Trafiksäkerhets-program 2021-2025

Antagandehandling
Stadsbyggnadsnämnden 2021-01-21

jonkoping.se

JÖNKÖPINGS KOMMUN

Trafiksäkerhetsprogram 2021-2025 har tagits fram av tjänstepersoner på Utvecklings- och trafikavdelningen, Stadsbyggnadskontoret, Jönköpings kommun.

Även tjänsteperson från stadskontoret och konsulten Trivector har medverkat i framtagning av programmet.

Layout

www.kreation.se

Förord

Det är nu fem år sedan sist och åter dags för ett nytt Trafiksäkerhetsprogram för Jönköpings kommun. Trafiksäkerhet handlar ytterst om att hitta rätt åtgärder för att minimera antalet döda och svårt skadade i trafiken. Fysisk utformning av trafikmiljön är en viktig faktor för att nå detta mål. Personligt beteende av oss människor som finns i denna trafikmiljö är också en viktig faktor. Ömsesidig hänsyn är de viktiga ledorden att tänka på för alla oavsett trafikslag.

Detta Trafiksäkerhetsprogram tar sikte på åtgärder för åren 2021-2025 med trafiksäkerhetsmål som sträcker sig till år 2030. På nationell nivå har Sverige i många avseenden varit mycket framgångsrik med trafiksäkerhetsarbetet. Jönköpings kommun har också under lång tid bedrivit ett systematiskt arbete för ökad trafiksäkerhet. När en kommun växer årligen i ganska snabb takt som Jönköping gör nu finns en tuff utmaning att klara av att skapa en god trafiksäkerhet för alla medborgare. Detta program pekar ut de viktigaste prioriteringarna i detta arbete.

Anders Samuelsson

Ordförande Stadsbyggnadsnämnden

Innehåll

FÖRORD 3

ORDLISTA 5

SAMMANFATTNING 7

INLEDNING 8
Utgångspunkter 8
Mål och insatsområden 11
I backspegeln … 12
Avgränsning 13

TRAFIKSÄKERHETSLÄGET 14
Trafikskadornas samhällsekonomiska kostnad 14
Trafikskador i relation till exponering 15
Bortfall i underlag från Strada 16
Trafikskador inom Jönköpings kommuns geografiska gräns 18
Trafikskador på Jönköpings kommuns vägar 19

INSATSOMRÅDEN 30
Insatsområde 1: Säker gångtrafik 30
Insatsområde 2: Säker cykling 32
Insatsområde 3: Färre upphinnandeolyckor 33
Insatsområde 4: Säkra skol- och fritidsvägar 34
Effektiva övergripande åtgärder 36

MÅLSTYRT ARBETSSÄTT 37
Uppföljning av indikatorer och mål 38

BILAGOR 39

Ordlista

I detta trafiksäkerhetsprogram används många ord kopplade till trafiksäkerhet och mobilitet. Nedan presenteras några av ordens betydelse lite djupare.

Aktiv mobilitet – Är en icke motordriven transport till en viss plats som innebär fysisk aktivitet och ökad energiförbrukning jämfört med viloläge, ex. färd med gång, cykling, skateboard mm.

Aktiv skolväg – Att ta sig till/från skolan på ett aktivt sätt, så som med gång, kick-bike, cykling.

Barnkonsekvensanalys – En utredning som ligger till grund för beslutsfattare i frågor som rör barn. Analysen visar på hur barn påverkas av planer/förändringar.

Cykelbox – En uppmålad ruta innan stopplinje i en signalreglerad korsning som är avsedd för cyklister på gator utan separat cykelbana. Cykelboxen är till för att förhindra olycka mellan cyklisten och svängande fordon. Cyklisten hamnar framför motorfordonet vilket gör att cyklisterna syns bättre i trafiken.

Exponering – Hur mycket en trafikant reser och vistas i trafikmiljöer och potentiellt kan drabbas av en trafikolycka

Fallolycka – En olycka där en gående skadas utan inblandning av annan trafikant eller fordon. Endast fallolyckor på kommunal allmän platsmark utomhus (gator, torg, parker) redovisas i tabeller och diagram.

Fritidsväg – En väg som barn och ungdomar färdas för att nå en fritidsaktivitet.

GC– Gång och cykel. En GC-väg är en gång- och cykelväg.

GCM– Gång, cykel och moped. EN GCM-passage är avsedd för gång, cykel och moped.

Gående – Den som promenerar räknas som gående. Till gående räknas även de som går eller åker med hjälpmedel och lek- eller sportutrustning. Till gående räknas till exempel skateboardåkare, barn som förflyttas i barnvagn eller person som använder rullstol.

Gångplan – En plan eller program som redogör för hur en kommun strategiskt ska arbeta för att förbättra förutsättningarna för gångtrafik.

Gångvägar – Används i programmet som samlingsnamn för gångbanor, trottoarer,

gångvägar, parkvägar, torgytor mm där gående rör sig.

ISS *Injury Severity Scale* – En medicinsk enhet för att beskriva allvarlighetsgraden av en skada.

Mikromobilitet – Mindre persondrivna fordon. Fordonen drivs framåt av muskelkraft eller elmotor, ex. cykel, elsparkcykel, elcykel. Begreppet används ofta i samband med system för uthyrning av mikromobilitetstjänster.

MF – Motorfordon.

Nudging – ”En knuff i önskvärd riktning”. En metod för att påverka människors beteenden genom att göra det enklare att göra vissa val.

Oskyddad Trafikant – I detta dokument syftar oskyddade trafikanter till gående, cyklister och mopedister. Även motorcyklister kan rymmas inom begreppet oskyddade trafikanter.

RPMI *Risk of Permanent Medical Impairment* – En medicinsk enhet som beskriver risken att drabbas av en permanent medicinsk invaliditet efter en skada.

Skolväg – En väg som barn och ungdomar färdas för att nå en skola.

Strada *Swedish Traffic Accident Data Acquisition* – Ett informationssystem för data om skador och olyckor inom vägtransportsystemet. Transportstyrelsen är ansvarig för systemet som polis och akutsjukvård rapporterar in till.

Trafikolycka – En olycka i trafiken där antingen fordon (till exempel bil, cykel) eller gående är inblandade. En trafikolycka kan resultera i en/flera materiella skador och/eller personskador.

Trafikskada – En personskada till följd av en trafikolycka. I detta dokument redogörs för antalet personer som har drabbats av trafikskador. Respektive person kan sedan ha drabbats av en eller flera skador.

Transportsystem – Det övergripande systemet för transporter av människor, djur och gods. Inom transportsystemet ryms samtliga transportmedel.

Tättbebyggt område – En sammanhängande bebyggelse med minst 200 invånare. Då den skadadedrabbade själv rapporterar var olyckan inträffar till Strada finns dock en viss osäkerhet. Definitionen av tättbebyggt område bygger därmed även på den skadedrabbades upplevelse av vad ett tättbebyggt område är.

Upphinnandeolycka – En olycka där ett fordon blir påkört bakifrån.

Vägar – Avser gångvägar/trottoarer, cykelvägar och vägar för fordonstrafik. Gång- och cykelvägar kan ligga intill vägar med fordonstrafik eller separerade såsom parkvägar.

Väghållare – Den person/vägförening/stat eller kommun som ansvarar för en väg. Väghållning handlar om byggande och drift av väg. Detta program utgår från de vägar som Jönköpings kommun är väghållare för.

Sammanfattning

Idag skadas omkring 230 personer årligen i trafikolyckor på Jönköpings kommuns vägar, utifrån Transportstyrelsens olycksdatabas Strada. De flesta skador drabbar oskyddade trafikanter men även skador från upphinnandeolyckor sticker ut i statistiken. Trafiksäkerhetsutvecklingen har varit god i kommunen men det är en lång väg kvar innan den nationella visionen, Nollvisionen, om inga dödade eller allvarligt skadade är uppfylld. Genom ett nytt ambitiöst trafiksäkerhetsmål som sträcker sig till 2030 kommer Jönköpings kommun vara med och bidra till Nollvisionens arbete.

Jönköpings kommun har som mål att halvera antalet dödsfall och allvarligt skadade i trafiken och minska antalet lindriga och måttliga skadefall med 25 procent i trafiken på det kommunala vägnätet mellan 2020 och 2030.

Trafiksäkerhetsarbete fram till 2025 ska inriktas mot fyra insatsområden:

- **Gångtrafik** – Att färre gående skadas i singel- och kollisionsolyckor på kommunens vägar.
- **Cykeltrafik** – Att färre cyklister skadas i singel- och kollisionsolyckor på kommunens vägar.
- **Upphinnandeolyckor** – Att färre motorförare och -passagerare skadas i upphinnandeolyckor på kommunens vägar.
- **Skol- och fritidsvägar** – Att fler barn går och cyklar till skola/fritidsaktiviteter och att trafikmiljöerna kring skolor utformas på ett trafiksäkert och tryggt sätt med barnens behov och förutsättningar i fokus.

Vi ska följa upp trafiksäkerhetsindikatorer årligen för att kunna mäta att utvecklingen går åt rätt håll. Utifrån uppföljningen ska vi varje år planera för nya trafiksäkeråtgärder. Exempel på effektiva trafiksäkerhetsåtgärder lyfts fram i detta trafiksäkerhetsprogram och kommer ligga till grund för åtgärdsplaneringen.

Inledning

Jönköpings kommun arbetar med Nollvisionen som riktning och förhållningssätt. År 2030 är målet att inte fler än två personer skadas allvarligt eller dödas i trafiken och inte fler än 160 personer skadas lindrigt eller måttligt på Jönköpings kommuns vägar. Ett utmanande mål i en växande kommun! Trafiksäkerhetsarbetet ska inriktas mot oskyddade trafikanter och upphinnandeolyckor och bidra till en aktiv mobilitet, både för barn och vuxna.

Med detta trafiksäkerhetsprogram sätts en inriktning och strategi för vårt trafiksäkerhetsarbete fram till 2025. Trafiksäkerhetsarbetet kommer inriktas mot fyra insatsområden och årligen följas upp genom indikatorer. Trafiksäkerhetsåtgärder kommer planeras på årsbasis utifrån den årliga indikatorutvecklingen. Detta program lyfter fram effektiva trafiksäkerhetsåtgärder som åtgärdsplaneringen kommer utgå ifrån.

Utgångspunkter

Utgångspunkten i trafiksäkerhetsarbetet i Jönköpings kommun kommer både från internationella och nationella konventioner och målsättningar. I FN:s globala mål, **Agenda 2030**[1], presenteras mål för att halvera antalet dödsfall och skador i trafiken till 2020 samtidigt som samhället och städerna ska ställa om till att bli mer hållbara och tillgängliga ur ett miljömässigt, ekonomiskt och socialt hänseende. Dessa mål återfinns även i **Stockholmsdeklarationen**[2] där det särskilt lyfts fram att trafiksäkerhetsarbetet ska fokusera på cyklister, fotgängare, motorcyklister och kollektivtrafikresenärer. Stockholmsdeklarationen lyfter också fram att hastigheten behöver begränsas till 30 km/h där risken för kollisioner är stor. På internationell nivå finns det även en rekommendation från **Världshälsoorganisationen** om att barn ska vara aktiva minst 60 minuter varje dag[3]. Detta mål kan till viss del uppfyllas genom aktiv mobilitet om transportsystemet är utformad på rätt sätt. Det är tydligt att trafiksäkerheten alltmer ses som en del av hållbarheten.

1 Att förändra vår värld: Agenda 2030 för hållbar utveckling (2015) Regeringskansliet.
2 Stockholm Declaration (2020) Third Global Ministerial Conference on Road Safety.
3 Global action plan on physical activity 2018–2030: more active people for a healthier world. (2018) World Health Organization.

Figur 1: Agenda 2030 redogör för de 17 globala miljömålen. Det är framför allt delmålen som presenteras i mål 3 och 11 som berör trafiksäkerhetsarbetet.

På nationell nivå har Sverige sedan 1997 arbetat mot **Nollvisionen**; ”ingen skall dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor”. För att uppnå detta mål ska transportsystemet utformas efter människans förutsättningar och klara de fel och misstag som begås utan att resultera i allvarliga konsekvenser. Ansvaret för trafiksäkerheten ligger i första hand på systemutformarna (väghållare, teknikutvecklare, övervakning med mera). Det etappmål till 2030 som riksdagen antagit lyder:

Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minskas med minst 25 procent[4].

Utgångsdata: medelvärde av utfallet under åren 2017, 2018 och 2019.

