses över
- Övergångsställen och passager längs med sträckan kommer att ses över
- Öster om Undergången kommer det att byggas busshållplatser och hastighetsdämpande åtgärder

## 6.4 HERKULESVÄGEN

Sträckan som är cirka 3 km lång trafikeras av närmare 17 600 fordon/dygn vid mätpunkten Herkulesvägen/Bangårdsgatan. Det har skett totalt 28 olyckor under perioden på sträckan. Här dominerar påkörningar av cyklister på GC-vägen som finns längs med sträckan. En annan olyckstyp är upphinnandeolyckor.

Det rör sig totalt om 3 svåra olyckor och 25 lindriga olyckor till en samhällskostnad av totalt 23,4 miljoner kronor.



Källa: Jönköpings kommun

Exempel på åtgärder 2015-2019:

- Tydliggöra trafikmiljön i utsatta korsningar
- Göra om Herkulesvägen till ett huvudstråk för cykling
- Se över ut- och infarter längs med sträckan
- Sänkning av hastighet till 40 km/tim.
- Belysningen på sträckan kommer att ses över



## 6.5 VÄSTRA STORGATAN

Avser sträckan från Hamnplan till Tändsticksområdet. På sträckan, som trafikeras av 3 300 fordon/dygn, har det inträffat 26 olyckor. Här handlar det främst om upphinnandeolyckor, korsningsolyckor och påkörning av gående vid övergångsställen.

Det rör sig totalt om 26 lindriga olyckor till en samhällskostnad av totalt 6,9 miljoner kronor.



Källa: Jönköpings kommun

Exempel på åtgärder 2015-2019:

- Byggnation av GC-väg mellan Kapellgatan-Viktor Rydbergsmuseet
- Överväga att sänka till 30 km/tim på sträckan Vindbron-Brånebacken för att förebygga olyckor med oskyddade trafikanter.

## 7. Prioriterade olycksområden

För att nå de lokala målen fokuseras åtgärder till att reducera fem av olyckstyperna. Det är de olyckstyper som har stort antal lindrigt skadade, men främst stort antal svårt skadade.

Olyckstyp	Antal skadade personer och skadans allvarlighet		
	Död	Svårt skadad ISS >9	Lindrigt skadad ISS 1-8
<b>Singel (motorfordon)</b>	<b>1</b>	<b>7</b>	<b>117</b>
Möte (motorfordon)		6	59
Omkörning (motorfordon)			2
Upphinnande (motorfordon)		1	213
Avsväng (motorfordon)		3	66
<b>Korsande (motorfordon)</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>179</b>
<b>Cykel-Motorfordon</b>		<b>15</b>	<b>110</b>
<b>Fotgängare-motorfordon</b>	<b>2</b>	<b>14</b>	<b>80</b>
<b>G0/Fotgängare singel</b>		<b>15</b>	<b>232</b>
G1/Cykel singel		5	89
G2/Moped singel		3	36
G3/Cykel/Fotgängare		1	2
G4/Cykel-Cykel		1	15
G5/Cykel-MC			2
G6/Moped Singel		3	36
G7/Moped-Moped		1	9
G8/Fotgängare/Fotgängare			1
W/Vilt-Motorfordon			1
V/Övrigt		1	13
J8/Tåg-Motorfordon			
Skadade personer under 5 år	4	82	1 231
Skadade personer under ett genomsnittså	0,8	16,4	252,4

Källa: Strada

Olyckor registrerade i STRADA under 2009-2013. Prioriterade olyckstyper markerade. Detta innebär att åtgärder bör fokuseras till följande fyra typer av olyckor:

- Singelolyckor med motorfordon
- Olyckor med korsande motorfordon
- Gång- och fallolyckor
- Kollisionsolyckor mellan gång - och cykeltrafikanter och motorfordon
- Singelolyckor med cykel

