

Trafikstrategins bilaga

Innehåll

1. Konsekvensbeskrivning	2
1.1 Konsekvensbeskrivning av genomförande	2
1.2 Nollalternativ	4
2. Hållbarhet	7
2.1 De tre hållbarhetsdimensionerna i trafiksystemet	7
2.2 Jönköpings program för hållbarhet 2022–2030	8
2.3 De nationella transportpolitiska målen med hållbarhet i fokus	9
2.4 Social hållbarhet och trafikplanering	10
2.5 Miljömässig hållbarhet och trafikplanering	11
2.6 Ekonomisk hållbarhet och trafikplanering	13
3. Metod för resurseffektiv trafikplanering	14
4. Arbetsprocess	15
5. Beskrivning av mål, insatsområden och uppföljning	16
5.1 Resultatmål	16
5.2 Inriktningsmål	21

1. Konsekvensbeskrivning

Konsekvensbeskrivningen syftar till att ge en samlad bild av de effekter som trafikstrategin kan medföra, och i ett nollalternativ hur effekterna blir om strategins mål inte uppnås.

1.1 Konsekvensbeskrivning av genomförande

Framtidens utveckling och hur det påverkar trafiksystemet är osäkert. Det går inte att planera trafiksystemet och hantera dagens problem med tekniska lösningar som ännu inte finns. Jönköpings kommun behöver hantera dagens utmaningar för att skapa en önskvärd framtid, där den tekniska utvecklingen kan komma att bidra. Konsekvensbeskrivningen visar vilka samlade effekter uppfyllelse av trafikstrategins mål får tillsammans med översiktsplanens genomförande i jämförelse med nollalternativet.

Eftersom landsbygden inte förväntas ändra sitt resande i lika hög grad som i centrala delar av kommunen kommer effekterna av trafikstrategin bli mindre på landsbygden. I centrala delar minskar de korta bilresorna som görs av boende i den centrala tätorten, så att de som behöver resa med bil samt nyttotrafik får bättre framkomlighet.

När vi är 200 000 invånare och målet om hållbara resor har uppnåtts, är det totala antalet bilresor som görs färre än idag. Trafiksystemet i den regionala kärnan är i högre grad anpassad för gång, cykel och kollektivtrafik vilket underlättar framkomligheten för dessa i jämförelse med bil.

1.1.1 SOCIALA KONSEKVENSER AV GENOMFÖRANDE

Trafikstrategin eftersträvar ett socialt hållbart trafiksystem. Strategin ska bidra till ett jämställt och jämlikt samhälle där alla har möjlighet att delta i samhällslivet och nå viktiga destinationer i sin vardag inom en rimlig tid och kostnad. Genom förbättrad infrastruktur för gång-, cykel-, och kollektivtrafik anpassas trafiksystemet till alla. Samtidigt får de som behöver ta sig fram med bil ökad framkomlighet i jämförelse med nollalternativet. Minskad motorfordonstrafik i tätbefolkade områden leder till färre olyckor och ökad trygghet.

Grönska bidrar till ökad trivsel i stadsmiljön. Folkhälsan förbättras genom ökad aktiv mobilitet samt ökat välbefinnande i trevligare, grönare miljö med mindre buller och bättre luft. Utsatta grupper är mer sårbara inför klimatförändringar. Genom att ge mer utrymme åt klimatanpassning i den fysiska miljön minskar de negativa effekterna av miljökatastrofer till följd av ett förändrat klimat, såsom uttorkning vid värmebölja.¹

¹ <https://www.smhi.se/klimat/framtidens-klimat/klimatscenariotjansten/klimatscenariotjansten/met/sverige/medeltemperatur/rcp45/2071-2100/year/anom>

1.1.2 MILJÖMÄSSIGA KONSEKVENSER AV GENOMFÖRANDE

Om åtgärder som uppfyller trafikstrategins mål vidtas leder det till förbättrad luftkvalitet, minskat buller och minskade koldioxidutsläpp. Målen möjliggör att bevara och främja gröna och attraktiva miljöer i kommunen som bidrar till en förbättrad hälsa, inte minst för barn och äldre som särskilt sårbara grupper.

Mer yta åt grönska skapar en resilient miljö i staden.² Det förbättrar luftkvaliteten, ger skugga, tar upp koldioxid och partiklar samt minskar negativa effekter av klimatförändringar såsom värmeböljor, skyfall och översvämningar.

1.1.3 EKONOMISKA KONSEKVENSER AV GENOMFÖRANDE

Trafikstrategin syftar till att skapa en ekonomiskt hållbar utveckling i Jönköpings kommun. En konsekvens av genomförandet av trafikstrategin blir att ytor används mer effektivt. Det frigör mark till exploatering och säkerställer framkomlighet på våra vägar. När fler åker kollektivt, cyklar, går eller ställer sin bil i samordningsanläggning för parkering effektiviseras markanvändningen och ger utrymme för fler funktioner i gatumiljön. Dessa ytor kan då användas till att utveckla attraktiva miljöer som attraherar såväl besökare som nya invånare, vilket främjar såväl cityhandeln som kompetensförsörjning och kommunens ekonomiska tillväxt i stort.

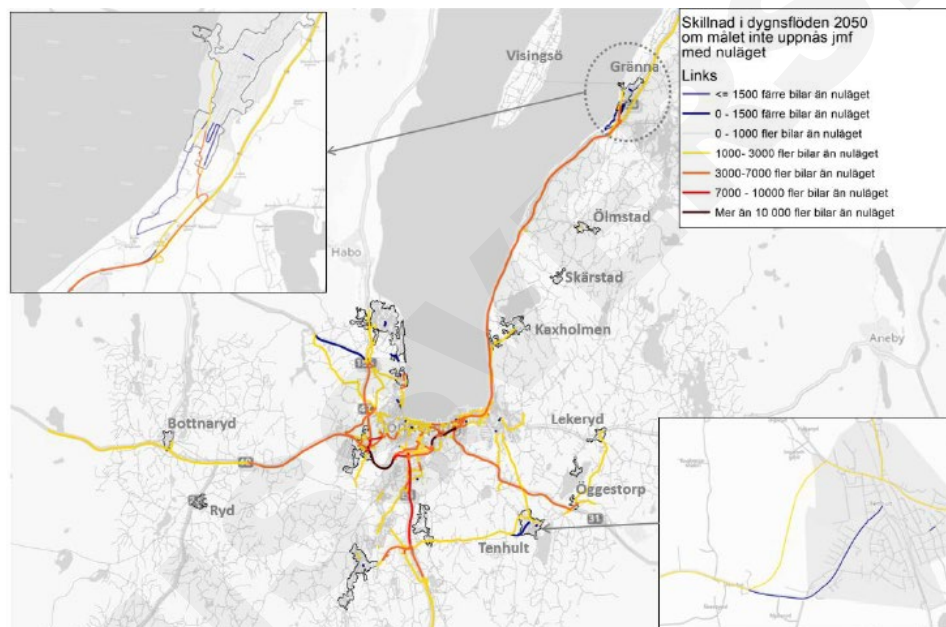
Minskad privat motorfordonstrafik ökar framkomligheten och tillgängligheten och stärker Jönköping kommuns roll som regional motor. I kombination med ökad överflyttning till godstransporter på järnväg och ökad andel mikroleveranser i centrala lägen bidrar trafiken till en ekonomiskt hållbar tillväxt i kommunen. Mindre tunga transporter i centrala delar skapar en mer attraktiv stadsmiljö för invånare och besökare.