Elva indikatorer pekas ut för trafiksäkerhetsarbetet på nationell nivå. Flera av dem har direkt relevans för trafiksäkerhetsarbetet även i kommuner.

Tabell 1: Nationella indikatorer för etappmål 2020, från Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2017, Trafikverket.

NATIONELLA INDIKATORER TILL 2020
Hastighetsefterlevnad, statligt vägnät
Hastighetsefterlevnad, kommunalt vägnät
Nykter trafik
Bältesanvändning
Hjälmanvändning (cykel- och mopedhjälm)
Säkra personbilar
Säkra statliga vägar
Ökad regelefterlevnad bland motorcyklister
Säkra gång-, cykel- och mopedpassager
Underhåll av gång-, cykel- och mopedvägar
Systematiskt trafiksäkerhetsarbete

4 Nytt transportpolitiskt etappmål för trafiksäkerhet (2020) Sveriges regering.

Trafiksäkerhet är ett hänsynsmål i de **transportpolitiska målen**[5], det vill säga att tillgängligheten i transportsystemet ska utvecklas inom ramen för trafiksäkerhet och övriga hänsynsmål (miljö och hälsa). I de transportpolitiska målen finns även mål om att transportsystemet ska vara jämställt. Transportsystemet behöver anpassas efter användarna och inte tvärt om, något som också berörs i **Barnkonventionen**[6] där de fyra grundläggande principerna är:

- Alla barn har samma rättigheter och lika värde. (Artikel 2)
- Barnets bästa ska beaktas vid alla beslut som rör barn. (Artikel 3)
- Alla barn har rätt till liv och utveckling. (Artikel 6)
- Alla barn har rätt till att utrycka sin mening och få den respekterad. (Artikel 12)

Barns behov och rättigheter behöver särskilt beaktas i den fysiska planeringen. Ett felaktigt utformat trafiksystem kan minska barns rörelsefrihet och säkerhet. Idag domineras de dödliga olycksfallen bland barn av transportolyckor, visar statistik från Socialstyrelsen[7]. Trafiksäkerhetsarbetet behöver därför inriktas ytterligare mot barn för att säkerställa att deras rättigheter, enligt barnkonventionen, kan uppfyllas.

De lokala mål och program som finns i Jönköpings kommun belyser också vikten av att transportsystemet ska utformas på ett miljömässigt, ekonomiskt och socialt hållbart sätt. Jönköpings kommuns mål som tangerar trafiksäkerhet återfinns till stor del i de nationella och internationell målen. I **Kommunikationsstrategin**[8] betonas vikten av att biltrafiken inte ska öka utan att de hållbara transportsätten ska prioriteras. Bland annat ska mer utrymme ges till oskyddade trafikanter och gatorna ska utformas på de gåendes villkor. Hastigheter på gator ska därför utformas med hänsyn till de oskyddade trafikanterna; där oskyddade trafikanter och fordon blandas ska den verkliga hastigheten vara 30 km/h. Bashastigheten i tätort ska hållas till 40 km/h. Kommunikationsstrategin lyfter också fram att ett arbete ska ske kring barns skolvägar för att öka trafiksäkerheten och minska bilåkandet. I kommunens **cykelprogram**[9] är ett av insatsområdena *Ett tryggt och säkert cykelvägnät för alla* och ytterligare ett insatsområde *Hög standard på cykelvägarna året runt*. Även i kommunens **Jämställdhetsplan**[10] finns insatsområden som berör trafiksäkerhet; *Jämställd samhällsplanering* och *Jämställd hälsa/folkhälsa*. I vår resvaneundersökning 2019 kan man se skillnader i hur kvinnor och män reser. Det finns också skillnader i hur man drabbas av skador i trafiken. Det är därför viktigt att beakta jämställdhet även i trafiksäkerhetsarbetet.

5 Mål för transportpolitiken (2020) Regeringskansliet, www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/ Hämtat 2020-12-18.
6 Lag (2018:1197) om Förenta nationernas konvention om barnets rättigheter (2018) Sveriges riksdag.
7 Statistik om skador bland barn 2016 (2017) Socialstyrelsen.
8 Kommunikationsstrategi - åtgärder för ett hållbart trafiksystem (2012) Jönköpings kommun.
9 Cykelprogram för Jönköpings kommun (2017) Jönköpings kommun.
10 Jämställdhetsplan för Jönköpings kommun 2018-2023 (2018) Jönköpings kommun.

Mål och insatsområden

Utifrån kommunens trafikskadestatistik och de internationella, nationella och lokala mål som finns inom trafiksäkerhet har ett trafiksäkerhetsmål för Jönköpings kommun tagits fram.

Jönköpings kommun har som mål att halvera antalet dödsfall och allvarligt skadade i trafiken och minska antalet lindriga och måttliga skadefall med 25 procent i trafiken på det kommunala vägnätet mellan 2020 och 2030.

Som utgångsår beräknas ett medelvärde av 2017–2019 och målåret av ett medelvärde av 2028–2030. Målet ska även följas upp efter 2025 genom att studera ett medelvärde av 2023–2025.

För att nå det uppsatta målet behöver trafiksäkerhetsarbetet ske systematiskt och målinriktat. I vår kommun är oskyddade trafikanter mest skadedrabbade, följt av motorfordonsförare/-resenärer i upphinnandeolyckor. Barns resor har också identifierats som en viktig inriktning i trafiksäkerhetsarbetet. Fyra insatsområden och delmål har formulerats för att effektivisera och systematisera Jönköping kommuns trafiksäkerhetsarbete:

- **Gångtrafik** – Att färre gående skadas i singel- och kollisionsolyckor på kommunens vägar.
- **Cykeltrafik** – Att färre cyklister skadas i singel- och kollisionsolyckor på kommunens vägar.
- **Upphinnandeolyckor** – Att färre motorförare och -passagerare skadas i upphinnandeolyckor på kommunens vägar.
- **Skol- och fritidsvägar** – Att fler barn går och cyklar till skola/fritidsaktiviteter och att trafikmiljöerna kring skolor utformas på ett trafiksäkert och tryggt sätt med barnens behov och förutsättningar i fokus.

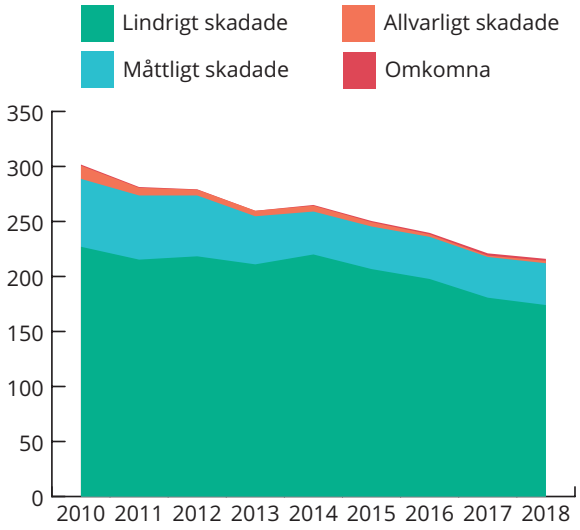
I backspegeln ...

Mellan 2015–2019 dödades åtta personer och 1143 personer skadades i trafiken på de kommunala vägarna inom Jönköpings kommun. Av de 1143 personer som skadades, skadades 13 allvarligt (ISS 9-). För att minska antalet skadade och dödade i trafiken mellan 2010–2020 arbetade vi för att spegla det nationella målet på lokal nivå inom kommunens väghållarområde. Målet för trafiksäkerhetsutvecklingen i Jönköpings kommun mellan 2010–2020 löd:

- 50 procent färre omkomna i trafiken.
- 25 procent färre allvarligt skadade (ISS 9-).
- 25 procent färre lindrigt och måttligt skadade (ISS 1-8).

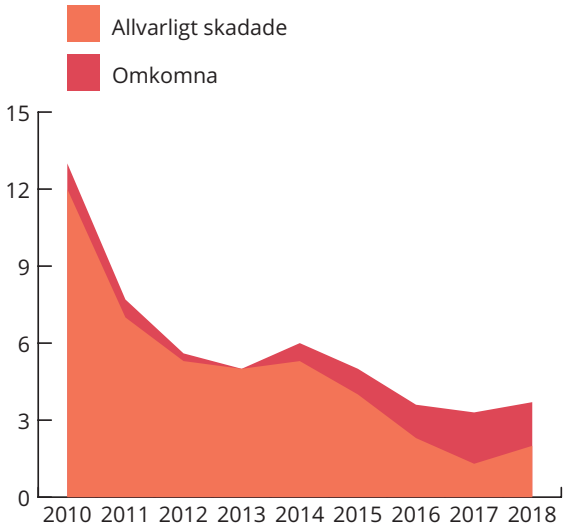
För att uppfylla dessa mål togs nya lokala mål och åtgärder fram i kommunens trafiksäkerhetsprogram. I trafiksäkerhetsprogram för perioden 2015–2019 fanns 12 mål som hade basen i Nollvisionens arbete och cirka 70 åtgärder. Av de 70 åtgärderna genomfördes, helt eller delvis, cirka 75 procent. Även om inte alla åtgärder genomfördes visar den preliminära utvärderingen (baserat på olycksstatistik fram till 2019) på goda möjligheter att uppnå en minskning i antalet skadade i enighet med trafiksäkerhetsmålet till 2020. Det kvarstår, i skrivande stund, att se om målet om att halvera antalet dödade i trafiken uppnås till 2020. De årliga variationerna påverkar utfallet av de allvarliga olyckorna i större utsträckning. Den slutgiltiga utvärderingen av målet genomförs efter 2021 års slut. I samband med utvärderingen behöver hänsyn tas till det ökade bortfall som uppkom 2015, i och med sjukvårdens förändringar i rapportering till olycksdatabasen Strada. Mer om detta under *Bortfall i underlag från Strada* nedan.

Skadade i trafiken



Figur 2: Glidande 3-års medelvärde av skadade/omkomna i trafiken mellan 2010-2018. Statistik från Strada för kommunala vägar inom Jönköpings kommun.

Allvarligt skadade/omkomna i trafiken



Figur 3: Glidande 3-års medelvärde av antalet allvarliga skadade/omkomna i trafiken mellan 2010-2018. Statistik från Strada för kommunala vägar inom Jönköpings kommun.

Avgränsning

Transport är för många en viktig del av det dagliga livet, det möjliggör resor till och från arbete, samhällsfunktioner, handel och nöjen. Trafikolyckor är en av de negativa hälsoaspekter som drabbar människan till följd av transporter. Transporter, och då främst motordrivna transporter för även med sig luftföroreningar, buller, vibrationer, fysiska barriärer, fysisk inaktivitet med mera. Dessa aspekter behandlas i andra kommunala dokument och kontrollprogram. Detta trafiksäkerhetsprogram är därför avgränsat till att enbart fokusera på trafiksäkerhet och åtgärder som syftar till att minska antalet skadade i trafikolyckor.

I Jönköpings kommun har fallolyckor (singelolycka för gående) på kommunal allmän platsmark integrerats i trafiksäkerhetsarbetet. Fallolyckor ingår inte i definitionen av en vägtrafikolycka och omfattas därför inte av Nollvisionens arbete och den officiella olycksstatistiken. I den årliga resultatrapporten som Trafikverket presenterar över trafikolyckor presenteras även fallolyckor. Fallolyckor är den vanligaste olyckstypen och det finns förslag på att fallolyckor ska inkluderas i Nollvisionens arbete. I Jönköpings kommun finns ett särskilt delprogram under huvudprogrammet Trygghet och säkerhet som ger en inriktning på arbetet med prevention mot fallolyckor. Då fallolyckor utmärker sig bland de skadade i trafiken i Jönköpings kommun har detta även inkluderats i trafiksäkerhetsprogrammets mål och åtgärder.

En del som inte ingår i Nollvisionens arbete är suicidprevention. Sedan 2010 särredovisas suicidfallen i trafiksäkerhetsstatistiken. Omkring tio procent av de omkomna i trafiken, nationellt, bedöms vara suicid. Röster höjs därför för att detta bör beaktas i trafiksäkerhetsarbetet och Nollvisionen. I Jönköpings kommun finns ett delprogram för suicidprevention under huvuddokumentet Trygghet och säkerhet och en arbetsgrupp kopplad till arbetet. Suicidfallen redovisas inte i detta trafiksäkerhetsprogram och omfattas därför inte heller av de mål eller åtgärder som presenteras.