## 8. Prioriterade insatsområden

Med hjälp av kunskap om var olika typer av olyckor sker, samt orsaken till dem har fem insatsområden identifierats för att reducera ovan nämnda olyckor och nå de kommunala målen:

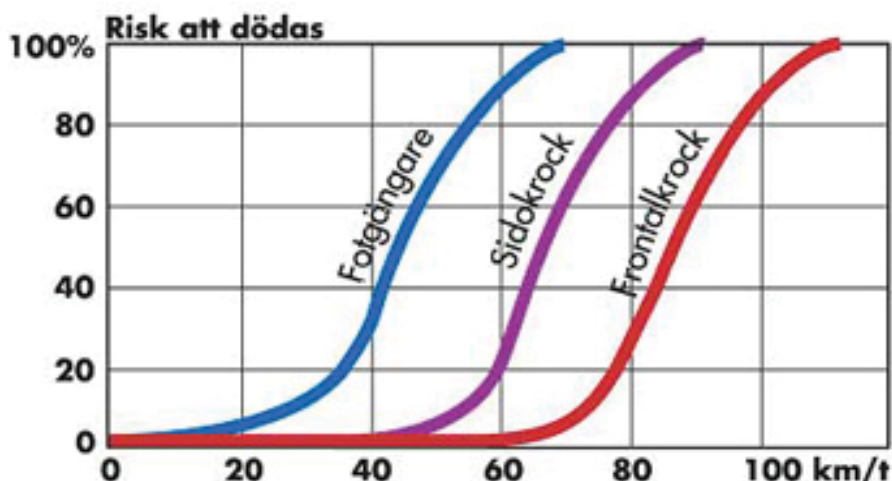
- Hastighetsefterlevnad på det kommunala vägnätet
- Säkra GC-passager (Gång-och cykelpassager)
- Säkra korsningar för biltrafiken
- Drift och underhåll av GC-vägar
  - Vinterväghållning av huvudnät för gående och cyklister
  - Barmarksunderhåll av huvudnät för cykel och gående
- Beteendepåverkande insatser

### DEFINITION OCH ÅTGÄRDER

#### 8.1 "HASTIGHETSEFTERLEVNADE PÅ DET KOMMUNALA VÄGNÄTET"

**Definition:** Hastighetsefterlevnad innebär att fordonförarna inte överskrider den gällande hastighetsgränsen. Ett sätt att minska risken att dödas eller skadas svårt i trafiken är att minska hastigheten på våra vägar och gator. En minskning av hastigheten medför dels att olyckor kan undvikas, dels att skadeföljden blir mindre allvarlig.

Om en människa blir påkörd av en bil i en hastighet av 40 km/timmen, riskerar 4 av 10 personer att dödas. Höjs däremot hastigheten till 50 km/timmen, riskerar dubbelt så många att förolyckas, det vill säga 8 av 10 personer. Krockvårdskurvan nedan är hämtad ur "Lugna gatan" och visar samband mellan krockvård och risken att dödas eller skadas allvarligt i en trafikolycka. Kurvan visar hastigheter och risker i samband med påkörning av fotgängare, vid sidokrock och frontalkrock.



Källa: Trafikverket

Förslag på åtgärder:

Rätt hastighetsgräns garanterar aldrig att rätt hastighet verkligen hålls. Effekten på hastighetsnivån av att enbart ändra hastighetsgränsen är ofta relativt liten. För att uppnå en god hastighetsefterlevnad, är det viktigt att hastighetsgränsen anpassas efter gatans karaktär och funktion. Fysiska åtgärder eller beteendepåverkande åtgärder kan vara nödvändiga för att stödja den hastighetsgräns som ska gälla på platsen.