Att bygga ut för kollektivtrafiken, skapa fler gång- och cykelvägar samt göra plats för mer grönska innebär höga investeringskostnader. Mer grönska innebär högre drift- och underhållskostnader, men ger också viktiga nyttor såsom en ökad attraktivitet. Ett trafiksystem som gör det lätt att gå och cykla, och som släpper ut mindre skadliga ämnen, bidrar dessutom till bättre folkhälsa och lägre kostnader för hälso- och sjukvården.

² <https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2010/lat-staden-gronska.pdf>

1.2 Nollalternativ

Om kommunen växer enligt översiktsplanen men målen i trafikstrategin inte uppnås, förväntas motorfordonstrafiken öka i takt med att befolkningen växer till 200 000 invånare. Detta eftersom fler invånare innebär att fler bilar behöver ta sig fram. Det innebär att vi skulle få ett så kallat nollalternativ, där biltrafiken står för 62% av resorna, vilket betyder att antalet bilresor och därmed trafiken på våra gator och vägar ökar i takt med befolkningen. Det skulle leda till sämre luftkvalitet, mer trafikbuller och att färre går eller cyklar. Folkhälsan påverkas negativt, och utsläppen av både partiklar och växthusgaser ökar. Dessutom finns en risk att nya bygg- och utvecklingsprojekt stoppas, eftersom belastningen på E4:an som riksintresse blir för hög. Om kommunen inte kan byggas ut enligt översiktsplanen, kan det leda till att den förväntade befolkningsökningen stannar av. Det kan i sin tur påverka kommunens ekonomiska tillväxt.



Figur 1 Skillnad i flöden om vi når 200 000 invånare år 2050 jämfört med nuläget om färdmedelsfördelningen är oförändrad. (uppdateras)

1.2.1 SOCIALA KONSEKVENSER AV NOLLALTERNATIV

Om trafiksystemet utvecklas utan insatser för att uppnå trafiksystemets mål ökar motorfordonstrafiken i takt med befolkningstillväxten. Det innebär att bilar och andra fordon tar mer plats, och på ställen där det redan är trångt blir det ännu mer trängsel. Det försämrar framkomligheten, försvårar tillgängligheten och bidrar till en obalans i hela kommunens trafiksystem. Det blir också svårare för långvägspendlare att nå viktiga målpunkter. Konkurrensen om yta gör det svårare för gående, cyklister, kollektivtrafik och nyttotrafik att komma fram, och risken för olyckor ökar. När framkomligheten minskar blir det svårare för människor att nå viktiga destinationer inom rimlig tid. Om det i planering och utformning av trafiksystemet inte tas hänsyn till olika gruppers behov riskerar de att förbises.

Mer motorfordonstrafik leder till ökade utsläpp av skadliga partiklar från bland annat väg- och däckslitage och ökade koldioxidutsläpp genom förbränning. I centrala områden kan det försämra luftkvaliteten betydligt,³ vilket påverkar särskilt barn och äldres hälsa och kan orsaka följsjukdomar som luftvägsinfektioner, astma och hjärt- och kärlsjukdomar.⁴ I Sverige dör omkring 7000 personer år för tidigt till följd av luftföroreningar.⁵ Sett till lokal nivå skulle det innebära omkring 100 personer i Jönköpings kommun. Det är fler än vad som omkommer i trafikolyckor, där antal omkomna varit mellan 1-8 dödsfall per år.⁶ Om vägtrafiken fortsätter att öka leder det till ökat antal dödsfall och insjuknande i sjukdomar till följd av ökade luftföroreningar.⁷

Mer motorfordonstrafik ger högre bullernivåer vilket kan ge människor problem med sömn- och koncentrationssvårigheter. Även buller kan på längre sikt öka risken för hjärt- och kärlsjukdomar.⁸ Högre bullernivåer gör det dessutom svårare att bygga ut kommunen om gränsvärden kan komma att överskridas.⁹

1.2.2 MILJÖMÄSSIGA KONSEKVENSER AV NOLLALTERNATIV

Mer yta för motorfordonstrafik lämnar mindre yta för andra funktioner som grönska. Vid ökad andel hårdgjorda ytor minskar förmågan till klimatanpassning i tätbebyggda områden där konkurrensen om yta är som störst. Redan utsatta grupper riskerar att drabbas allvarligt av klimatförändringar vilket kan innebära stora sociala och ekonomiska kostnader vid en katastrof.¹⁰ En stor andel hårdgjord yta i gatunätet kan även minska framkomligheten vid översvämning, eftersom regn inte absorberas.

Ökad motorfordonstrafik innebär dessutom ökade luftföroreningshalter som överskrider gränsvärden med stora konsekvenser för människors hälsa.¹¹ Om motorfordonstrafiken ökar riskerar det att Jönköpings kommun inte uppnår globalt uppsatta mål för att minska koldioxidutsläpp i den takt som krävs för att minska den globala uppvärmningen.

1.2.3 EKONOMISKA KONSEKVENSER AV NOLLALTERNATIV

Om trafikstrategins mål inte nås ökar motorfordonstrafiken. Blir fler beroende av bilen behöver vägar, gator och parkeringsplatser mer yta. Det

³ <https://jonkopingsluft.se/>

⁴ <https://www.cammm.regionstockholm.se/miljohalsa-online/luftforeningar-utomhus/hur-paverkas-vi-av-luftforeningar/>

⁵ Quantification of population exposure to NO₂, PM_{2.5} and PM₁₀ and estimated health impacts, IVL C217, IVL Svenska miljöinstitutet AB och Umeå universitet, 2018

⁶ Strada

⁷ Quantification of population exposure to NO₂, PM_{2.5} and PM₁₀ and estimated health impacts, IVL C217, IVL Svenska miljöinstitutet AB och Umeå universitet, 2018

⁸ <https://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/buller/halsoeffekter-av-buller/>

⁹ <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/detaljplan/lamplighetsbedomning/buller-vid-detaljplanering/reglering-i-detaljplan/>

¹⁰ <https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg2/chapter/summary-for-policymakers/>

¹¹ Se 2.1.1 Sociala konsekvenser av nollalternativ

ger mindre plats till andra funktioner som transportinfrastruktur och andra samhällsfunktioner. Detta gäller särskilt i områden där konkurrensen om yta är som störst. När trängseln ökar blir det svårare för både människor och trafik att ta sig fram. Ökad trängsel utgör hinder för såväl kompetensförsörjning som framkomlighet för nyttotrafik i Jönköpings kommun vilket riskerar att bromsa den ekonomiska tillväxten i kommunen.

Mer hårdgjord yta för vägar innebär mindre plats för andra funktioner och miljöer som kan göra staden mer attraktiv för både besökare och invånare. Med färre besökare riskerar cityhandeln att drabbas negativt. Mindre yta för klimatanpassningsåtgärder riskerar dessutom att skapa stora kostnader för att reparera skador i efterhand. Drift och underhåll av vägar med mycket motorfordonstrafik och åtgärder efter exempelvis översvämningar kan dessutom innebära stora kostnader på kort sikt.