Trafiksäkerhetsläget

I detta kapitel presenteras trafikskador som inträffat på Jönköping kommuns vägar mellan åren 2015–2019 och faktorer som påverkar redovisningen. Olycksstatistiken ligger till grund för de utpekade insatsområdena.

De trafikskador som sker på de kommunala vägarna inom Jönköpings kommun rapporteras sedan 2007 in via Transportstyrelsens databas Strada. Underlaget kommer dels från akutsjukvården och dels från polisen. Innan år 2007 kom statistiken enbart från polisen.

Trafikskadorna redovisas enligt ISS-skalan (Injury Severity Scale), detta är den skala som används i kommunen över längre tid. I nationella mål används istället RP-MI-skalan (Risk of Permanent Medical Impairment) som visar på återstående risk för medicinsk invaliditet till följd av en trafikskada. De långsiktiga konsekvenserna av en skada värderas mer rättvisande med RPMI. Vi har därför påbörjat arbetet med att introducera RPMI skalan i trafiksäkerhetsarbetet i kommunen. I detta program redovisas dock skadorna utifrån ISS.

Trafikskadornas samhällsekonomiska kostnad

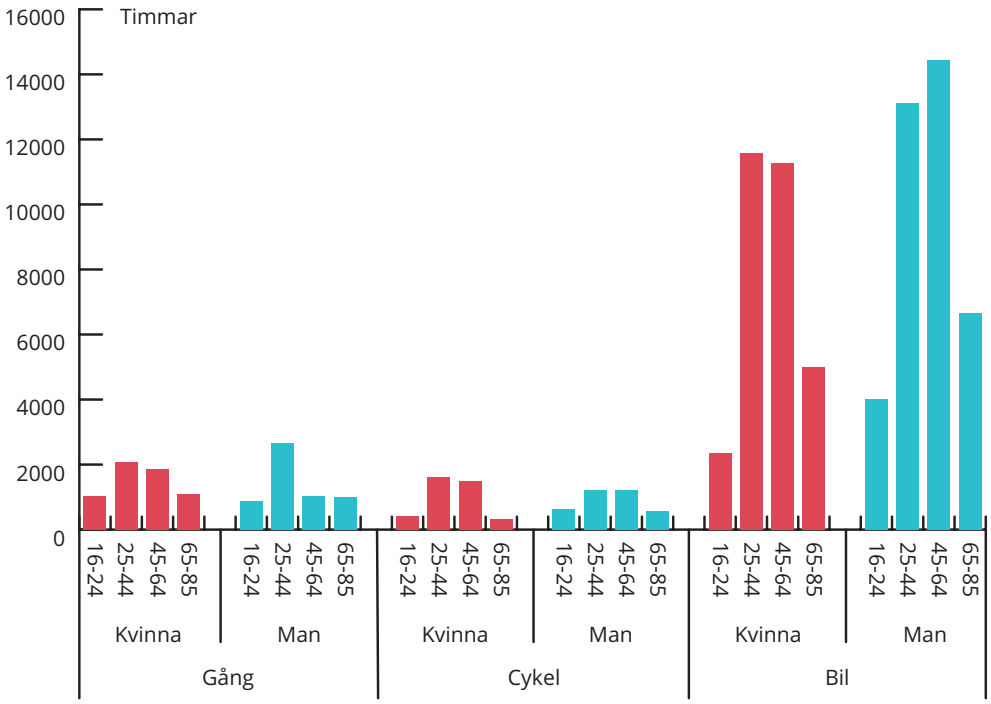
Trafikskador innebär inte bara personligt lidande i form av otrygghet, oro, ekonomiskt bortfall, smärta och sorg utan även stora samhällsekonomiska kostnader. En del av kostnaden som faller på samhället kommer direkt i samband med utryckning och akut vård men en stor del uppträder lång tid efter olyckan inträffat. En del av den samhällsekonomiska kostnaden faller på kommunen, till exempel vård och omsorg i hemmet, bostadsanpassningar, sjukgymnastik och arbetsbortfall som leder till minskade skatteintäkter.

Den samhällsekonomiska kostnaden är beräknad till cirka 560 miljoner/årligen för de skador som inträffat på Jönköpings kommuns vägar 2015–2019. Beräkningarna är utförda i enlighet med Trafikverkets rapport ”Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn, ASEK 7.0, 2020-06” och utgår ifrån kostnadsvärderingar för år 2017. Omräkning har gjorts från ISS till RPMI. Inga värden har räknats upp utifrån kända bortfall i rapporteringen. Beräkningen bygger på schablonvärden och är därför mycket ungefärliga men ger en förståelse för storleksordningen och vikten av att arbeta med trafiksäkerhet.

Trafikskador i relation till exponering

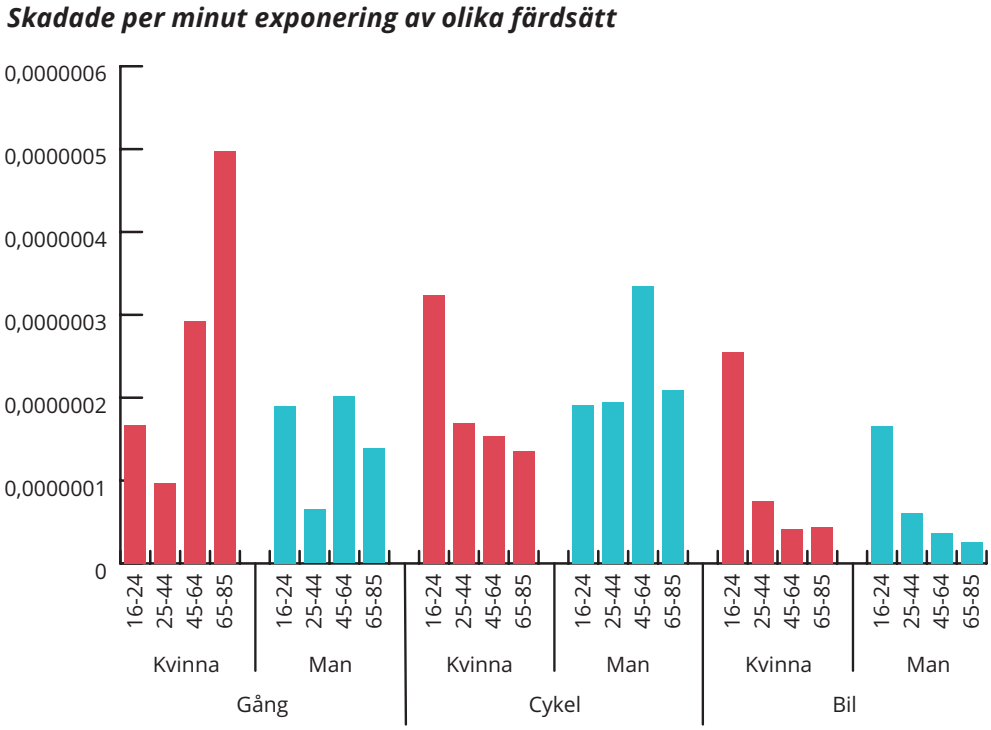
Jönköpings kommun har mål om att minska antalet olyckor på det kommunala vägnätet. Samtidigt är vi en växande kommun med mål för hur reseandelar ska förändras över tid till förmån för mer hållbart resande. Detta kommer på ett eller annat sätt påverka utfallet av trafiksäkerhetsmålet. Till exempel är det sannolikt att en ökning av antalet cyklister också leder till fler cykelolyckor i absoluta tal, eller att delar av trafiksäkerhetspotentialen av åtgärderna i detta program ”äts upp” av att fler cyklar. Trafiksäkerhetsarbetet medför sannolikt att det blir säkrare per cyklist. Hänsyn måste alltså tas till hur kommuninvånarna reser, detta brukar kallas ”exponering” i trafiksäkerhetsanalys. Genom att analysera hur exponeringen förändras över tid, för olika färdsätt, kan hänsyn tas till ett exempelvis ökat invånarantal och förändringar i resvanor. Exponeringen för olika färdsätt skiljer sig också åt mellan kvinnor och män. Utifrån 2019 års resvaneundersökning kan följande konstateras.

Restid per färdmedel, dagsmedelvärde



Figur 4: Restider för olika färdmedel, åldersgrupper och kön utifrån ett dagsmedelvärde. Restiden kommer från resvaneundersökning 2019 och är uppräknad utifrån befolkningsstatistik.

Genom att dividera antalet skadade personer med exponeringen för respektive åldersgrupp för perioden 2015–2019 kan skaderisken för olika färdsätt analyseras. Oskyddade trafikanter är mer utsatta i trafiken jämfört med bilförare.



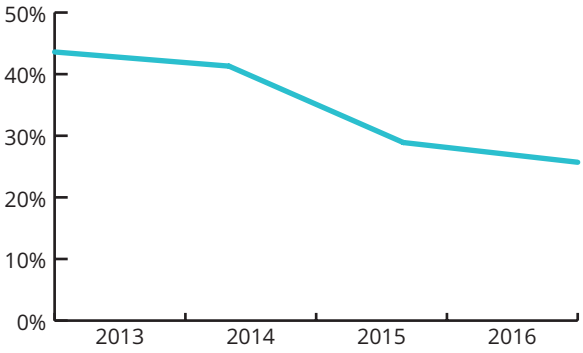
Figur 5: Skadade per minut restid för olika färdmedel utifrån åldersgrupper och kön. Beräknat utifrån restider från resvaneundersökning 2019 och skadestatistik från Strada för perioden 2015–2019.

Bortfall i underlag från Strada

Polisen har i uppdrag att rapportera in trafikolyckor till Strada medan akutsjukvårdens inrapportering är frivillig och bygger på patientens vilja och möjlighet att fylla i en Strada-blankett. Alla olyckor rapporteras inte och det finns i regel ett bortfall både hos polisen och sjukvården. Samtidigt ska man komma ihåg att den möjlighet till samlad sjukhus- och polisrapporterad statistik som Strada ger är unik i internationell jämförelse. Arbetet pågår med att förbättra inrapporteringen och som kommun kan man också verka för detta i dialog med sin region.

Transportstyrelsen har studerat hur stor andel av trafikolyckor som rapporteras in till Strada. På nationell nivå kan man se att polisen i första hand rapporterar in larmade olyckor där motorfordon är inblandade. Tendensen att rapportera in ökar om det finns misstanke om brott eller om det är allvarliga skadade. Polisens rapportering av omkomna i trafiken är heltäckande medan singelolyckor på cykel inte rapporteras alls. Sjukvården är bättre på att fånga de olyckor som sker bland oskyddade trafikanter, även fallolyckor, och också lindrigare skadeföljder. Sjukvårdens rapportering har dock stor variation mellan olika sjukhus och bygger enbart på besök till akutsjukvården. Rapporteringen kan påverkas av demografiska egenskaper hos de olycksdrabbade. De rutinförändringar som infördes 2015 har lett till ett större bortfall och bland annat har de allvarliga skall-/huvudskadorna minskat.

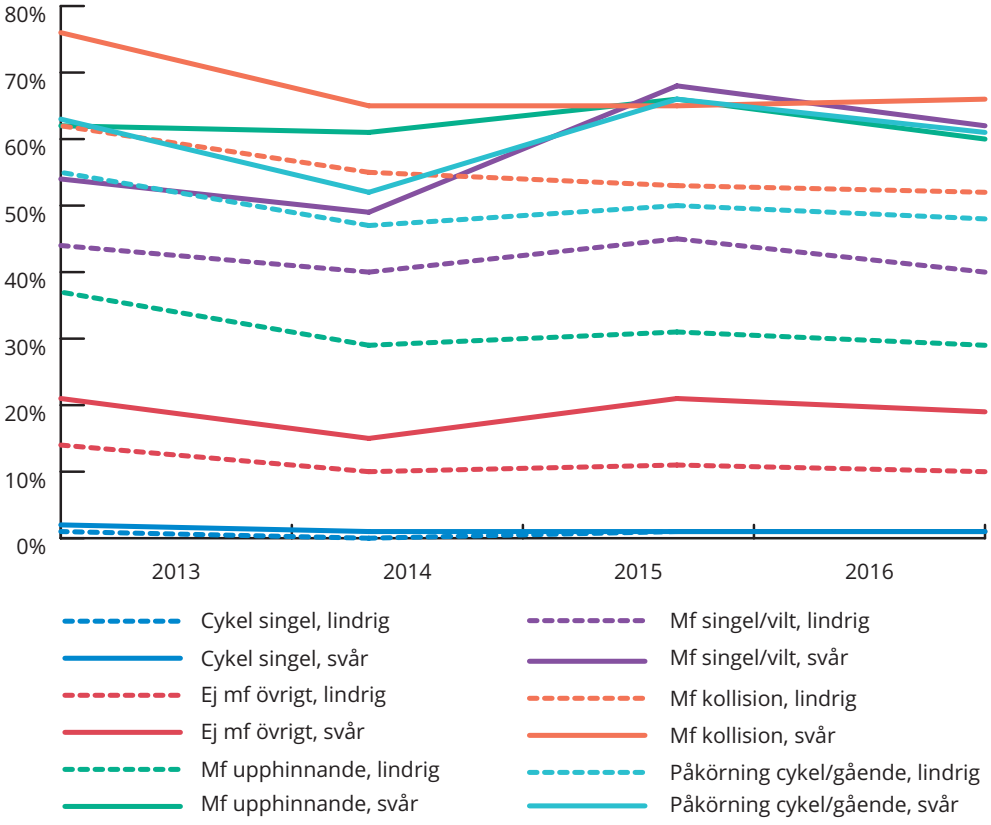
Skattad sjukvårdstäckning i Jönköpings län av skadade i vägtrafikolyckor 2013-2016, Transportstyrelsen



Figur 6: En skattning av hur stor andel av alla skador som akutsjukvården i Jönköpings län rapporterar till Strada. Underlag kommer från Strada bortfallshandbok 2018, Transportstyrelsen.