## 8.2 KOMMUNAL HASTIGHETSÖVERSYN

För att få en säkrare trafik, ökad trygghet, mindre utsläpp och mindre buller, påbörjades under 2011 en hastighetsöversyn inom Jönköpings kommuns tätorter. Den beräknas vara genomförd och klar någon gång i början av 2016. Bakgrunden är ett riksdagsbeslut från 2008 om att nya hastigheter ska införas för att framförallt minska antalet olyckor med oskyddade trafikanter. Hastighetsöversynen innebär att kommunen skyltar om från 50 till 40 (i vissa fall till 60) och från 70 till 60 inom tätbebyggt område, men också att man utför en rad fysiska åtgärder som ska göra att bilisterna kör långsammare. Exempel på åtgärder är refuger, avsmalningar och belysning. Åtgärderna görs där det största behoven av att korsa gatorna finns, det vill säga vid skolor, busshållplatser och centrumbildningar.

Det handlar om att hitta en balans mellan kraven på trafiksäkerhet, miljö, tillgänglighet, framkomlighet, positiv regional utveckling och jämställdhet. I bedömningarna av de nya hastigheterna ingår också klimatpåverkan, buller och luftkvalitet.

Hastighetsöversynen pågår i kommunen och är planerad att avslutas med omskyltning och byggande av fysiska åtgärder i Huskvarna och Jönköpings tätorter under 2015.

Område	År
1 Kaxholmen, Skärstad, Ölmstad	2011
2 Hovslätt, Norrahammar, Taberg, Månsarp	2012
3 Tenhult, Öggestorp, Lekeryd	2013
4 Gränna, Visingsö	2014
5 Bankeryd, Trånghalla, Bottnaryd, Ryd	2015
6 Centrala Jönköping och Huskvarna	2016

### Inventering och uppföljning

Jönköpings kommun ska kontinuerligt mäta hastigheterna utefter en statistiskt säkerställd metod. Detta ger information kring hur väl hastigheterna generellt hålls i kommunen.

Hastigheterna ska även mätas innan och efter olika åtgärder eller ombyggnationer görs. Detta ger information kring hur effektiva åtgärderna är, och om den specifika åtgärden har skapat en tillfredsställande hastighetsnivå.

## 8.3 SÄKRA GÅNG- OCH CYKELPASSAGER (GC)

Med säkra passager för gående och cyklister avses hastighetssäkring för GC-passager. Med hastighetssäkring menas en utformning som säkerställer att motorfordonstrafik inte överskrider en viss hastighet på sträcka eller i konfliktpunkt. Enbart vägmärke eller signalreglering är inte en tillräcklig hastighetssäkring, utan en kompletterande åtgärd. I konfliktpunkter mellan oskyddade trafikanter och motorfordon är enligt krockvårdsteorin 30 km/h den hastighet som ska säkerställas för att punkten ska anses vara hastighetssäkrad.

En GC-passage kan hastighetssäkras genom att bland annat:

- Passagen höjs upp över körbanan
- Väggkuddar läggs i direkt anslutning till passagen
- Dynamiska farthinder anläggs, till exempel chikaner och avsmalningar
- Planskildhet
- Vägmärken i kombination med upplysningsskyltar i form av ”Sänk din hastighet”

## 8.4 SÄKRA KORSNINGAR FÖR BILTRAFIKEN

Den fysiska åtgärd som genomförts inom tätbebyggt område de senaste åren och som har haft störst betydelse för trafiksäkerhetsutvecklingen, är hastighetssäkring av korsningspunkter. Där utgör utbyggnaden av säkra korsningar för biltrafik, såsom cirkulationsplatser en viktig del.

Med säkra korsningar avses korsningar (både reglerade och oreglerade) längs biltrafikens huvudnät där alla tillfarter har skyltad hastighet av max 50 km/timmen och där 85 procent av fordonstrafiken kör i 50 km/timmen eller lägre i alla tillfarter.

Korsningsolyckor med motorfordon är den fjärde vanligaste olyckan med personskador i Jönköpings kommun under år 2009-2013.

Skadeföljden vid en olycka blir lindrigare vid en sänkning av hastigheten. Störst blir förändringen för de svåra skadorna.