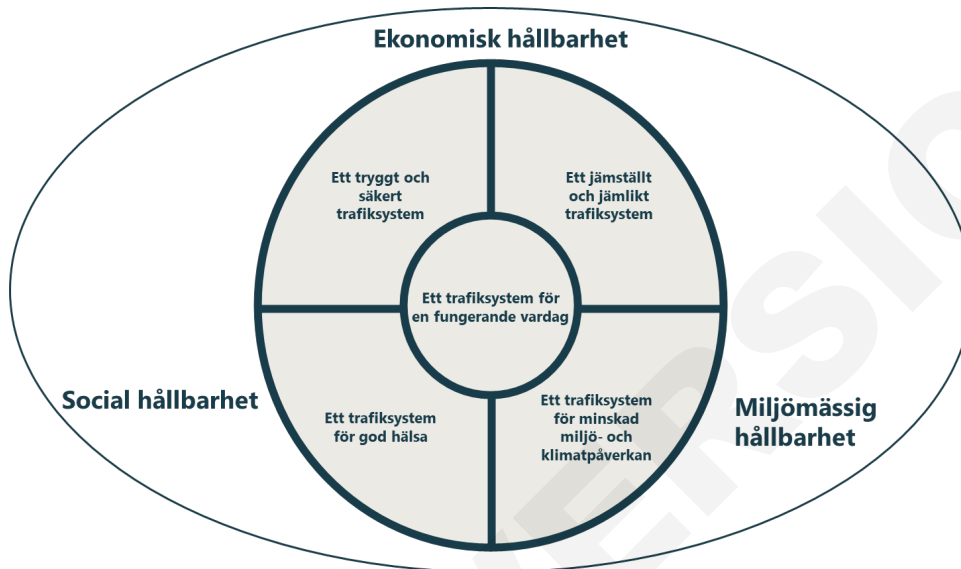
De negativa hälsoeffekter som en ökad motorfordonstrafik orsakar medför ökade samhällskostnader för att hantera luftvägssjukdomar, stress, hjärt- och kärlsjukdomar samt en minskad fysisk aktivitet. Höga utsläpp och bristfälliga gång- och cykelnät kan på sikt innebära höga vårdkostnader.

Enligt Länsstyrelsens granskningsyttrande på översiktsplanen krävs kraftfulla åtgärder vad gäller utvecklad kollektivtrafik och infrastruktur för gång- och cykel för att nå kommunens målsättning att stadens tillväxt ska ske utan ökad motorfordonstrafik. Om motorfordonstrafiken istället skulle öka kan det påverka riksintresset E4:ans funktion och det skulle i förlängningen innebära att kommunens utbyggnad enligt översiktsplanen inte går att genomföra.

2. Hållbarhet

Trafikstrategin ska bidra till en hållbar utveckling.

Den här bilagan förklarar hur social, miljömässig och ekonomisk hållbarhet förhåller sig till trafikstrategins hållbarhetsprinciper. Målen är baserade på fem hållbarhetsprinciper för trafik och är utformade för att hjälpa till att uppnå kommunens hållbarhetsmål samtidigt som vi växer.



Figur 2 Hållbarhetsprinciperna för trafikstrategin. (uppdateras)

2.1 De tre hållbarhetsdimensionerna i trafiksystemet

Social, miljömässig och ekonomisk hållbarhet påverkar och påverkas av trafiksystemet. Vårt samhälle är beroende av ett effektivt trafiksystem som gör det enklare för både person- och nyttotrafik att färdas mellan olika platser. För att vi ska kunna bo, arbeta och verka på ett hållbart sätt krävs att de tre hållbarhetsdimensionerna styr den framtida utvecklingen. De globala målen är ömsesidigt beroende och inget mål får uppnås på bekostnad av ett annat. Hållbar utveckling bygger därför på framsteg inom alla mål.

Trafiksystemet behöver vara socialt hållbart och ta hänsyn till allas intressen och behov. Det behöver också minska påverkan på miljön och klimatet för att främja hälsa och inte skada vår omgivning. Trafiksystemet ska även vara ekonomiskt hållbart för att säkerställa långsiktiga investeringar. Dessa investeringar ska stärka den regionala arbetsmarknaden och utveckla Jönköpings kommun som tillväxtmotor genom hållbara, yteffektiva transporter.

Utgångspunkten är att fokusera på positiva synergieffekter när de tre hållbarhetsdimensionerna kombineras, snarare än på konflikter mellan målen. Trafikstrategins mål är vägledande i kommande steg i trafikutvecklingen och ska bidra till att vi kan fatta beslut vid svåra avvägningar, med ett långsiktigt helhetsperspektiv på hållbar utveckling i hela Jönköpings kommun.

Hållbarhet definieras av FN som utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov.¹² Det innebär en strävan efter att balansera ekonomiska, sociala och miljömässiga hänsynstaganden för att säkerställa långsiktig överlevnad och välbefinnande för nuvarande och framtida generationer. För att uppnå en hållbar utveckling formuleras 17 globala mål inom ramen för Agenda 2030.¹³ Målen berör hållbarhet ur olika infallsvinklar och har i Sverige blivit en viktig del i kommunala och regionala verksamheter.

2.2 Jönköpings program för hållbarhet 2022–2030

Jönköpings kommuns hållbarhetsprogram (2022) har sin utgångspunkt i Agenda 2030 och FN:s konventioner om mänskliga rättigheter. De syftar till att skapa ett helhetsperspektiv kring kommunens hållbarhetsarbete. Programmet är ett vägledande styrdokument för hela kommunen som ska bidra till nya metoder att driva hållbarhetsfrågorna.

I kommunens hållbarhetsprogram presenteras ett antal prioriterade globala hållbarhetsmål för kommunen och hur dessa kan anpassas till den lokala kontexten. Två av de prioriterade målen har tydlig koppling till trafiksystemet och integreras i kommunens trafikstrategi. Dessa är: *Mål 3: God hälsa och välbefinnande* och *Mål 11: Hållbara städer och samhällen*.

I *Mål 3: God hälsa och välbefinnande* anges att kommunen ska skapa förutsättningar för medborgarna att leva ett hälsosamt liv genom att främja fysisk aktivitet. I trafikstrategin handlar det om att öka aktiva färdssätt som gång och cykel genom att skapa god tillgänglighet till målpunkter med dessa transportsätt. Mer specifikt pekas delmål *3.6 Minska antalet dödsfall och skador i vägtrafiken* ut som ett lokalt anpassat mål som i hög grad är relaterat till trafikstrategin. Målet handlar om att till 2030 halvera antalet dödsfall och skador i trafiken samt att öka kunskap och beteendepåverkan kring trafiksäkerhet, särskilt riktat mot barn och unga.