Detta underlag visar på att akutsjukvården i Jönköpings län rapporterar in cirka 25-30 procent av alla trafikskadade till Strada. Det är dock känt av Transportstyrelsen att inrapporteringen från Ryhovs sjukhus har större bortfall än övriga akutsjukhus i Jönköpings län. Då bortfallet inte är bedömt på varje akutsjukhus, utan länsvis, är det svårt att bedöma hur stort det lokala bortfallet är för sjukhusrapporterade trafikskador inom Jönköpings kommun.

Skattad polistäckning av skadade i vägtrafikolyckor efter olyckstyp och skadegrad 2013-2016, Transportstyrelsen



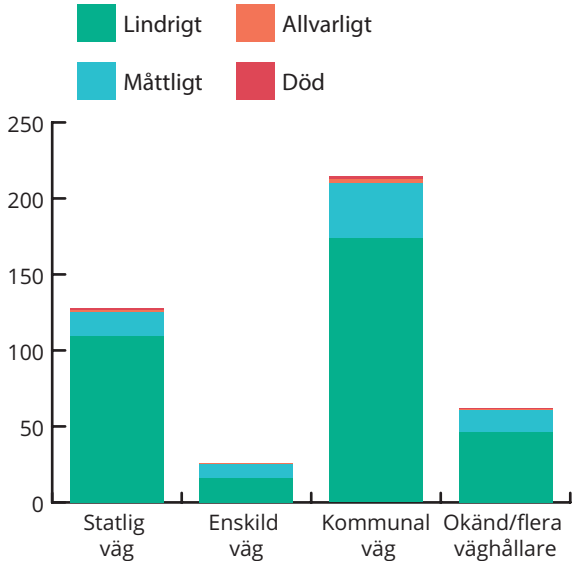
Figur 7: En skattning av hur stor andel av alla skador som polisen (nationellt) rapportera till Stradas. Underlaget kommer från Strada bortfallshandbok 2018, Transportstyrelsen.

I polisens underlag till Strada finns det stora skillnader mellan olika olyckstyper, underlaget täcker mellan 0–65 procent av trafikskadorna där bortfallet är allra störst för de oskyddade trafikanternas skador. Detta gör att skadestatistiken från Strada har stora brister. En minskning av rapporteringsgrad till Strada riskeras att tolkas som en positiv utveckling av trafiksäkerheten på kommunens vägar. Vid uppföljning och utvärdering av olycksstatistik från Strada behöver därför hänsyn tas till underlagets bortfall, där framförallt oskyddade trafikanters skador saknas.

Trafikskador inom Jönköpings kommuns geografiska gräns

Inom Jönköpings kommuns geografiska område finns flera väghållare. Statistiken som visas i detta trafiksäkerhetsprogram kommer från de trafikskador som inträffar på vägar som Jönköpings kommun är väghållare för. För att visa på hur stor andel av alla trafikskadade som drabbas på de kommunala vägarna presenteras nedan samtliga skadade inom Jönköpings kommuns geografiska gräns. Jönköpings kommun är den väghållare som har flest skadade. I tabellen nedan visas en del av de skadade under kategorin okänd/flera väghållare som senare i detta program redovisas som skador på kommunens vägar. Detta har att göra med att en del av skadorna rapporterats in av både polis och sjukvård där de angett olika väghållare i rapporteringen. I den fortsatta analysen redovisas sen alla trafikskador som av antingen sjukvård eller polis angett som en skada på kommunens vägar.

Årsmedelvärde skadade i trafiken, 2015-2019



Figur 8: Årsmedelvärde av skadade för åren 2015-2019 uppdelat efter väghållare, data från Strada.

Olika väghållare har olika typ av väginfrastruktur, detta går även att utläsa i skadestatistiken där olika olyckstyper dominerar för de olika väghållarna, se *Bilaga 1*.

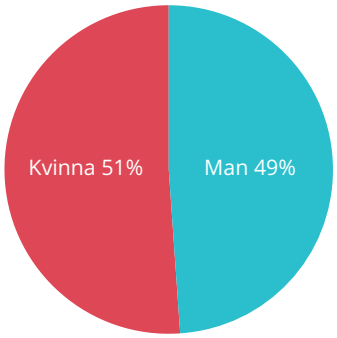
Trafikskador på Jönköpings kommuns vägar

Av alla skadade trafikanter är det de oskyddade trafikanterna som är mest skadedrabbade på Jönköpings kommuns vägar. De oskyddade trafikanternas drabbas ofta av svåra konsekvenser i olyckor, många av skadorna är måttliga och allvarliga utifrån ISS-skalan.

Översikt

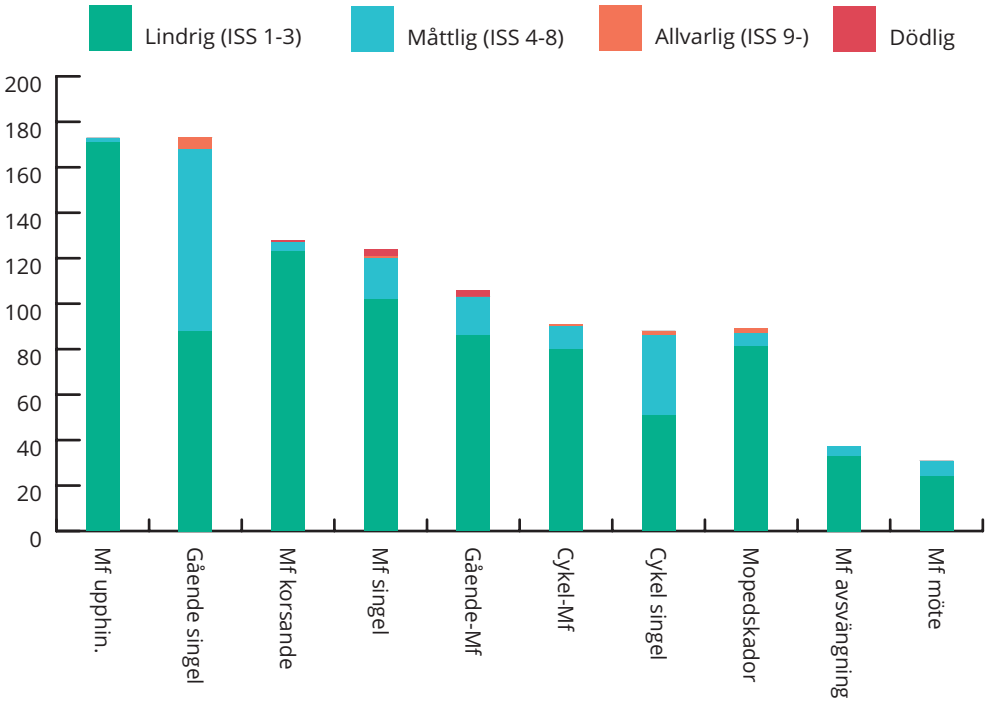
Mellan 2015–2019 skadades 1143 personer och åtta personer omkom på Jönköpings kommuns vägar. Vanligaste skadegraden var lindriga skador (934 personer) följt av måttliga skador (196 personer) och allvarliga skador (13 personer). Mellan dessa år skadades/dödades något fler flickor/kvinnor i trafiken än pojkar/män; 581 kvinnor och 565 män. Män är dock överrepresenterade i olycksregistreringen på personnivå men klarar sig utan skador i större utsträckning än kvinnor. Det finns många orsaker till könsskillnader i trafiksäkerhetsstatistiken, bland annat skiljer sig resvanor, trafikbeteende, sociala faktorer och fysiska förutsättningar mellan könen. Även systemutvecklarnas (väghållaren, fordonsindustrin mm) prioriteringar påverkar hur kvinnor respektive män drabbas av trafikolyckor. För kvinnor domineras skadorna i trafiken från gående singelolyckor följt av upphinnandeolyckor medan mäns vanligaste skador kommer från upphinnandeolyckor och singelolyckor i motorfordon.

Könsfördelning samtliga skadade



Figur 9: Könsfördelning av samtliga trafikskadade på Jönköpings kommuns vägar 2015 – 2019, Strada.

Vanligaste trafikskadorna utifrån olyckskategorier



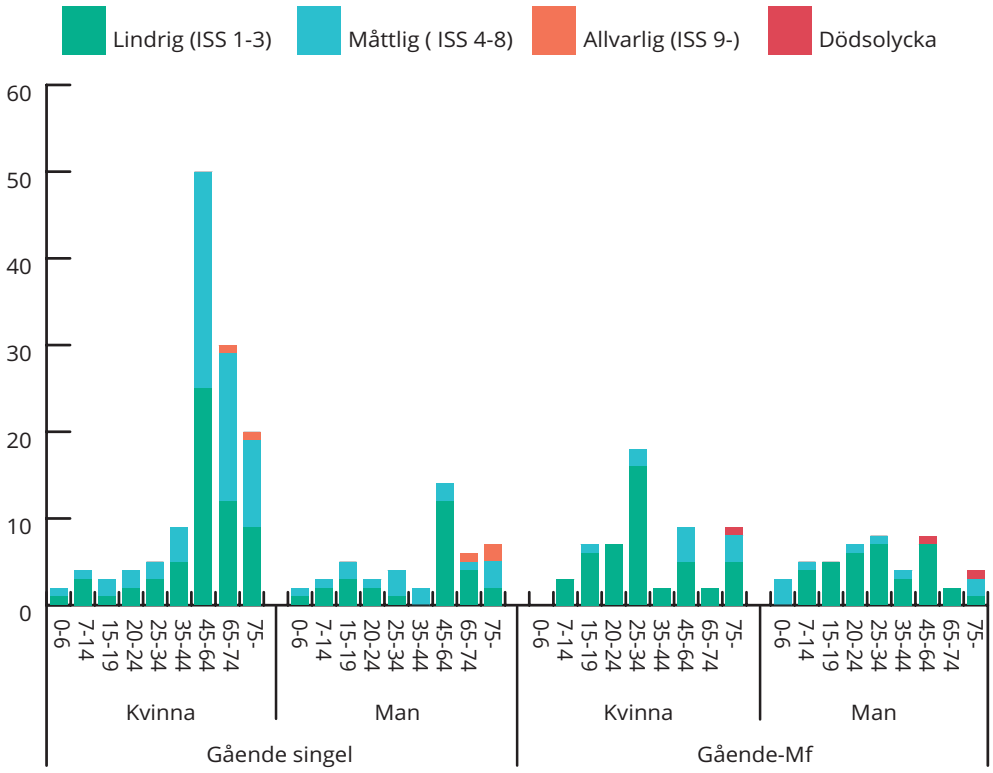
Figur 10: De vanligaste trafikskadorna utifrån olyckskategorier, data för åren 2015–2019, Strada.

Trafikskador för gående

Den vanligaste trafikskadan för en gående kommer från en singelolycka, ofta kallade fallolycka. Singelolyckor för gående resulterar ofta i allvarliga skador. Under perioden 2015–2019 rapporterades 13 personer allvarligt skadade in till Strada, av dessa var det fem personer som skadats i en fallolycka.