Förslag på åtgärder:

- Utbyggnad av cirkulationsplatser, där det i den mån det går fysiskt att förändra trafikmiljön.
- Anläggande av flervägsstopp i olycksdrabbade korsningar. Flervägsstopp innebär att man skyltar med stopplikt i alla tillfarter i en korsning. Hastigheterna i korsningar blir på så vis låga vilket ger mindre risk för olyckor och även lindrigare skador vid en eventuell olycka.
- Upphöjning av korsning så att vägbanan är i nivå med kringliggande gångbanor. Upphöjda korsningar används för att få bilisterna att dämpa fartens samt tyddliggöra konfliktytan.
- Anläggande av farthinder i korsningens tillfarter. Farthindren används för att få bilisterna att dämpa farten innan de kommer in i korsningen.

## 8.5 DRIFT OCH UNDERHÅLL AV GC-VÄGAR

Insatsområden inom drift och underhåll på huvudnätet för gång och cykel är viktigt både för trafiksäkerheten och framkomligheten. Insatsområden omfattar både vinterväghållning och barmarksunderhåll och avser huvudnätet för GC-trafik inom det kommunala vägnätet.

Singelolyckor med fotgängare är en av de vanligaste olyckstyperna i Jönköpings kommun mellan år 2009-2013. Bland fotgängare är fall på grund av ojämnheter i beläggning och halka på trottoar de vanligaste orsakerna. Den vanligaste orsaken för cyklister är olycka vid halt väglag som is, snö, regn och rullgrus. I dag prioriteras hela GC-nätet i kommunen längs huvudstråken. När det gäller drift och underhåll av torgytor är centrala Huskvarna och Jönköping prioriterade.

Nuläge – Ordinär vinterväghållning

	Startkriterium	Färdigställt efter
Plogning	3 cm snödjup	8 timmar
Halkbekämpning		8 timmar

## Förslag på åtgärder 2015-2019

- Prova andel av huvudnätet för GC-trafik med sopsaltning
- Ställa krav på att snöröjning och halkbekämpning sker före parallellt bilvägnät. Kollektivtrafiken är dock huvudprioriterad.
- Fortsätta att årligen inventera standarden på huvudnätet för GC-trafik
- Fortsätta att årligen ta fram beläggningsprogram och åtgärdsplan för beläggningsunderhåll
- Utökat samarbete mellan stadsbyggnadskontorets utvecklings- och trafikavdelning och tekniska kontorets gata/park-avdelning gällande framtagande av olycksstatistik och kartbilder.

## 9. Beteendepåverkande områden

### Nuläge:

Nedan beskrivs resultat från Trafikverkets regionala trafiksäkerhetsenkät, som genomfördes våren 2013. Den statistik som redovisas är ett genomsnitt av svar från män och kvinnor. Här redovisas också egna kommunala beteendeundersökningar, samt rapportunderlag från räddningstjänsten.

### Cykelhjälm

49 % av de vuxna cyklisterna använder hjälm visar mätningar utförda på Odengatan och i centrum i Jönköping

29 % av studenterna på Högskolan i Jönköping använder hjälm

90 % av barnen på fem F-6 skolor i kommunen använder hjälm

50 % av barnen på fem högstadieskolor i kommunen använder hjälm

### Bilbälte

97 % av bilisterna i Jönköpings tätort använder bilbälte vid 2013 års mätning utförd av trafiksäkerhetsorganisationen NTF. Mätningen avser cirka 7 000 fordon

### Barns trafikmiljö

Cirka 30 % av föräldrar till barn i F-6 skolor skjutsar dagligen sina barn till skolan

6 av 10 rektorer i F-6 skolor, anser att skjutsande föräldrar är den största trafikrisken på skolan

6 av 10 föräldrar kan tänka sig att starta en vandrande skolbuss

### Trafiknykterhet

3 % uppger att man vid något tillfälle de senaste 12 månaderna, intagit alkoholhaltiga drycker starkare än en lättöl och därefter kört bil

20 % uppger att man vid något tillfälle de senaste 12 månaderna druckit mycket alkohol en kväll och kört bil förmiddagen därpå

### Hastighet

60 % anser att det är viktigare att följa trafikrytmen än hastighetsgränserna. Samtidigt anser

60 % att det är rimligt att sänka hastigheten för att öka trafiksäkerheten

### Synbarhet

Endast 10 % använder reflex när man går i mörker där trafik förekommer i centrala Jönköping och Huskvarna. Det visar en undersökning från hösten 2014.