Mål 11: Hållbara städer och samhällen handlar om att göra städer och bostadsområden inkluderande, säkra, motståndskraftiga och hållbara. Målet omfattar bland annat hållbara transporter och delmål *11.2 Tillgängliggör hållbara transportsystem för alla* pekas ut som prioriterat i kommunens hållbarhetsprogram. Delmålet handlar om att tillhandahålla tillgång till säkra, ekonomiskt överkomliga, tillgängliga och hållbara transporter för alla. Det ska dessutom bidra till att förbättra trafiksäkerheten, särskilt genom att bygga ut kollektivtrafiken, med fokus på behoven hos människor i utsatta situationer, kvinnor, barn, personer med funktionsnedsättning samt äldre. Detta mål uppnås genom kommunal infrastruktur som säkerställer en god framkomlighet för kollektivtrafiken. För att detta mål ska uppnås krävs att kommunen samverkar med Jönköpings Länstrafik som ansvarar för kollektivtrafiken. *Mål 11.A: Främja nationell och*

¹² <https://www.globalamalen.se/fragor-och-svar/vad-betyder-hallbar-utveckling/>

¹³ <https://fn.se/globala-malen-for-hallbar-utveckling/>

regional utvecklingsplanering handlar om att förbättra hur vi planerar för utveckling i hela landet. Syftet är att skapa bättre samarbete och starkare kopplingar mellan städer, områden nära städer och landsbygden – så vi får en positiv och hållbar utveckling både ekonomiskt, socialt och miljömässigt. På kommunal nivå behöver Jönköpings kommun samverka med nationella och regionala aktörer för att uppnå delmålet.

Övriga mål som trafiksystemet har en påverkan på och som är prioriterade i hållbarhetsprogrammet är: Jämställdhet (mål 5), Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt (mål 8), Hållbar industri, innovationer och infrastruktur (mål 9), Minskad ojämlikhet (mål 10), Bekämpa klimatförändringarna (mål 13) samt Ekosystem och biologisk mångfald (mål 15). Även dessa mål är integrerade i hållbarhetsprinciperna.

2.3 De nationella transportpolitiska målen med hållbarhet i fokus

Den nationella transportpolitikens övergripande mål¹⁴ ska säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela Sverige. De transportpolitiska målen är indelade i funktionsmål och hänsynsmål: funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Funktionsmålet anger även att transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

I *Mål för framtidens resor och transporter*¹⁵ definierade regeringen funktionsmålet närmare med hjälp av sju preciseringar:

- Förbättring av medborgarnas resor när det gäller ökad bekvämlighet, trygghet och tillförlitlighet.
- Förbättring av kvaliteten för näringslivets transporter, vilket också stärker internationell konkurrens.
- Ökad tillgänglighet mellan såväl regioner som mellan Sverige och andra länder.
- Transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle genom sitt genomförande och resultat.
- Transportsystemet är utformat så att personer med funktionsnedsättning kan använda det effektivt.
- Ökade möjligheter för barn att använda transportsystemet på ett självständigt och säkert sätt, samt att på säkra grunder vistas i trafikmiljöer.
- Ökade förutsättningarna att välja gång, cykel och kollektivtrafik som färdmedel.

¹⁴ Regeringskansliet. (u.å) Mål för transportpolitiken. <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/>

¹⁵ Regeringen (2009). Mål för framtidens resor och transporter. Prop. 2008/09:93:18.

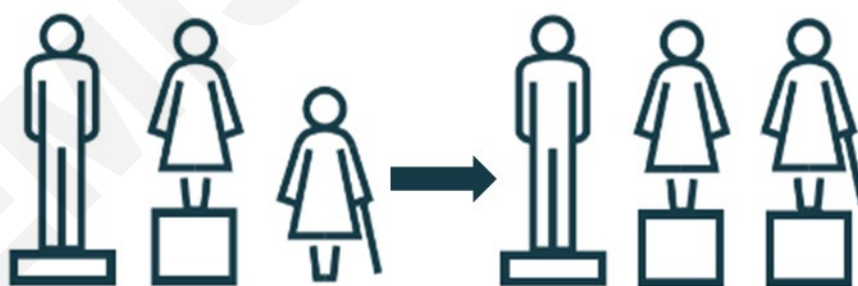
Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas så att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Trafiksystemet ska också bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås, samt bidra till ökad hälsa.

De transportpolitiska målen pekar ut inriktningen för den nationella transportplaneringen. De utgör också en övergripande inriktning för hur Jönköpings kommun behöver arbeta långsiktigt i linje med nationella målsättningar vad gäller medborgarnas tillgänglighet lokalt och regionalt, näringsliv, barnperspektiv, jämlikhet och jämställdhet samt hållbart resande.

2.4 Social hållbarhet och trafikplanering

Likvärdig tillgång till viktiga målpunkter som arbete, skola, service, vård och rekreation behöver prioriteras i arbetet för ett socialt hållbart trafiksystem. Alla har inte tillgång till bil, alla kan inte gå eller cykla och alla har inte tillgång till kollektivtrafik. När vi planerar är det därför viktigt att utveckla ett trafiksystem som underlättar för alla genom en medveten lokalisering av verksamheter och bostäder, förbättrade gång- och cykelmöjligheter samt kollektivtrafik.

Styrdokumentet *Gemensam värdegrund och styrande principer för mänskliga rättigheter i Jönköpings kommun*¹⁶ förtydligar kommunens ansvar vad gäller social hållbarhet. Värdegrunden bygger på de mänskliga rättigheternas grundprinciper, samt principerna för ett rättighetsbaserat arbete: jämlikhet och jämställdhet, icke-diskriminering, delaktighet, inflytande och inkludering, transparens och ansvar. Genom universell utformning tillgänglighetsanpassas allmänna platser för alla grupper. Ett socialt hållbart trafiksystem sätter människans välfärd i centrum.¹⁷



Figur 3 Illustrationen illustrerar hur olika förutsättningar innebär behov av olika insatser för att uppnå mer jämlika villkor. (uppdateras)

¹⁶ Jönköpings kommun (2018) Gemensam värdegrund och styrande principer för mänskliga rättigheter i Jönköpings kommun.

¹⁷ Levin, L. och Gil Solá, A. (2021). Socialt hållbar transportplanering: Inspirationshandbok med exempel från forskning och praktik. K2. Lund.

Jönköpings kommun har skrivit under den Europeiska deklarationen för jämställdhet (CEMR), ett åtagande för jämställdhet på lokal nivå.¹⁸ Därmed har kommunen åtagit sig att integrera jämställdhetsperspektivet i kommunens alla verksamheter, vilket innebär att jämställdhet även ska vara en del av arbetet med trafikstrategin.

Både internationell forskning och resvaneundersökningen i Jönköpings kommun visar att kvinnor och män reser på olika sätt.¹⁹ Kvinnor går och använder kollektivtrafik i högre grad än män som i stället kör bil, cyklar och använder nya mobilitetstjänster. Män är mer benägna att ha körkort och tillgång till en bil, medan kvinnor oftare är passagerare. Kvinnor gör ofta flera korta resor samtidigt som de bär på matvaror och/eller färdas med barn eller äldre familjemedlemmar, medan män i högre utsträckning reser individuellt till och från jobbet. Bakomliggande orsaker till skilda resmönster såsom bostadsområde, arbetsplats och tillgång till transportmöjligheter påverkar dessa resmönster.²⁰ För att utjämna resmönster mellan könen krävs insatser i trafiksystemet som bidrar till att fler reser mer hållbart.

Genom att utforma trafiksystemet utifrån barns behov skapas trivsamma miljöer för alla människor. Barnkonventionen är svensk lag och säger att barns och ungas perspektiv ska beaktas i alla frågor som rör dem. Trafiksystemet ska därför utformas på ett sätt som ökar säkerheten och tryggheten för barn och unga, och som ger dem möjlighet att leva ett gott liv med tillgänglighet till skola och fritidsaktiviteter. För att säkerställa att barnperspektivet beaktas används barnkonsekvensanalys (BKA) i utredningar och projekt som syftar till att tydliggöra konsekvenser för barn i frågor som rör deras tillgänglighet. Genom att använda sociala konsekvensanalys (SKA) i utredningar och planering av åtgärder kan effekter för olika grupper tydliggöras och bedömas.