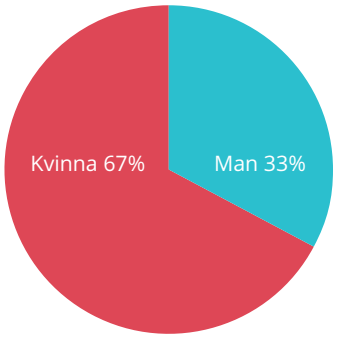
Den näst vanligaste typen av skador för gående kommer från kollisionsolyckor med ett motorfordon. Denna olyckskategori orsakar inte allvarliga och måttliga skador i samma stora utsträckning som singelolyckor gör men däremot har ett antal dödsolyckor inträffat. Under åren 2015–2019 inträffade åtta olyckor som ledde till dödsfall, av dessa drabbades tre gående i kollisionsolyckor med motorfordon.

Skadade gående utifrån olyckskategorier



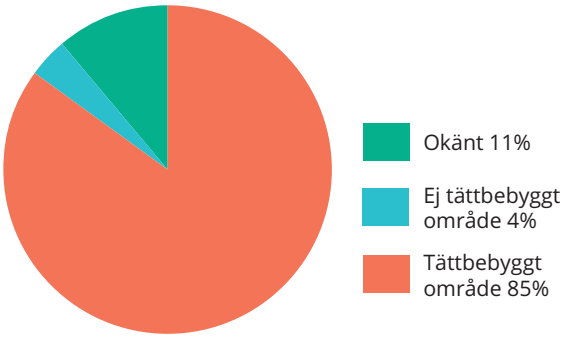
Figur 11: Köns- och åldersfördelning bland skadade gående för perioden 2015–2019.Data från Strada.

Könsfördelning bland skadade gående



Figur 12: Könsfördelning bland skadade gående för perioden 2015–2019. Data från Strada.

Var skador för gående inträffar

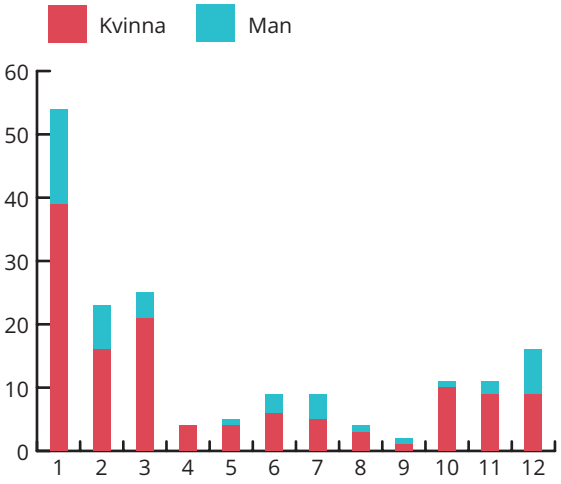


Figur 13: Var skadorna för gående inträffat under perioden 2015 -2019. Data från Strada.

De flesta skador i gående singelolyckor inträffar under dagen mellan 06.00–19.00. De ökar under morgonen och förmiddagen och avtar på eftermiddagen/kvällen. Den mest skadeintensiva tiden är kring lunch och även vid/efter pendlingstid vid 17.00–18.00, se *Bilaga 2*.

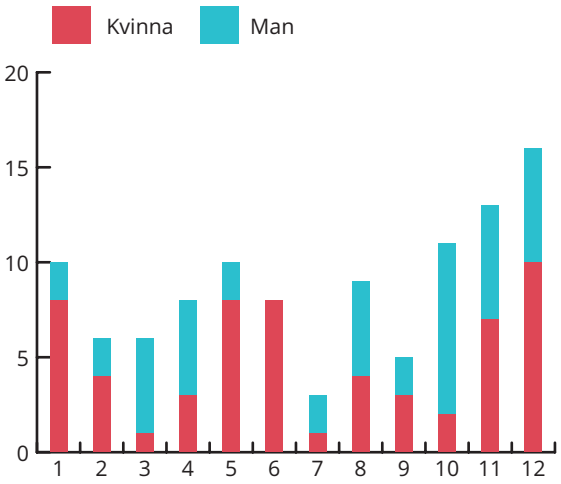
Även skador för gående i kollisionsolycka med motorfordon uppträder under dagen, men här sker skadorna tydligare kopplat till pendlingstider; en uppgång på morgonen, en uppgång under lunchen och högt under hela eftermiddagen.

Månadsfördelning skadade gående i singelolycka



Figur 14: Månadsfördelning av skadade gående i singelolycka under perioden 2015–2019. Data från Strada.

Månadsfördelning skadade gående i kollision med motorfordon



Figur 15: Månadsfördelning av skadade gående i kollisionsolycka med motorfordon under perioden 2015–2019. Data från Strada.

I nedan cirkeldiagram har orsaken till singelolyckor tolkats utifrån det beskrivna händelseförlopp som finns med i Strada. Procentsatserna är därför ungefärliga. Singelolyckor för gående inträffar ofta till följd av brister i drift och underhåll, till exempel på grund av ishalka, nivåskillnader och ojämnheter. En stor del av skadorna kommer också från att man har halkat, ramlat, trampat snett av okänd anledning; här är det svårare att veta den bakomliggande orsaken till olyckan.

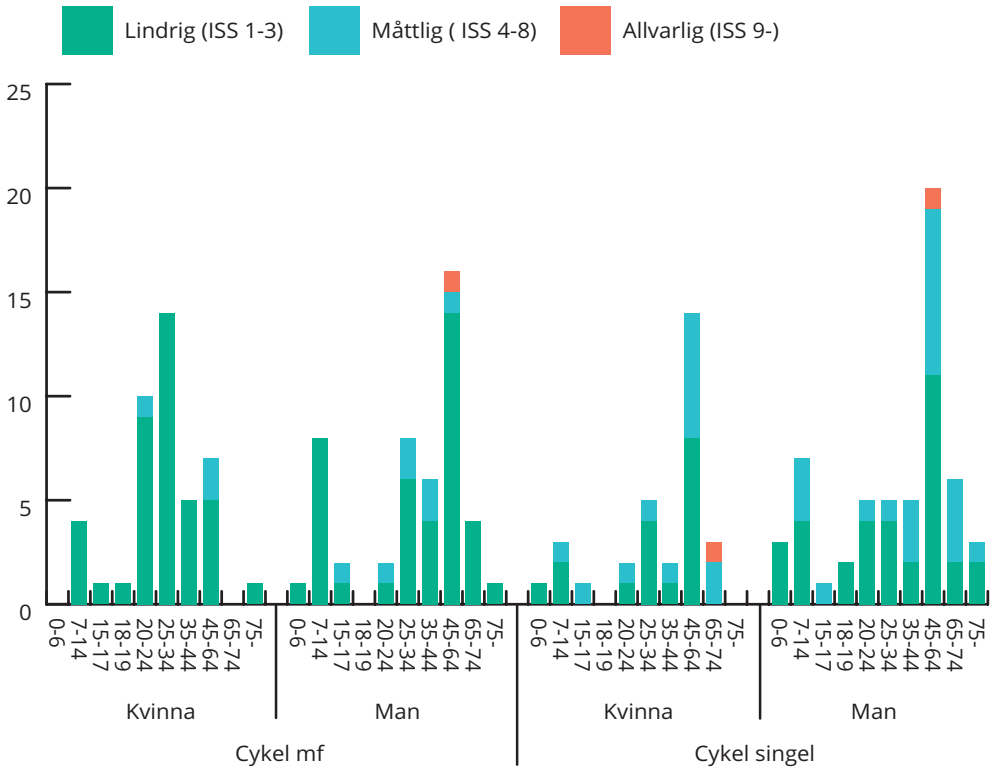
Skadeorsak till gåendes singelolyckor

Figur 16: Skadeorsak till gåendes singelolyckor tolkat utifrån angivna händelseförlopp i Strada för perioden 2015 – 2019. Procentsatserna är ungefärliga.

Trafikskador för cyklister

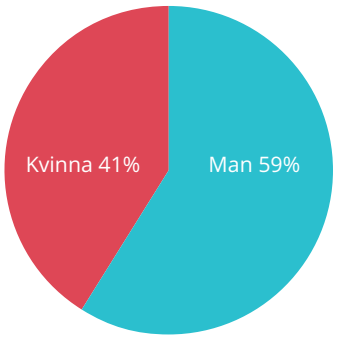
Den vanligaste skadan för en cyklist kommer från en kollisionsolycka med motorfordon följt av singelolyckor utifrån Strada-rapporteringen. Utifrån nationella jämförelser är det förväntat att det skulle skett fler singelolyckor. Troligen har bortfallet från sjukvården påverkat resultatet. Mellan 2015–2019 skadades 91 cyklister i kollision med motortrafik och 88 cyklister skadade sig i en singelolycka.

Skadade cyklister utifrån olyckskategorier



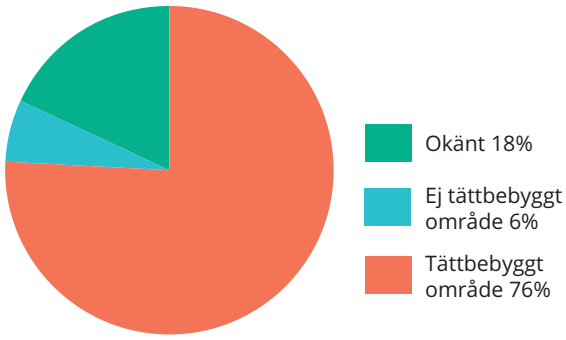
Figur 17: Skadade cyklister utifrån olyckskategorier, ålder och kön. Data kommer från Strada för perioden 2015–2019.

Könsfördelning bland skadade cyklister



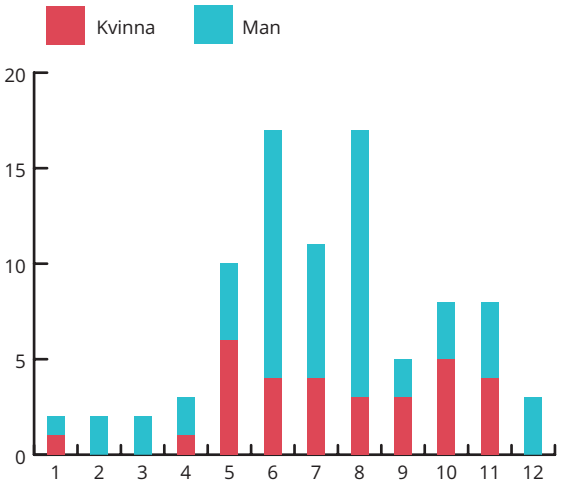
Figur 18: Könsfördelning bland skadade cyklister för perioden 2015–2019. Data från Strada.

Var skador för cyklister inträffar



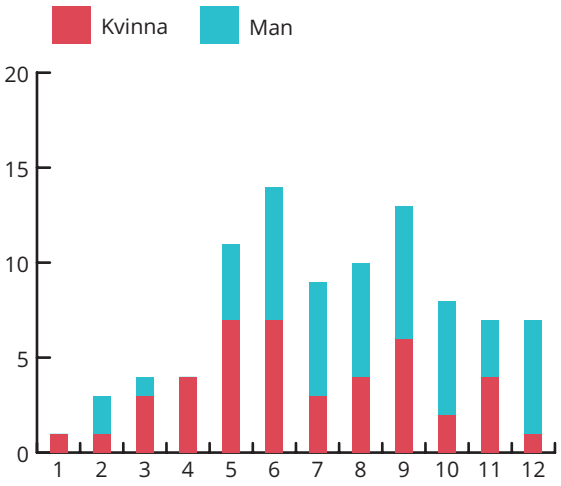
Figur 19: Var cyklisters skador inträffar under perioden 2015–2019. Data från Strada.

Månadsfördelning skadade cyklister i singelolycka



Figur 20: Månadsfördelning av när skador för cyklister i singelolycka inträffar. Data från Strada för perioden 2015–2019.

Månadsfördelning skadade cyklister i kollision med motorfordon

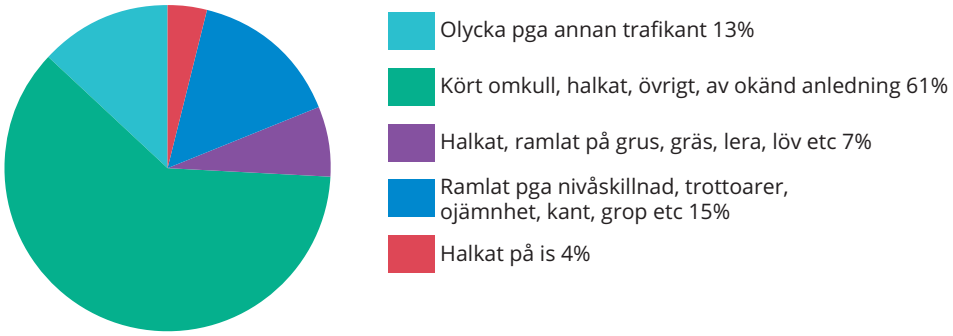


Figur 21: Månadsfördelning av när skador för cyklister i kollisionsolycka med motorfordon inträffar. Data från Strada för perioden 2015–2019.