### Mobiltelefon och bilkörning

12 % använder mobiltelefonen till annat än muntlig kommunikation vid bilkörning, så som SMS eller internet, visar mätningar utförda under morgon- och eftermiddagstrafik

15 % av närmare 6 000 bilister i Jönköpings tätort använder mobilen utan handsfree, visar en undersökning som genomfördes av NTF Sydost våren 2013.

## 10. Åtgärder beteendepåverkande områden

Beteendepåverkande åtgärder är mjuka åtgärder för att påverka och ändra människors vanor och beteenden. För att exempelvis uppnå en hög cykelhjälm användning, bältesanvändning, trafiknykterhet, hastighetsefterlevnad och god trafiksäkerhet för barn, är det viktigt att arbeta med beteendepåverkande åtgärder på lång sikt. Kommunala arbetssätt och informationskampanjer visar godast effekt på lång sikt. Därför bör information och kampanjbudskap upprepas under flera år. Inom insatsområdet ”beteendepåverkande åtgärder” har Jönköpings kommun valt att fokusera på följande områden år 2015-2019.

- Hög hastighetsefterlevnad – Hastighetens betydelse
- Hög hjälm användning – Mopedister och cyklister
- Hög synbarhet – Cyklister och gående, lyse- och reflexanvändning
- Ökad kunskap om fallolyckor – Förebyggande information
- Barns skolvägar – Pedagogiskt material och information till föräldrar
- Hållbart resande – Vandrande och cyklande skolbuss
- Trafiknykterhet – Gemensamma insatser med polis och frivilligorganisationer
- Ökad bältesanvändning – Gemensamma insatser med polis och frivilligorganisationer

### 10.1 KOMMUNALA BETEENDEPÅVERKANDE MÅL 2015-2019

#### Cykelhjälm: Mål

- Cykelhjälm användningen bland vuxna på allmänna cykelstråk ska öka i takt med det nationella målet till 70 %
- Cykelhjälm användningen på kommunens F-6 skolor ska ligga kvar på samma nivå som 2013 års mätning
- Cykelhjälm användningen på högstadiet ska öka i takt med det nationella målet till 70 %

#### Cykelhjälm: Åtgärder

- Årliga flödesmätningar och cykelhjälm mätningar ska genomföras på allmänna cykelstråk och vid F-9 skolor
- Räddningstjänsten fortsätter med föreläsningar riktade till elever i årskurs 8, på samtliga högstadium, i huvudsak om vikten av att använda cykel- och mopedhjälm
- Årlig utdelning av kommunens folder ”Var rädd om dig i trafiken”
- Cykla till jobbet kampanjen ”Cykelkedjan”
- Årliga informationskampanjer riktat mot cyklister med fokus på hjälm användning och synbarhet
- Medverka på årlig informationsdag Högskolan i Jönköping.
- Påverkansarbete för att öka cykelhjälm användningen bland äldre cyklister
- Aktivt deltagande i de årligt återkommande Europeiska Trafikantveckor med fokus på hjälm användning och synbarhet
- Så kallade ”gerillaattacker”, 2 grundskolor årligen, information



#### Bilbälte: Mål

- Bältesanvändningen i tätortstrafiken ska öka i takt med det nationella målet till 99 %