2.5 Miljömässig hållbarhet och trafikplanering

I hållbarhetsprogrammet för Jönköpings kommun lyfts ett antal prioriterade mål fram som specifikt berör trafikfrågor i relation till miljömässig hållbarhet. Dessa handlar om hur utsläpp av växthusgaser från transportsektorn ska minska, att den framtida trafikökningen i kommunen ska ske med hållbara färdmedel och att omställningen till hållbara transportslag ska underlättas. 21 Miljömässigt hållbar trafikplanering innebär att trafiksystemet utformas på ett sätt som minskar negativ miljöpåverkan. Det kan ske genom att främja hållbara transportsätt, vidta åtgärder för minskade utsläpp, luftföroreningar och bullernivåer, samt förändring av resvanor. För att uppnå detta krävs kombinerade åtgärder på flera nivåer, där kommun,

¹⁸ Jönköpings kommun (2011). CEMR – den europeiska deklarationen för jämställdhet; program för Jönköpings kommun.

¹⁹ Resvaneundersökning (2019). Jönköpings kommun.

²⁰ Trafikverket (2021). Gender and Mobility. Ramboll Smart Mobility.

²¹ Hållbarhetsprogram för Jönköpings kommun 2022-2030.

region och stat bidrar på olika sätt. Kommunens mandat är huvudsakligen att främja en infrastruktur för hållbart resande på sina gator och vägar.

I *Jönköpings läns klimat- och energistrategi*²² anges att växthusgasutsläppen från transportsektorn ska minska med minst 75 procent från 2010, och att andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång ska vara minst 30 procent till 2030. I kommunens hållbarhetsprogram står att "Utsläppen av växthusgaser i kommunen som geografiskt område ska halveras till år 2030 (basår 2005).²³ Dessa mål ligger i linje med trafikstrategins övergripande färdmedelsmål.

Som den största kommunen i länet har Jönköping goda förutsättningar att arbeta mot målen. I den regionala transportplanen²⁴ bedöms följande inriktningar ha särskilt stor påverkan på kommunens trafiksystem:

- **Satsning på järnvägen:** verka för flytt av varutransporter från väg till järnväg där infrastruktur finns tillgänglig samt verka för upprustning och utveckling av järnvägsinfrastrukturen.
- **Förändrade resvanor:** verka för beteendeförändring och skapa incitament för att överföra resandet från bil till kollektivtrafik och cykel. Detta gäller särskilt sträckor under 5 kilometer och riktat till grupper som idag i låg utsträckning nyttjar dessa transportmedel.
- **Reduktion av det totala transportbehovet:** ett reducerat totalt transportbehov och en total minskad energianvändning i transportsektorn är centrala för att minska utsläppen. Ur ett bredare hållbarhetsperspektiv är det inte heller tillräckligt att enbart satsa på omställning av fordonsflottan eftersom transporter även påverkar exempelvis luftkvalitet och buller.

²² Länsstyrelsen (2019). Jönköpings läns klimat- och energistrategi. <https://utveckling.rjl.se/strategier--handlingsplaner/klimat--och-energistrategin/>

²³ Hållbarhetsprogram för Jönköpings kommun 2022-2030, s. 34

²⁴ Ibid

2.6 Ekonomisk hållbarhet och trafikplanering

Ekonomisk hållbarhet definieras som ett sätt att använda, sköta om och underhålla såväl mänskliga som materiella resurser för att skapa långsiktigt hållbara värden. För att nå ekonomisk hållbarhet behöver det säkerställas att det ekonomiska systemet inte orsakar negativa konsekvenser för miljömässig och social hållbarhet, samt mer resurseffektiva sätt att konsumera.

Trafiksystemet är ett viktigt verktyg för att knyta olika ekonomiska aktörer närmre varandra och omvärlden. Genom ökad kapacitet för nyttotrafik kombinerat med en överflyttning till mer hållbara transporter ges goda förutsättningar för en ekonomiskt hållbar tillväxt som inte sker på bekostnad av social och miljömässig hållbarhet. Därmed stärks Jönköpings strategiska läge och fler företag kan etablera sig i kommunen. Trafiksystemet skapar förutsättningar för en konkurrenskraftig arbetsmarknad och bidrar till att göra Jönköping till en tillväxtmotor, både på lokal och regional nivå, med fokus på att det hållbara resandet med kollektivtrafik ska öka regionalt.

I transportpolitikens övergripande mål betonas att transportplaneringen ska säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. I Jönköpings kommun betyder det att en ekonomiskt hållbar trafikplanering utformar trafiksystemet på ett sätt som är ekonomiskt effektivt, motståndskraftigt och hållbart över tid. Det innebär att kommunen tar hänsyn till både kortsiktiga och långsiktiga ekonomiska konsekvenser av olika beslut och åtgärder som säkrar tillgängligheten, genom att ta höjd för befolkningstillväxt och yteffektiv markanvändning.

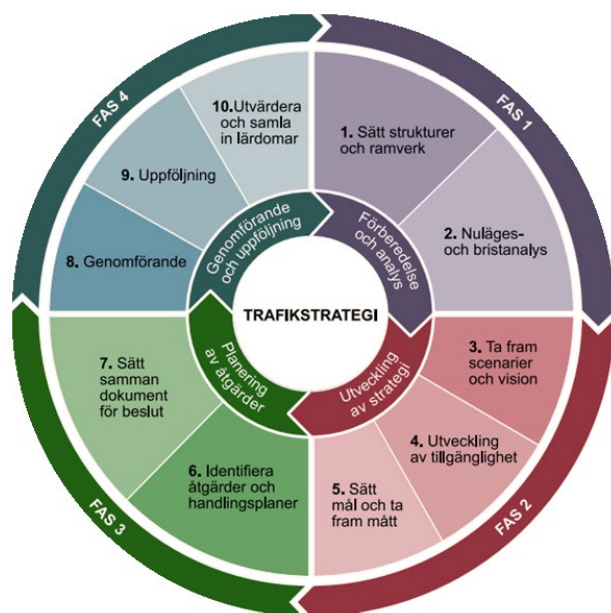
3. Metod för resurseffektiv trafikplanering

Fyrstegsprincipen är en arbetsstrategi som används för att prioritera åtgärder i trafiksystemet på ett resurseffektivt sätt och för att bidra till en hållbar samhällsutveckling.²⁵ Jönköpings kommuns trafikstrategi utgår från fyrstegsprincipen för att säkerställa att insatser ska kunna prioriteras utifrån störst behov och nytta. Hur insatser ska genomföras bedöms utifrån de olika stegen i principen:

1. **Tänk om:** Minska behovet av transporter och resor genom exempelvis planering, markanvändning, parkeringsåtgärder, avgifter, subventioner, digitala möten och informationsinsatser.
2. **Optimera:** Utnyttja befintlig infrastruktur mer effektivt genom till exempel omfördelning av ytor, ändrad prioritering, ökad turtäthet för kollektivtrafik, samordnad logistik och digitala trafiklösningar.
3. **Bygg om:** Genomför mindre anpassningar som förbättrade gång- och cykelvägar, separata kollektivtrafikstråk, trafiksignaler och korsningslösningar.
4. **Bygg nytt:** Om tidigare steg inte räcker, gör nyinvesteringar i exempelvis gång- och cykelvägar, kollektivtrafiklösningar eller nya väganslutningar.