Skador för cyklister sammanfaller med pendlingstider; en uppgång av skador på morgonen och högt hela eftermiddagen. För cykel singelskador avtar skadorna lite tidigare på eftermiddagen, runt 15.00-16.00 tiden men ökar sedan under kvällen. Skadetiderna för cykelolyckor är något förskjutna mellan kvinnor och män, se *Bilaga 3*, vilket tyder på olika tider för resandet.

I nedan cirkeldiagram har orsaken till singelolyckor tolkats utifrån det beskrivna händelseförlopp som finns med i Strada. Procentsatserna är därför ungefärliga. I en stor andel av rapporteringarna till Strada har det varit svårt att utläsa vad orsaken till olyckan är. Utifrån nationella studier, så som VTI rapport 801, från 2013 kan man se att brister i drift och underhåll står som orsak för omkring 44 procent av alla allvarligt skadade (RPMI ≥1%) cyklister i singelolycka.

Skadeorsak till cyklisters singelolyckor



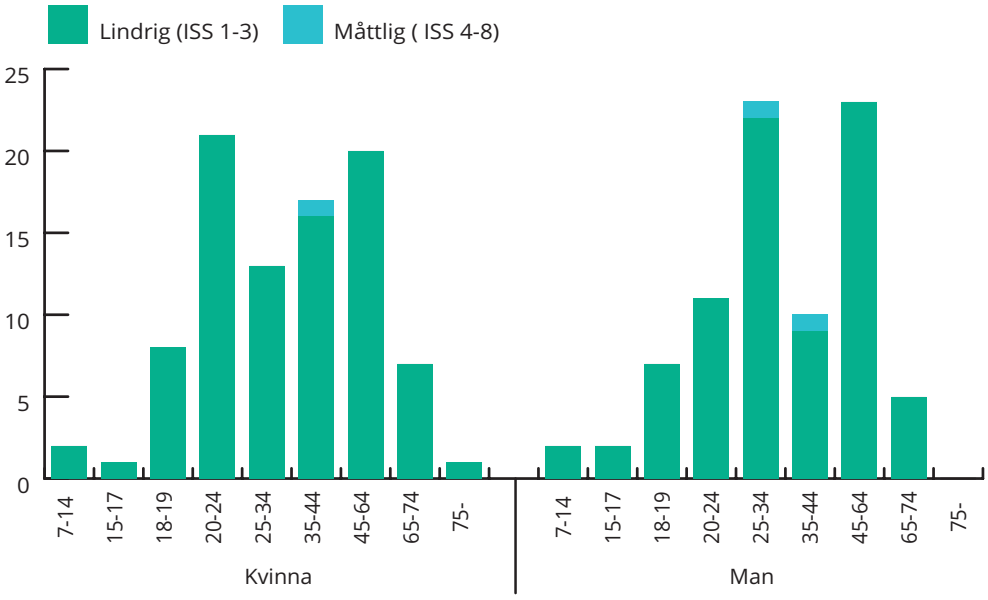
Figur 22: Skadeorsak till cyklisters singelolyckor tolkat utifrån angivna händelseförlopp i Strada för perioden 2015 – 2019. Procentsatserna är ungefärliga.

Skador från upphinnandeolyckor

Skador i upphinnandeolyckor är den vanligaste skadan för motortrafikanter följt av skador i korsningsolyckor. Den vanligaste skadan från upphinnandeolyckor är nackskador, som kan ge långvariga besvär. I ISS-skalan visar upphinnandeolyckor på nästan uteslutande lindriga skador; av 173 skador är 171 skador lindriga och två personer har skadats måttligt.

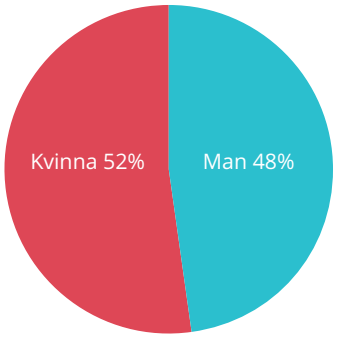
En vanlig skada till följd av upphinnandeolyckor är skador på nacke till exempel så kallade whiplashskador. Det har visat sig att dessa skador ofta ger upphov till långvariga eller permanenta skador och stort lidande. Skademåttet RPMI, som baseras på risk för återstående medicinsk invaliditet, ger en mer rättvisande bild av de skador som drabbar personer inblandade i upphinnandeolyckor. Den stora andel lindriga skador i ISS-måttet ska därför tolkas med försiktighet. Nedan presenteras skador i upphinnandeolyckor, månadsfördelningen av upphinnandeolyckor finns i *Bilaga 4*.

Skadade i upphinnandeolycka utifrån ålder



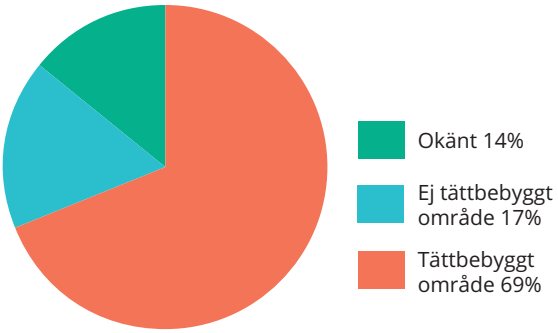
Figur 23: Skadade i upphinnandeolycka utifrån ålder och kön. Data från Strada för åren 2015–2019.

Könsfördelning skadade i upphinnandeolycka



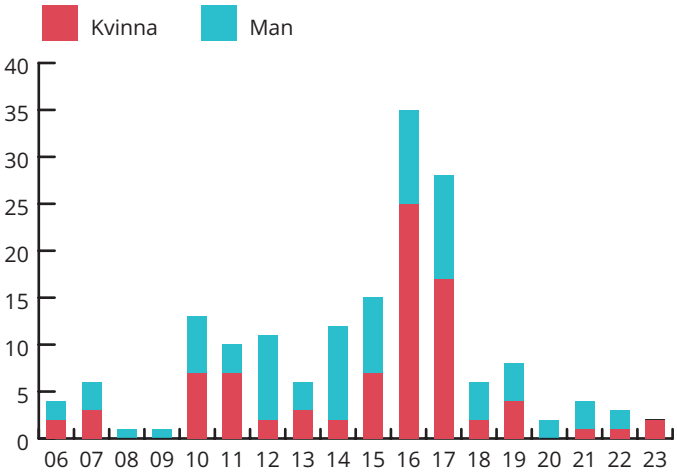
Figur 24: Könsfördelning av de skadade i upphinnandeolycka under perioden 2015–2019. Data från Strada.

Var skadorna i upphinnandeolyckor inträffar



Figur 25: Var skadorna i upphinnandeolyckor inträffar utifrån bebyggelsetyp. Data från Strada för åren 2015–2019.

Dygnsfördelning av skadade i upphinnandeolycka



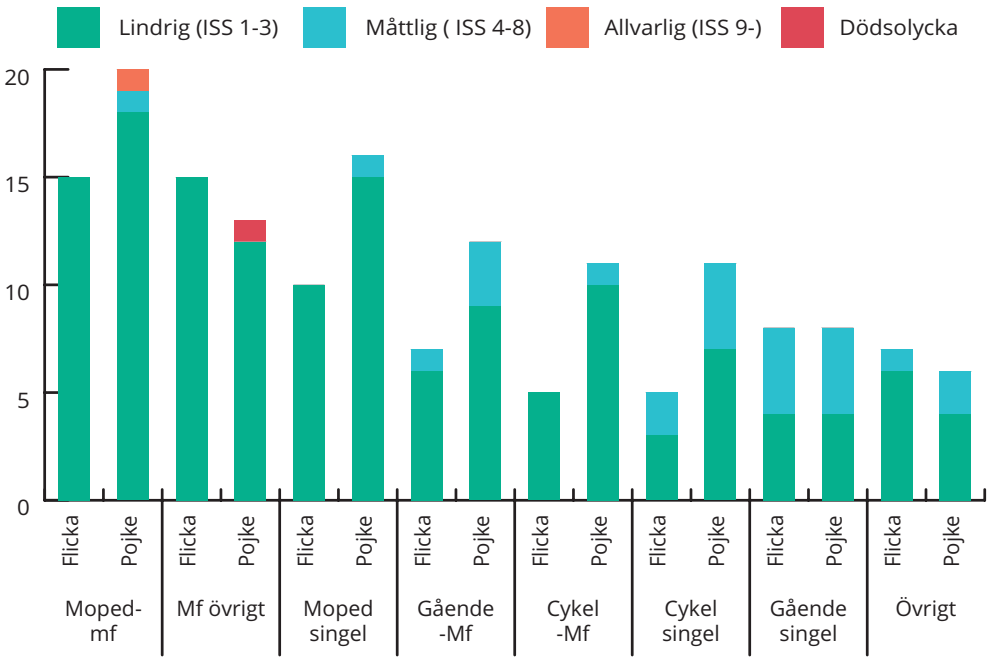
Figur 26: När på dygnet skador uppstår i upphinnandeolyckor. Data från Strada för åren 2015–2019.

Barns trafikskador

Barns skador i trafiken uppkommer främst från kollisionsolyckor mellan moped och motorfordon följt av skador från motortrafikolyckor där barn oftast är medpassagerare. Barn drabbas även av skador från moped singelolyckor. De flesta skador som drabbar barn i trafiken sker när barn reser som oskyddade trafikanter (gång, cykel och moped). De skador som inträffar i gående och cykel singelolyckor för med sig en stor andel måttliga skador.

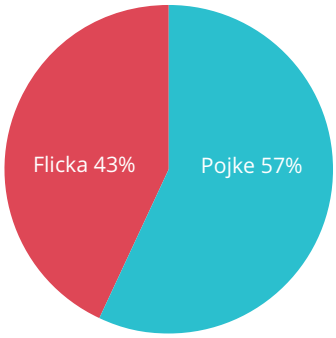
Barns trafikolyckor sker främst på eftermiddag och en bit in på kvällen. Utifrån nationella studier på barns cykelolyckor framkom att en stor del av olyckorna sker på fritiden (60 procent) och olyckorna till/från skolan utgör cirka 20 procent av olyckorna (Säkrare cykling för barn i tätort, Trivector, 2017). I det underlag som finns för barns trafikskador, oavsett olyckskategori, på Jönköpings kommuns vägar finns inte alltid uppgifter om när skadan inträffat, se cirkeldiagram nedan.

Trafikskador utifrån olyckskategorier, 0-17 år



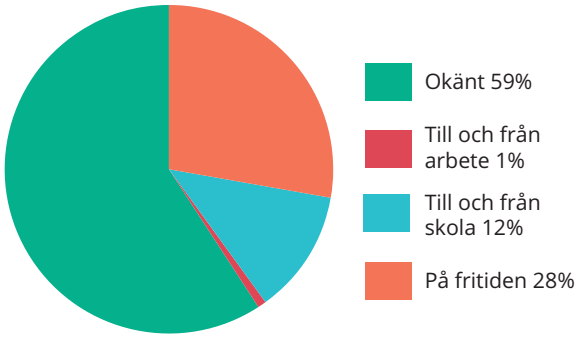
Figur 27: Trafikskador utifrån olyckskategorier och kön för barn 0 - 17 år. Data från Strada för åren 2015–2019.

Könsfördelning skador 0-17 år, alla olyckstyper



Figur 28: Könsfördelning av de trafikskador som inträffat 2015–2019 bland barn. Data från Strada.