#### Bilbälte: Åtgärder

- Årlig mätning av antalet bältade bilister i Jönköpings tätort
- Arbetsgivarkrav och arbetsmiljökrav genom resepolicy för personalens arbets- och tjänsteresor genom kommunens resepolicy
- Krav på bältesanvändning och bältespåminnare i egna fordon och upphandlade transporter
- För resor i tjänsten ska föraren se till att samtliga passagerare använder bälte

#### Barns skolmiljö: Mål

- Antalet skjutsande föräldrar till barn i F-6 skolor ska minska med 5 %
- Vandrande skolbussar ska årligen öka med 2-3 grupper

#### Barns skolmiljö: Åtgärder

- Kontinuerlig informationsspridning av ”Vandrande skol- och cykelbuss” F-6 skolor
- Studier och mätning vartannat år av antal skjutsande föräldrar
- Kartläggning av barns skolvägar, 2-3 skolor årligen
- Information via föräldramöten och brukarråd 2-3 skolor årligen

#### Trafiknykterhet: Mål

- Trafikarbetet med nyktra förare ska öka i takt med det nationella målet till 99,9%

#### Trafiknykterhet: Åtgärder

- Samarbete med polisen som kontinuerligt genomför kontroller och övervakning. Kommunen ska även samarbeta och stödja frivilligorganisationer i denna fråga
- Kontinuerlig uppföljning av polisens statistik i gruppen Skydd mot olyckor, SMO, kommunens trafiksäkerhetsgrupp
- Fortsatt arbete med årliga Don't drink and drive-aktiviteter på kommunens gymnasieskolor, i huvudsak årskurs 2. Detta arbete bedrivs i samarbete med NTF i Jönköpings län. Aktiviteterna berör både elever som pedagoger och skolpersonal
- Krav på alkoholås vid nyinköp av kommunens fordon och vid upphandling av transporter

#### Hastighet: Mål

- Efterlevnaden av hastighet på kommunala vägar ska öka i takt med det nationella målet till 80 %

#### Hastighet: Åtgärder

- Skylta om nya hastigheter och bygga eventuella fysiska hastighetsdämpande åtgärder i samband med kommunens hastighetsöversyn
- Samarbete med polisen som kontinuerligt genomför kontroller och övervakning
- Fortsatt samarbete med polisen för ökad övervakning vid kommunens skolor
- Uppföljning av polisens resultat i ”Skydd mot olyckor-gruppen”
- Kontinuerlig uppsättning av ”Din fart”-skylt i trafikmiljöer där mycket oskyddade trafikanter rör sig, exempelvis utanför F-6 skolor
- Portabel trafikskylt ”Din fart”, sätts upp under perioder på Kortebovägen
- Årliga hastighetsmätningar på kommunala vägar
- Informera allmänhet och boende om vikten av hastighet i samband med fysiska åtgärder i gatumiljö