²⁵ <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/fyrstegsprincipen/>

4. Arbetsprocess



Figur 4 SKRs processnorra som beskriver faserna i arbetet med trafikstrategins framtagande.

Jönköpings kommuns arbete med trafikstrategin har vi följt den process som SKR har tagit fram tillsammans med Trafikverket och Boverket. Processen finns beskriven i Handbok för trafikstrategiskt arbete.²⁶

Fas 1

Ett inledande seminarium ägde rum i oktober 2022 med politiker och tjänstepersoner. Kartläggande av nuläge och bristanalys består av genomlysning av befintliga underlag, resvaneundersökning

2019, översiktsplanens enkätdialog samt en workshop med politik och förvaltning. Aktörsdialog med barn och unga samt verksamma i trafiksystemet kompletterar genomförd hösten 2023-våren 2024.

Fas 2

Fas två inleddes med workshop hösten 2023 för att ta fram mål med politik och förvaltning. Stegen i denna fas pågick parallellt genom dialog och förankring under framtagande och bearbetning av målen.

Fas 3

Konsult och arbetsgrupp har under 2024 arbetat med sammansättning av dokument för beslut. Handlingsplaner fastställs i kommande steg efter trafikstrategins antagande.

Fas 4

Uppföljning och utvärdering tar vid efter trafikstrategins antagande. Resultat- och inriktningsmålen samt färdmedelsmålet följs upp och analyseras vartannat år utifrån hur väl effektmålen nås. Det visar hur väl vi uppnår trafikstrategins övergripande syfte.

²⁶ <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/samhallsplanering/samspel-mellan-trafik-och-bebyggelse/Planera-for-hallbara-stader-och-attraktiva-regioner/Trafik-for-en-attraktiv-stad/>

5. Beskrivning av mål, insatsområden och uppföljning

Detta kapitel i bilagan beskriver insatsområden som kopplas till varje resultat- och inriktningsmål. Insatsområdena har tagits fram som exempel på åtgärder för att uppnå målen. Inriktningsmålen ska styra prioriteringsordning av projekt och planer. De ska tydligt följas upp i inledande och avslutande faser med hjälp av en framtagna lathund.

5.1 Resultatmål

Yta

Ökad andel gatumark för gång, cykel, kollektivtrafik och grönska med fler separerade och breda ytor för dessa funktioner.

Principer: FV, H, TS, MK, JJ

Mål i Agenda 2030: 3.6, 3.9, 5.4, 10.2, 11.2, 11.6, 11.7, 11.A, 13.2, 15.9

Beskrivning

För att göra det möjligt för fler att gå, cykla och resa kollektivt måste dessa färdssätt få mer utrymme i gatumarken. Med mer yta kan gång och cykel separeras från varandra. Bredare trottoarer och effektiva cykelvägar gör det mer attraktivt att gå och cykla. Med egna körfält för kollektivtrafiken minskar restiden samtidigt som framkomligheten och pålitligheten ökar. Mer grönska skapar trevligare gångstråk och bidrar med flera klimatanpassningsfunktioner.

Insatsområden

- Framtagande av trafikplan för att peka ut funktioner och prioritering av yta mellan samtliga trafikslag.

Uppföljning

Vartannat år: kartverktyg

Restid

Stärkt restidskvot för kollektivtrafik och cykel mot bil till viktiga målpunkter.

Principer: FV, H, MK, JJ

Mål i Agenda 2030: 3.4, 3.6, 3.9, 5.4, 8.3, 9.1, 10.2, 11.2, 11.6, 11.7, 11.A

Beskrivning

Målet är en förutsättning för att öka resandet med kollektivtrafik och cykel i hela kommunen. För att kollektivtrafik och cykel ska öka krävs en förbättrad restidskvot i förhållande till bilen. Det betyder att restidsvinsten för bilresan i jämförelse med cykel- eller kollektivtrafikresan minskar genom att resor med cykel eller kollektivtrafik görs snabbare. Det kräver exempelvis effektiva cykel- och

kollektivtrafikvägar, prioritet i trafiksignaler samt separata körfält. Det är viktigt att planera för nya områden på ett sätt som gör det lätt att ta sig dit med cykel eller kollektivtrafik, redan innan människor flyttar in. Då ökar chansen att nya invånare skapar hållbara resvanor från början, och att cykel och kollektivtrafik blir konkurrenskraftiga alternativ tidsmässigt.

Insatsområden

- Ökad trafikflödesstyrning som prioriterar kollektivtrafik och cykel.
- Separata kollektivtrafikstråk för ökad punktlighet.
- Raka och effektiva cykelstråk.
- Ökad samverkan med länstrafiken kring långsiktig planering av kollektivtrafikens framkomlighet, prissättning och bebyggelseutveckling.
- Företräde åt gång, cykel och kollektivtrafik vid omledning.
- Trafiksäkerhetshöjande passager som prioriterar buss framför bil.

Uppföljning

Vartannat år: kartverktyg

Regional tillgänglighet

Ökad andel av den regionala in- och utpendlingen till Jönköpings kommun sker med kollektivtrafik.

Principer: FV, H, TS, MK, JJ

Mål i Agenda 2030: 3.9, 5.4, 8.3, 9.1, 10.2, 11.2, 11.6, 11.7, 11.A, 13.2

Beskrivning

Den regionala in- och utpendlingen med kollektivtrafik till och från Jönköpings kommun behöver öka. Det förbättrar även framkomligheten för de som behöver resa med bil. Det kräver ökad samverkan med regionala aktörer och ett tydligt ställningstagande från Jönköpings kommuns sida. Inom kommunens gränser behöver bytesmöjligheterna för den regionala resan vara goda till viktiga målpunkter.

Insatsområden

- Ökad samverkan med Jönköpings Länstrafik, regionen och Trafikverket kring långsiktig planering av kollektivtrafik och bebyggelseutveckling.
- Attraktiv kollektivtrafik, bytespunkter och bra cykelvägar i anslutning till regionala noder och arbetsplatsområden.

Uppföljning

Vartannat år: statistik från SCB och JLT

Närhet

A) Ökad andel start- och målpunkter som har direkt tillgång till gång- och cykelnätet.

B) Minst 90% av nya bostäder ska ligga antingen i den regionala kärnan eller inom 1000m från ett stadsdelscentrum med god kollektivtrafik (med minst 900 avgångar i veckan).

Principer: FV, H, TS, MK, JJ

Mål i Agenda 2030: 3.4, 3.6, 3.9, 5.4, 10.2, 11.2, 11.6, 11.7, 11.A

Beskrivning

I grunden handlar transportbehovet och förutsättningarna för det om hur stadens struktur ser ut och var funktioner lokaliseras. Genom att nya bostäder och andra funktioner planeras i gynnsamma lägen skapas både bättre förutsättningar för den enskilda medborgaren att kunna resa hållbart. Men även genom att skapa ett större underlag för t.ex. kollektivtrafik och service i närområdet. Andelen start och målpunkter som har en direkt anslutning till en gång- eller cykelyta ökar visar på hur väl gång- och cykelnätet är utbyggt. Det visar även hur lätt det är att från en startpunkt till alla tänkbara målpunkter med respektive trafikslag. Start och målpunkter mäts genom andelen kvartersfastigheter som ligger inom 5 meter från en yta som är prioriterad för gång respektive 15 meter från en yta prioriterad för cykel.