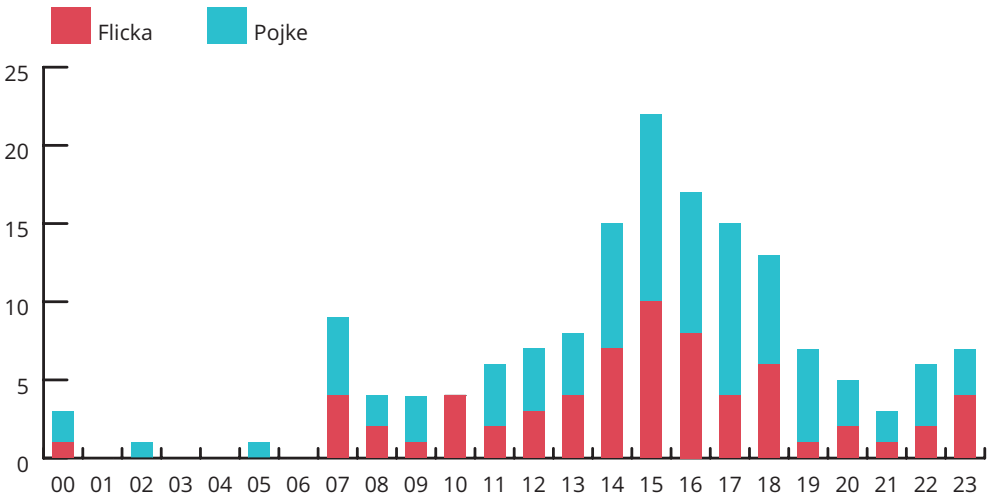
När skadorna inträffar, 0-17 år



Figur 29: När trafikskadorna inträffat för barn. Data från Strada för åren 2015–2019.

Månadsfördelningen över de trafikskador som drabbar barn finns i *Bilaga 5*.

Dygnsvariation av trafikskador 0-17 år



Figur 30: Dygnsfördelning över när barns trafikskador inträffar. Data från Strada över åren 2015–2019.

Insatsområden

För att nå det uppsatta målet om en halvering av omkomna och allvarligt skadade samt 25 procent reducering av lindriga och måttliga skador till 2030 behöver trafiksäkerhetsarbetet ske målinriktat utifrån rådande trafiksäkerhetsläge i Jönköpings kommun. Trafiksäkerhetsarbetet inom kommunen ska därför inriktas mot åtgärder inom fyra insatsområden. Nedan presenteras delmål och effektiva åtgärder för trafiksäkerhetsarbetet inom respektive insatsområde.

Insatsområde 1: Säker gångtrafik

Alla kommunens invånare är gångtrafikanter. Gångtrafikant är man när man går (med eller utan hjälpmedel), springer, åker rullskridskor, sitter i vagn med mera och varje resa börjar eller slutar med en gångförflyttning. Gångtrafik är ett billigt, hälsosamt, hållbart och kontaktskapande sätt att förflytta sig på. Vi arbetar för att fler resor ska ske med hållbara färdsätt, där gångtrafik är en viktig del. Studier visar att ett arbete för att främja trafiksäkerheten för gående också bidrar till att fler väljer att gå, något som gynnar folkhälsan, stadslivet och tryggheten för att nämna några av de positiva effekterna.

Insatsområde Säker gångtrafik handlar om att stärka trafiksäkerheten för gående genom att förebygga risken att drabbas av singelolyckor och kollisionsolyckor. Detta arbete stöds av de nationella insatsområdena hastighetsefterlevnad på kommunala vägar, säkra gång-, cykel- och mopedpassager samt underhåll av gång-, cykel- och mopedvägar.

Delmål och indikatorer

- Minska antalet dödade och skadade gående i fallolyckor vintertid
  Indikator: Antalet dödade och skadade gående i fallolycka mellan nov-feb årligen
  Indikator: Resultatet av enkätuppföljning av kvalitén på drift och underhåll av gångvägar.
- Minska antalet dödade och skadade gående i kollisionsolyckor
  Indikator: Antal dödade och skadade gående i kollisionsolycka med motorfordon
  Indikator: Uppföljning av antalet gröna, gula och röda passager utifrån Trafikverkets indikator för säkra GCM-passager
- Minska hastigheten på det kommunala motorfordonsvägnätet där gående rör sig
  Indikator: 85-procentilen av hastigheten på vägar där många går och cyklar, se *Bilaga 6*.

Effektiva åtgärder inom insatsområdet

Fysiska åtgärder:

- Inventering av kommunens gångpassager och övergångsställen utifrån trafiksäkerhet och tillgänglighet.
- Hastighetssäkrade och tillgänglighetsanpassade gångpassager och övergångsställen utifrån kommunens typritningar. Åtgärder genomförs utifrån prioritetsordning.
- Förbättrad belysning längs gångvägar och korsningspunkter.
- Sänkt hastighet på vägsträckor där många gående passerar och där målpunkter finns på båda sidor om gatan.
- ”Traffic calming”– projekt för förbättrad orienterbarhet, trygghet, tillgänglighet och för att skapa stadsrum med människan i fokus.
- Omvandling av centrumgator till bilfria gator eller gångfartsgator för att säkerställa trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter.
- Räcken vid kollektivtrafikens bytespunkter för kanalisering av gående till säkra passager.

Trafiksäkerhetskultur inom organisationen:

- Att sammanställa och arbeta målinriktat utifrån en gångplan för Jönköpings kommun. En gångplan behöver:
  - ta ett helhetsgrepp om frågor som berör gångtrafik, där trafiksäkerhet är en viktig del.
  - presentera riktlinjer för hur blandtrafik ska utformas för att säkra gåendes säkerhet, tillgänglighet och framkomlighet.
  - visa på hur gång- och cykeltrafik förhåller sig till varandra.
  - visa hur länkar mellan stadsdelar kan förstärkas.

Kommunikation och kampanjer:

- Kampanj för att uppmuntra till ökad reflexanvändning i trafiken.
- Information om vikten av bra vinterskor för att förhindra fallolyckor.
- Kampanj för att uppmuntra till hjälmanvändning vid användning av mikromobilitet, så som elsparkcykel.

Drift och underhåll:

- Översyn av drift- och underhållsrutiner med fokus på vintervägh̊llning på gångvägar.
- Viderautveckling av drift- och underhållsåtgärders kvalitetssäkring.
- Jämställdhetsintegrering av drift- och underhållsrutiner.
- Inventering av gångvägars investerings- och underhållsbehov till fots. Inventeringen ligger till grund för prioritering av åtgärder. Även driftkontroller och stickprov av driftåtgärder på gångvägar ska i möjligaste mån ske till fots.

Insatsområde 2: Säker cykling

Cykling är ett billigt, hälsosamt och hållbart sätt att förflytta sig. Jönköpings kommun arbetar för att fler resor ska ske med hållbara färdsätt, där cykling är en viktig del som lyfts fram genom kommunens cykelprogram.

Insatsområde Säker cykeltrafik handlar om att stärka trafiksäkerheten för cyklister genom att förebygga kollisionsolyckor och singelolyckor på cykel. Många av de delmål och exempel på effektiva åtgärder som lyfts fram för insatsområdet säker cykling återfinns även för insatsområdet säker gångtrafik. Detta arbete stöds av de nationella insatsområdena hastighetsefterlevnad på kommunala vägar, hjälmanvändning, säkra gång-, cykel- och mopedpassager samt underhåll av gång-, cykel- och mopedvägar.

Delmål inom insatsområdet

- Minska antalet dödade och skadade cyklister i singelolyckor
  Indikator: Antalet dödade och skadade cyklister i singelolycka årligen
  Indikator: Jönköping kommuns poängsättning i Trafikverkets enkät för den nationella indikatoruppföljningen för drift och underhåll av cykelvägar.
- Minska antalet dödade och skadade cyklister i kollisionsolyckor
  Indikator: Antal dödade och skadade cyklister i kollisionsolycka med motorfordon
  Indikator: Uppföljning av antalet gröna, gula och röda passager utifrån Trafikverkets indikator för säkra GCM-passager.
- Minska hastigheten på det kommunala motorfordonsvägnätet där cyklister rör sig.
  Indikator: 85-procentilen av hastigheten på vägar där många går och cyklar, se *Bilaga 6*.

Effektiva åtgärder inom insatsområdet

Fysiska åtgärder:

- Inventering av kommunens cykel-/mopedpassager och cykelöverfarter.
- Hastighetssäkrade GCM-passager och cykelöverfarter utifrån kommunens typritningar. Åtgärder genomförs utifrån prioriteringsordning.
- Förbättrad belysning längs cykelvägar och korsningspunkter.
- Cykelboxar i signalreglerade korsningar där cyklister är hänvisade till körbana.
- Hastighetssäkring av trafikmiljöer där fordonstrafik och cyklister blandas eller där stråk korsas.

Drift och underhåll:

- Översyn av drift- och underhållsrutiner på cykelvägar.
- Viderautveckling av kvalitetssäkring av drift- och underhållsrutiner.
- Jämställdhetsintegrering av drift- och underhållsrutiner.
- Inventering av cykelvägars investerings- och underhållsbehov på cykel. Inventeringen ligger till grund för prioriteringen av åtgärder. Även driftkontroller och stickprov av driftåtgärder på cykelvägar ska i möjligaste mån ske på cykel.

Insatsområde 3: Färre upphinnandeolyckor

Insatsområde 3 handlar om att minska antalet dödade och skadade i upphinnandeolyckor. Konsekvenserna av upphinnandeolyckor är ofta hals- och nackskador. Dessa skador kan ofta påverka den drabbade lång tid efter olyckan i form av nedsättningar och smärta.

Insatsområdet Färre upphinnandeolyckor handlar om att stärka trafiksäkerheten för fordonsförare och passagerare i upphinnandeolyckor genom att förebygga och mildra effekterna av kollision. Detta arbete stöds av de nationella insatsområdena hastighetsefterlevnad på kommunalt vägnät, säkra personbilar och säkra gång-, cykel- och mopedpassager.

Delmål inom insatsområdet

- Minska antalet dödade och skadade personer i upphinnandeolyckor
  Indikator: Dödade och skadade i upphinnandeolyckor utifrån Strada
  Indikator: 85-procentilen av hastigheten på vägar där många upphinnandeolyckor sker, se *Bilaga 7*.

Effektiva åtgärder inom insatsområdet

Fysiska åtgärder:

- Inventering av de gator där upphinnandeolyckor sker. Prioritering av åtgärdsbehov.
- Hastighetssäkring av gator i tätort där hastighetsvariationen mellan fordon är stor.
- Synliggöra gång-, cykel- och mopedpassager och övergångsställen
- Skyltning eller målning som uppmanar till att hålla avstånd på platser med risk för inbromsningar och/eller köbildning som kan resultera i upphinnandeolyckor.
- Förstärka stadskaraktären på gator med stor andel upphinnandeolyckor som en hastighetsdämpande åtgärd.
- Analys av och åtgärder i korsningspunkter.

Trafiksäkerhetskultur inom organisationen:

- Workshop med berörda förvaltningar, polis, Trafikverket och intresseorganisationer för kunskapsutbyte och diskussion kring skaderiskminimering vid upphinnandeolyckor.
- Omvärldsbevakning av effektiva åtgärder och forskningsresultat.

Kommunikation och kampanjer:

- Kampanj och information som informerar om vikten av att hålla avstånd och risker med distraktion.

Insatsområde 4: Säkra skol- och fritidsvägar

Insatsområde 4 handlar om att skapa trafiksäkra och trygga skol- och fritidsvägar för att främja aktiv mobilitet hos barn. Aktiv mobilitet till/från skola och fritidsaktiviteter medför ytterligare vardagsmotion, ökad koncentration, mindre fordonsförflyttningar kring barns miljöer och en större frihet för barnen. Studier visar också att de vanor vi har som barn följer oss genom livet. Att tidigt börja röra på sig i vardagspendlingen gynnar oss även i vuxen ålder.

Att arbeta med trafiksäkerhet och trygghet kring skol- och fritidsvägar berör de nationella insatsområdena hjälmanvändning, säkra gång- cykel- och mopedpassager samt underhåll av gång- cykel- och mopedvägar. Insatsområdet berör också världshälsoorganisationens rekommendation om att barn ska vara fysiskt aktiva minst 60 minuter per dag.

Delmål inom insatsområdet

- Minska antalet barn som skadas i trafiken som oskyddade trafikanter (gående, cyklister och mopedister).
  Indikator: Antal dödade och skadade barn som gående, cyklister, mopedister.
  Indikator: Andel barn som använder hjälm vid resor på cykel och moped på väg till/från skolan.
- Arbeta med beteendepåverkande insatser för att öka andelen barn som går och cyklar till skolan/fritidsaktiviteter.
  Indikator: Antal barn som går/cyklar till skolan/fritidsaktiviteter utifrån resultat av resvaneundersökningarna i årskurs 2, 5, 8 och år 2 på gymnasiet.
- Arbeta för att den upplevda tryggheten förstärks kring skolvägar
  Indikator: Barns bedömning av tryggheten på väg till skola i resvaneundersökningen årskurs 5, 8 och år 2 på gymnasiet.