#### Synbarhet: Mål

- Andelen som använder reflex i tätortsmiljö ska öka med 5 % årligen

#### Synbarhet: Åtgärder

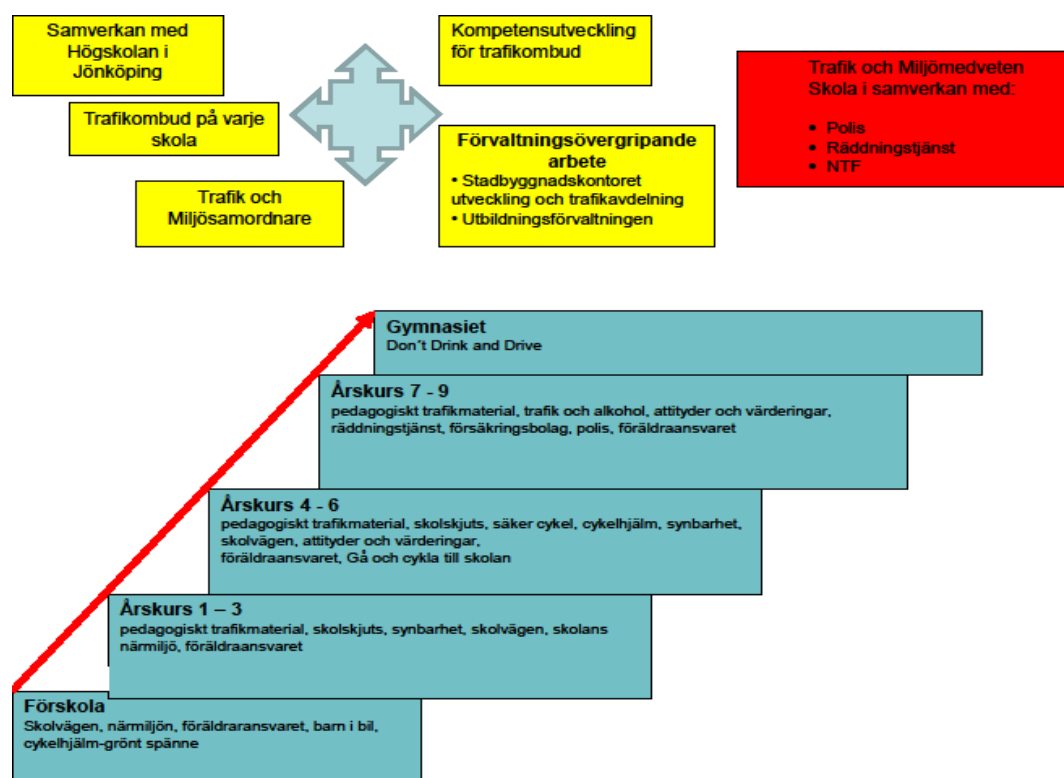
- Årlig mätning av reflexanvändningen i tätortsmiljöer i Jönköping och Huskvarna
- Årlig utdelning av kommunens folder ”Var rädd om dig i trafiken”
- Årlig utdelning och spridning av reflexer i tätortsmiljöer
- Informationsinsatser tillsammans med frivilligorganisationer och Polis
- Årlig informationskampanj om vikten av synbarhet via massmedia
- Årlig reklamkampanj om vikten av synbarhet via andra kommunikativa kanaler

# 11. Pågående arbetssätt i kommunen

Barns skolvägar utgör i dag inget stort trafiksäkerhetsproblem sett till antalet inträffade olyckor. Detta beror till viss del på en låg exponering. Ett stort problem är däremot att föräldrar inte vågar låta sina barn gå till och från skolan utan ledsagare. Följden blir att barn istället skjutsas i bil vilket ger ökad biltrafik, sämre miljö, sämre kondition hos barnen och föräldrarna. Studier från 2013 visar att cirka 30 procent av föräldrarna till barn i F-6 skolor i Jönköpings kommun, dagligen skjutsar sina barn till skolan.

## 11.1 TMS, TRAFIK OCH MILJÖMEDVETEN SKOLA

Trafik och Miljömedveten Skola är en metod för att lyfta frågor om trafik och miljö i undervisningen och riktar sig till elever och pedagoger i Jönköpings kommun. Syftet med TMS är att på sikt öka medvetenheten om trafiksäkerhetsfrågor, miljö och hållbar utveckling bland elever, deras föräldrar och skolans pedagoger. Det övergripande målet är att trafiksäkerhetsfrågorna ska vara en del av skolans ordinarie verksamhet, från förskolan till gymnasiet. Metoden är framtagen av Utbildningsförvaltningen i samarbete med Stadsbyggnadskontoret.



## 11.2 SKOLSKJUTSVERKSAMHET

Den modell för skolskjutsverksamhet som utvecklats i Jönköpings kommun bygger på en målmedveten satsning och en helhetssyn, där alla viktiga komponenter som påverkar trafiksäkerheten och miljön har fokuserats och kravsats. Modellen bygger på att man har utarbetat strategier utifrån fem områden; eleven, föraren, fordonet, transporternas genomförande samt den fysiska miljön. Den så kallade "Jönköpingsmodellen" består bland annat av, besiktning av fordon tillsammans med Polisen, NTF och MHF, kontinuerlig fortbildning av förare, trafiksäkerhetsutbildning för elever och granskning av den fysiska miljön för att trygga elevernas säkerhet.