Insatsområden

- Utbyggnad av gång- respektive cykelnät.

Uppföljning

Vartannat år: kartverktyg

Miljö och klimat

A) De nationella miljö kvalitetsmålen för frisk luft ska nås.

B) Bullernivåerna ska inte överskrida Naturvårdsverkets riktlinjer. Ambitionen ska alltid vara att skapa en bättre ljudmiljö än den lägstanivå som regleras i lagstiftningen.

C) Koldioxidutsläpp från trafiken ska minska enligt nationella och globala mål.

Principer: FV, H, TS, MK, JJ

Mål i Agenda 2030: 3.4, 3.6, 3.9, 5.4, 9.1, 10.2, 11.2, 11.6, 11.7, 11.A, 13.2

Beskrivning

Trafiken är en betydande orsak till lokala luft- och bullerföroreningar. Det kräver ökad samordning med miljö- och hälsoskyddskontoret och ökad kartläggning där känsliga grupper befinner sig. Minskade koldioxidutsläpp krävs för att Jönköpings kommun ska bidra till att uppnå globala mål och nationella riktlinjer.

Insatsområden

- Ökad samordning kring åtgärder för luft och buller mellan förvaltningar.
- Kartläggning av exponeringssituation för luftföroreningar utanför skolor och förskolor längs med trafikerade vägar samt efterföljande åtgärder.
- Minskad motorfordonstrafik i stadskärnan.

- Införande av miljözoner.
- Dubbdäcksförbud på vägar.
- Ökad andel mikroleveranser i stadskärnan.
- Mer grönska som kan ta upp partiklar och dämpa buller.

Uppföljning

Vartannat år: luftföroreningshalter, bullernivåer, koldioxidutsläpp från trafiken inom kommunen

Trygghet och säkerhet

- A) Minskat antal trafikolyckor.
- B) Minskat antal trafikolyckor med oskyddade trafikanter.
- C) Ökad andel gående och cyklister känner sig trygga när de korsar en gata.

Principer: FV, H, TS, JJ

Mål i Agenda 2030: 3.4, 3.6, 3.9, 5.4, 10.2, 11.2, 11.6, 11.7, 11.A

Beskrivning

Samtliga mål i trafikstrategin ska bidra till att säkerhet och trygghet i trafiken ökar. Med trygghetskartläggningar kan vi identifiera, prioritera och åtgärda trafikmiljöer som upplevs som otrygga.

Insatsområden

- Trygghetskartläggning.
- Utformning av trafikmiljöer som sänker hastigheten i kombination med hastighetsbegränsning.
- Effektiva kollektivtrafikstråk med jämn hastighet för att undvika fallolyckor på buss.
- Prioritering av god belysning längs gångstråk vid levande bottenplan och på hållplatser.
- Goda förutsättningar att cykla året runt genom sopsaltning på prioriterade sträckningar.
- Åtgärdande av passager med bristfällig belysning.

Uppföljning

Vartannat år: olycksstatistik, trygghetskartläggning

Skolresor

- A) Ökad andel barn som går och cyklar till skolan.
- B) Ökad andel barn som känner sig trygga på väg till och från skolan.

Principer: FV, H, TS, MK, JJ

Mål i Agenda 2030: 3.4, 3.6, 3.9, 5.4, 10.2, 11.2, 11.6, 11.7, 11.A

Beskrivning

Trafikmiljöer behöver vara trygga och säkra så att fler barn ska kunna gå och cykla till skolan, vilket skapar goda vanor tidigt i livet. Då kan skjutsande av barn med bil minska, vilket bidrar till målet om färre antal bilresor.

Insatsområden

- Kartläggning av hur många motorfordonsrörelser som skapas av lämning och hämtning av barn.
- Beteendepåverkande insatser för att främja aktiv mobilitet i skolor.

Uppföljning

Vartannat år: RVU för skolor

Parkering

- A) Ökad nyttjandegrad i samordningsanläggningar för bilparkering.
B) Ökad andel korttidsparkeringar för bil av det totala antalet parkeringsplatser på gatumark i anslutning till service, handel och verksamheter.

Principer: FV, H, MK, JJ

Mål i Agenda 2030: 3.9, 5.4, 8.3, 9.1, 10.2, 11.2, 11.6, 11.7, 11.A

Beskrivning

Genom ökad andel korttidsparkering för bil tillskapas parkeringsplatser för kortare besök till verksamheter, cityhandel och service. Längre parkeringsbehov hänvisas till samordningsanläggning för parkering. Det effektiviserar kommunens markanvändning och ökar flödet till verksamheter.

Insatsområden

- Avgift för parkering på all kommunal gatumark.
- Prissättning av bilparkering som motsvarar faktisk kostnad.
- Målstyrd prissättning på parkering exempelvis genom att styra parkering till samordningsanläggningar för parkering med lägre beläggning eller genom rörlig prissättning.
- Samverkan med länstrafiken för kombinerade parkerings- och kollektivtrafikbiljetter.

Uppföljning

Vartannat år: belägningsstatistik

5.2 Inriktningsmål

Bytespunkter

- A) Fler bytesmöjligheter mellan cykel, bil och kollektivtrafik i strategiska lägen.
- B) Fler sammanhängande och tydliga gång- och cykelstråk, särskilt i anslutning till kollektivtrafik.

Principer: FV, H, TS, MK, JJ

Mål i Agenda 2030: 3.4, 3.6, 3.9, 5.4, 8.3, 9.1, 10.2, 11.2, 11.6, 11.7, 11.A

Beskrivning

För att fler resenärer som inte behöver bil hela vägen ska kunna byta färdstätt till och inom den regionala kärnan, behövs tydliga och strategiskt placerade bytespunkter. Dessa ska ligga där resenärer från landsbygd och övriga tätorter har goda möjligheter att byta färdstätt. Bytespunkter behöver ha bra faciliteter som gör byten så smidiga som möjligt. Det kan exempelvis vara cykel-, infarts-, eller pendelparkeringar i anslutning till kollektivtrafik. Särskilt viktigt är detta för personer som bor i övrig central tätort, mindre tätorter och på landsbygden.

Insatsområden

- Kartläggning av lämpliga områden för kombinerade cykel-, infarts- och pendelparkeringar i anslutning till kollektivtrafik. Säker cykelparkering och låsbara skåp för förvaring vid viktiga målpunkter.²⁷

Uppföljning

Vartannat år: lathund i planer och projekt

Parkering

Fler cykelparkeringar för olika slags cyklar och vid viktiga målpunkter.

Principer: FV, H, MK, JJ

Mål i Agenda 2030: 3.4, 3.6, 3.9, 5.4, 8.3, 9.1, 10.2, 11.2, 11.6, 11.7, 11.A

Beskrivning

Genom fler cykelparkeringar för besök till verksamheter, cityhandel och service. effektiviseras kommunens markanvändning och ökar flödet till verksamheter.

Insatsområden

- Ökat antal säkra och väderskyddade cykelparkeringar för olika slags cyklar vid viktiga målpunkter.
-

²⁷ <https://www.jonkoping.se/download/18.4a60c29b186da77e9025694c/1680252398030/Trafik-och-mobiliteetsanalys%20mindre%20t%C3%A4rtor%20och%20landsbygd%20samr%C3%A5d.pdf>

Uppföljning

Vartannat år: lathund i planer och projekt

Godstrafik

Fler säkra och tillgängliga lastplatser för angöring och nyttotrafik som främjar mindre fordon och mikroleveranser.

Principer: FV, H, TS, MK

Mål i Agenda 2030: 3.4, 3.6, 3.9, 8.3, 9.1, 11.2, 11.6, 11.7, 11.A

Beskrivning

Färre stora, tunga fordon i tätbefolkade områden ökar trafiksäkerheten, samtidigt som det minskar buller och luftföroreningar från trafiken. Mindre fordon minskar också behovet av yta som behöver tas i anspråk för gods.

Insatsområden

- Utredning av angöringsbehov samt lokalisering av omlastning i centrala områden.
- Ökad samverkan med berörda aktörer.
- Styrning av typ av fordon för gods på utvalda stråk.
- Utformning av lastplatser för mindre fordon.

Uppföljning

Vartannat år: lathund i planer och projekt

Framkomlighet

Minskat antal gatuparkeringar längs prioriterade kollektivtrafik- och cykelstråk.

Principer: FV, H, TS, JJ

Mål i Agenda 2030: 3.4, 3.6, 3.9, 5.4, 9.1, 10.2, 11.2, 11.6, 11.7, 11.A

Beskrivning

Bilar som letar parkering, och öppna bildörrar, utgör idag hinder för cykel och kollektivtrafik. Genom färre parkeringar på gatumark där kollektivtrafik- och cykelstråk med höga flöden finns ökar trafiksäkerheten och framkomligheten för cykel och kollektivtrafik.

Insatsområden

- Kartläggning av prioriterade kollektivtrafik- och cykelstråk.

Uppföljning

Hastighet

- A) Fler vägar utformas och skyltas med maxhastighet 30 km/h för motorfordon i bostadsområden och tätbebyggda områden.
- B) Fler gågator och gångfartsområden.
- C) Fler cykelgator och cykelfartsområden.

Principer: FV, H, TS, MK, JJ

Mål i Agenda 2030: 3.4, 3.6, 3.9, 5.4, 10.2, 11.2, 11.6, 11.7, 11.A

Beskrivning

Lägre hastighet, i kombination med anpassad utformning av trafikmiljöer och prioritet för gående och cyklister, ökar både trafiksäkerheten och tryggheten. Lägre hastigheter minskar dessutom buller från trafiken, vilket gör det trevligare att gå och cykla längs gator och vägar.

Insatsområden

- Kartläggning av förutsättningar för större gångfartsområden och gågator samt cykelområden och cykelfartsområden.
- Testgator som föregår permanenta gågator, cykelgator och gångfarts- samt cykelområden.
- Utredning av Jönköpings centrala stadsdelar för att komma fram till bästa sätt att ändra gatornas funktion med inspiration från städer som använt framgångsrika trafiklösningsmodeller.

Uppföljning

Vartannat år: lathund i planer och projekt

Hållplatser

- A) Fler tydliga, säkra och väl gestaltade gång- respektive cykelstråk samt fler cykelparkeringar i direkt anslutning till hållplatser.
- B) Hållplatser anläggs utifrån principer om universell utformning.
- C) Fler hållplatser upplevs som trygga.

Principer: FV, H, TS, JJ

Mål i Agenda 2030: 3.4, 3.6, 3.9, 5.4, 9.1, 10.2, 11.2, 11.6, 11.7, 11.A

Beskrivning

För att fler ska kunna resa med kollektivtrafik behöver vägar till och från hållplatser vara utformade för både gående och cyklister. För att öka möjligheten till att byta mellan olika färdssätt under resan måste det gå att parkera sin cykel på ett säkert sätt i anslutning till hållplatser. Underhåll av viktiga stråk behöver prioriteras även på vintern. Målet bidrar även till att skapa en bättre utformning för fler, som exempelvis personer som har svårt att se, höra eller gå.

Insatsområden

- Trygghetskartläggning.
- Utredning av möjligheter till markuppvärmning av gång- respektive cykelvägar.
- Prioriterad snöröjning på gång-, cykel- och kollektivtrafikstråk.

Uppföljning

Vartannat år: lathund i planer och projekt, olycksstatistik, trygghetskartläggning

Skolresor

Fler zoner med skolgator⁹ som har hämta- och lämnplatser utanför dessa zoner.

Principer: FV, H, TS, MK, JJ

Mål i Agenda 2030: 3.4, 3.6, 3.9, 5.4, 9.1, 10.2, 11.2, 11.6, 11.7, 11.A

Beskrivning

Trafikmiljöer behöver vara trygga och säkra så att fler barn ska kunna gå och cykla till skolan, vilket bidrar till att skapa goda vanor tidigt i livet. Det kräver olika åtgärder vid olika skolor i hela kommunen, som kan leda till att skjutsande av barn med bil minskar, samtidigt som det bidrar till målet om färre antal bilresor.

Insatsområden

- Utredning och utformning av principer för skolgator vid olika skolor utifrån platsens förutsättningar.
- Utformning av trafikmiljön utanför skolor och utpekade gångstråk så att de är hastighetssäkrade, tydliga och upplevs trygga.
- Ökad samverkan med JLT för att öka kollektivtrafikresandet till och från skolor samt skapa säkra och trygga miljöer runt skolor.
- Geofencing av fordon i trafikmiljöer runt skolor.

Uppföljning

Vartannat år: lathund i planer och projekt

Tillgänglighetsanpassning

Öka möjligheten för fler att röra sig i trafikmiljöer genom att planera utifrån barnperspektiv samt principer om universell utformning.¹⁰

Principer: FV, H, TS, JJ

Mål i Agenda 2030: 3.4, 3.6, 3.9, 5.4, 9.1, 10.2, 11.2, 11.6, 11.7, 11.A

Beskrivning

Barnkonventionen är svensk lag och ska vara styrande i utformningen av trafikmiljöer. När trafikmiljöer anpassas för barn, enligt principerna för universell utformning, blir de också bättre för fler. Det ökar tryggheten för alla som rör sig i trafiken. Genom att planera med både barnperspektiv och universell utformning i åtanke, kan olika människors behov och förutsättningar tas tillvara. Personer med parkeringstillstånd för rörelsehindrade ska kunna nå viktiga platser i innerstaden och ha möjlighet att parkera nära. När villkoren för gång- och cykeltrafik förbättras, blir det också lättare att ta sig fram med hjälpmedel som exempelvis permobil, rullstol och rollator. För att förstå hur olika grupper påverkas används barnkonsekvensanalys och social konsekvensanalys.

Insatsområden

- Utformning av trafikmiljöer (entréer, parkeringar, gaturum) utifrån principer om universell design.
- Trygghetskartläggning
Genomförande av barnkonsekvensanalys och social konsekvensanalys.

Uppföljning

Vartannat år: lathund i planer och projekt, olycksstatistik