### **11.3 VANDRANDE SKOLBUSS**

En vandrande/cyklande skolbuss är ett organiserat samgående där flera familjer turas om att följa sina egna och andras barn till och/eller från skolan. Alla kan vara med i en vandrande/cyklande skolbuss. Enklarest är det för familjer som bor i samma bostadsområde med barn som går i samma klass. Antingen går man runt och hämtar upp barnen, eller så bestäms en fast mötesplats. Det främjar både hälsan och miljön. Våren 2014 togs ett nytt informationsmaterial fram tillsammans med Landstinget, för att spridas på kommunens grundskolor.

### **11.4 FALLPREVENTIONSGRUPPEN**

Falloolyckor är den enskilt vanligaste olyckstypen som leder till sjukhusvård. Omkring 1 000 personer vårdas varje år på sjukhus efter fallolyckor. Mest drabbade är äldre i den egna bostaden. Även ett femtontal dödsfall årligen beror på fallolyckor. I kommunen bedrivs ett fallpreventivt arbete inom äldreomsorgen. Det bedrivs även ett arbete med mer samhällsinriktad fallprevention som behandlar den offentliga inomhus- och utomhusmiljön. I detta arbete deltar förvaltningar och landstinget. Fallpreventionsgruppen har tagit fram ett eget delprogram.

### **11.5 TRAFIKSÄKERHETSGRUPP: SKYDD MOT OLYCKOR**

Det ställs allt större krav på att kommunerna bedriver ett systematiskt och effektivt trafiksäkerhetsarbete. Grunden för detta är riksdagens beslut om nollvisionen som är det långsiktiga målet för trafiksäkerheten. I kommunens trafiksäkerhetsgrupp ”Skydd mot olyckor, SMO, som är arenan för att få samordnat trafiksäkerhetsarbete ingår representanter från stadsbyggnadskontoret, tekniska kontoret, räddningstjänsten, utbildningsförvaltningen, Polisen, Trafikverket, Landstinget och NTF. I gruppen tas aktuella ärenden upp och gemensamt analyseras och presenteras olycksstatistik. Vid svårare olyckor på kommunala vägar, görs även en olycksanalys av gruppens medlemmar.

## 12. Kommunikation och dialog

Kommunikation är viktigt för att nå Trafiksäkerhetsprogrammets uppsatta mål, samt stödja och förklara genomförda trafiksäkerhetsåtgärder. Som en del i arbetet med Jönköping kommuns trafiksäkerhetsprogram har en särskild kommunikationsplan tagits fram.

### 12.1 KOMMUNIKATIONSPLAN

Med kommunikation menas all intern och extern kommunikation – såväl den som verksamheten själv sprider, som den vi tar emot från andra. Kommunikation bygger på en tvåvägsprocess, som ger mottagaren möjligheter att göra sin röst hörd och påverka arbetet.

Kommunikationsplanen är framförallt ett arbetsdokument – ett underlag och förslag till en fortsatt kommunikationsplanering. Den omfattar den generella kommunikationen för trafiksäkerhetsprogrammet, samt beskriver det långsiktiga tillvägagångssättet för att med kommunikation bidra till att nå programmets övergripande mål. Utgångspunkten tas i Jönköping kommuns kommunikationspolicy, som bl.a. fastställer att kommunikationen ska vara öppen, saklig och aktiv.

1. Budskap
2. Bakgrund och nuläge
3. Mål och Syfte
4. Målgrupp
5. Informationsvägar
6. Ansvarsfördelning
7. Underlag
8. Tidpunkt för information
9. Resurser
10. Sammanställning, utvärdering och återkoppling







**JÖNKÖPINGS  
KOMMUN**

Ljuvet vid Vättern