Effektiva åtgärder inom insatsområdet

Fysiska åtgärder:

- Inventering av skolvägar och parkering/angöring vid skolor med fokus på trygghet, möjlighet till aktiv skolväg och trafiksäkerhetsrisker. Åtgärda utifrån prioritet i samråd med barn, skola och ansvariga förvaltningar.
- Inventering av fritidsvägar med fokus på trygghet, möjlighet till en aktiv transport och trafiksäkerhetsrisker. Åtgärda utifrån prioritet i samråd med barn, fritidsverksamheter och ansvariga förvaltningar.
- Trygg och säker cykelparkering vid skolor och fritidsaktiviteter.
- Hastighetssäkring och separering av motorfordon kring skolor.
- Utföra pilotförsök med bilfri miljö kring skola.

Trafiksäkerhetskultur inom organisationen:

- Genomföra barnkonsekvensanalys i projekt och detaljplaner som berör barn, såsom områden där många barn vistas eller rör sig, för att säkerställa att barns rörelsefrihet inte begränsas.
- Gemensamma arbetsformer och informationsutbyten mellan förvaltningarna (SBK, TK, UBF, KFF och Räddningstjänst)
- Fördjupat samarbete mellan Utbildningsförvaltningen och Stadsbyggnadskontoret kring informationsinsatser och kampanjer.

Kommunikation och kampanjer:

- Kommunikationspaket kring aktiv skolväg, för ökad aktiv mobilitet till/från skolan.
- Kampanjer och tävlingar som främjar aktiv mobilitet.
- Beteendepåverkande kampanjer med fokus hjälm- och reflexanvändning.
- Kampanjer och kunskapshöjande insats kring mopedanvändning.
- Tillfälliga nudging-åtgärder intill skolor i samband med att åtgärder för att möjliggöra aktiv skolväg har genomförts. T.ex. ianspråktagande av trafikyta för tillfällig lekplats eller park.

Drift och underhåll:

- Kriterier för drift och underhåll av skol- och fritidsvägar.
- Framtagande av kriterier för godsleveranser till skolor.

Effektiva övergripande åtgärder

Vissa åtgärder är effektiva för alla de fyra insatsområdena och ökad trafiksäkerhet i stort. Dessa åtgärder är samlade nedan.

Trafiksäkerhetskultur inom organisationen:

- Förstärka interna rutiner och samarbeten för att säkerställa att trafiksäkerhet beaktas i kommunens exploatering-, investerings-, drift och underhållsprojekt.
  - Översyn av kommunens typritningar på passager, övergångsställen, cykelöverfarter och hastighetsdämpande åtgärder.
  - Etablera ett förvaltningsövergripande trafiksäkerhetsnätverk.
- Fördjupa samarbetet i arbetsgruppen Skydd mot olyckor, SMO.
- Förstärka rutiner och kravställning vid tillfälliga avstängningar av allmän platsmark och särskilt beakta oskyddade trafikanters möjlighet till en gen framkomlighet.
- Säkerställ att inkomna drift-, trafiksäkerhets- och trygghetssynpunkter besvaras likvärdigt och att åtgärder sker efter prioritet i kommunen.
- Aktiv dialog med Transportstyrelsen och Region Jönköpings län kring underlag till Strada.

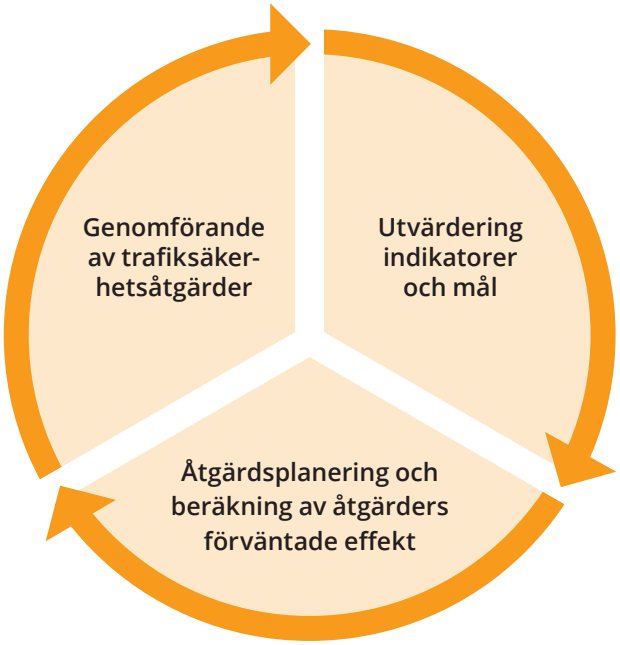
Som kravställare:

- Bidra till teknikutvecklingen genom externa samarbeten inom till exempel fordonsindustrin, hjälpmedelsindustrin och inom materialforskningen.
- Se över vilka krav som ställs på upphandlade resor, transporter och fordon. Följ upp och bevaka hur kraven kan stärkas för ökad trafiksäkerhet.
- Aktiv dialog med företag som önskar etablera mikromobilitet inom Jönköpings kommun avseende trafiksäkerhet. Även betydelsen av kommunens möjlighet till god drift och skötsel av allmänna ytor kopplat till trafiksäkerhet ska belysas.

Målstyrt arbetssätt

Det övergripande trafiksäkerhetsmålet till 2030 är svårt att följa årligen, då årsvariationer påverkar resultatet i för stor utsträckning och det finns många yttre påverkansfaktorer. Genom att istället följa utvecklingen av kommunens 14 indikatorer ges en bättre bild av trafiksäkerhetsutvecklingen. Uppföljningen av indikatorer och delmål sker enligt *Tabell 2*. Utifrån utvecklingen av indikatorerna läggs årligen en planering för de kommande trafiksäkerhetsåtgärderna i berörda avdelningars verksamhetsplaner med utgångspunkt i strategierna som pekats ut i trafiksäkerhetsprogrammet. Genom att bedöma den förväntade effekten av de åtgärder som planeras kan det säkerställas att utvecklingen kan ske i önskad takt.

Syftet med det systematiska trafiksäkerhetsarbetet är att få ut bästa möjliga effekt av det vi gör och veta att våra insatser leder mot det långsiktiga målet. Resultatet av indikatorsuppföljning, delmål och mål presenteras tillsammans med planerade åtgärder i berörda nämnder årligen.



Uppföljning av indikatorer och mål

De indikatorer, mål och delmål som presenteras i detta trafiksäkerhets-program kommer att följas upp i enlighet med tidplanen nedan.

Tabell 2: Sammanställning av uppföljningar som ska ske fram till 2025.	2020	2021	2022	2023	2024	2025	ANSVARIG
Uppföljning av årligt utfall av antalet skadade och dödade i trafiken	X	X	X	X	X	X	UoT, trafiktekniker
Uppföljning trafiksäkerhetsmål 2020		X					UoT, trafikenheten verksamhetschef
Delmålsuppföljning av trafiksäkerhetsmål till 2030						X	UoT, trafikenheten verksamhetschef
Uppföljning av exponering för olika färdsätt utifrån kön och ålder	X				X		UoT, projektledare hållbart resande
Uppföljning av Stradas täckning/bortfall för polis och akutsjukvård.	X					X	UoT, trafiktekniker
Indikator 1: Dödade/skadade gående i fallolycka vintertid		X		X		X	UoT, trafiktekniker
Indikator 2: Enkätuppföljning av kvalitén på drift och underhåll av gångvägar.	X		X		X		GPS, enhetschef Planering
Indikator 3: Dödade/skadade gående i kollisionsolycka med motor-fordon		X		X		X	UoT, trafiktekniker
Indikator 4: Gröna, gula och röda passager utifrån TRV mått på säkra GCM-passager	X		X			X	UoT, trafikingenjör
Indikator 5: 85-procentilen av hastigheten på vägar där många går och cyklar		X		X		X	UoT, trafiktekniker
Indikator 6: Antalet dödade/skadade cyklister i singelolycka		X		X		X	UoT, trafikingenjör cykelplanering
Indikator 7: Poängsättning i TRV:s enkät för drift och underhåll av cykelvägar.	X		X		X		GPS, enhetschef Planering
Indikator 8: Antal dödade/skadade cyklister i kollisionsolycka med motorfordon		X		X		X	UoT, trafikingenjör cykelplanering
Indikator 9: Dödade/skadade i upphinnandeolyckor.		X		X		X	UoT, trafiktekniker
Indikator 10: 85-procentilen av hastigheten på vägar där upphinnande-olyckor sker		X		X		X	UoT, trafiktekniker
Indikator 11: Antal dödade/skadade barn som gående, cyklister, mopedister.		X		X		X	UoT, projektledare skolväg
Indikator 12: Andel barn som använder hjälm på cykel/moped till/från skolan.	X		X		X		UoT, projektledare skolväg
Indikator 13: Antal barn som går/cyklar till skola/fritidsaktiviteter utifrån RVU i årskurs 2, 5, 8 och år 2 på gymnasiet.	X		X		X		UoT, projektledare skolväg och håll-bart resande
Indikator 14: Barns bedömning av tryggheten till skola i RVU i årskurs 5, 8 och år 2 på gymnasiet.	X		X		X		UoT, projektledare skolväg och håll-bart resande
Åtgärdsplanering	X	X	X	X	X	X	UoT, trafikenheten verksamhetschef
Trafiksäkerhetspotential i den årliga åtgärdsplaneringen	X	X	X	X	X	X	UoT, trafikenheten verksamhetschef

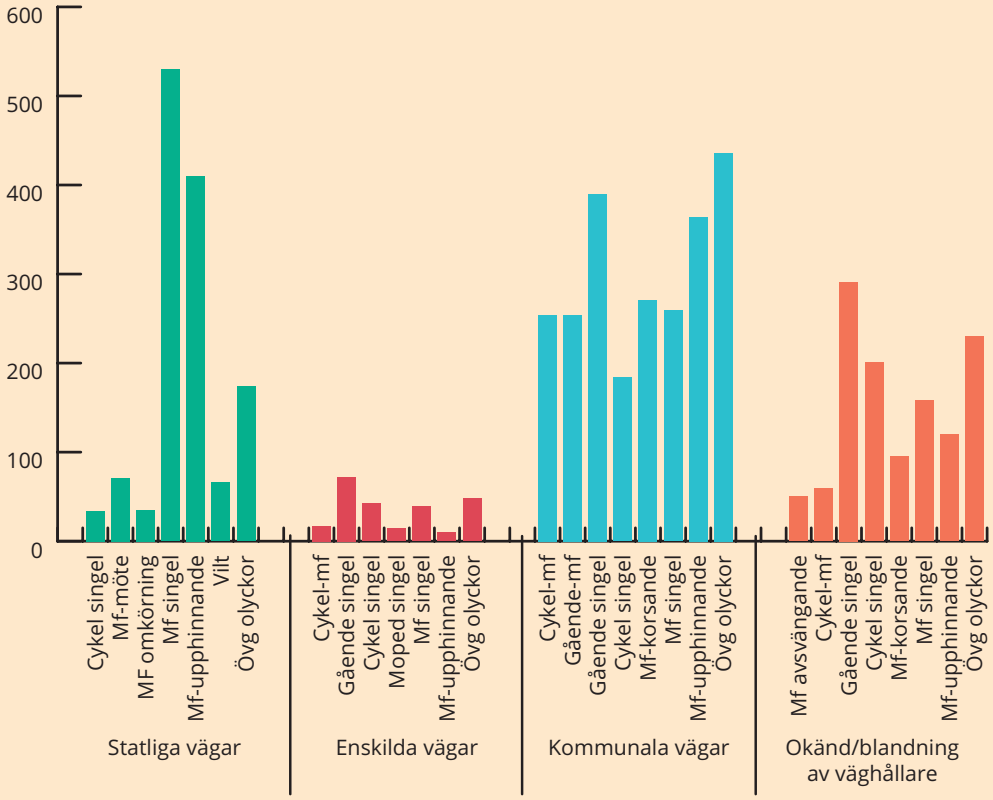
** **UoT:** Utvecklings- och trafikavdelningen, Stadsbyggnadskontoret, **GPS:** Gata Park Skog, Planeringsenheten, Tekniska kontoret.*

Bilagor

Bilaga 1:

Skillnader i de vanligaste olyckskategorierna mellan olika väghållare inom Jönköpings kommuns geografiska gräns.

De skadade fördelade över vanligaste olyckstyperna hos respektive väghållare, 2015–2019.

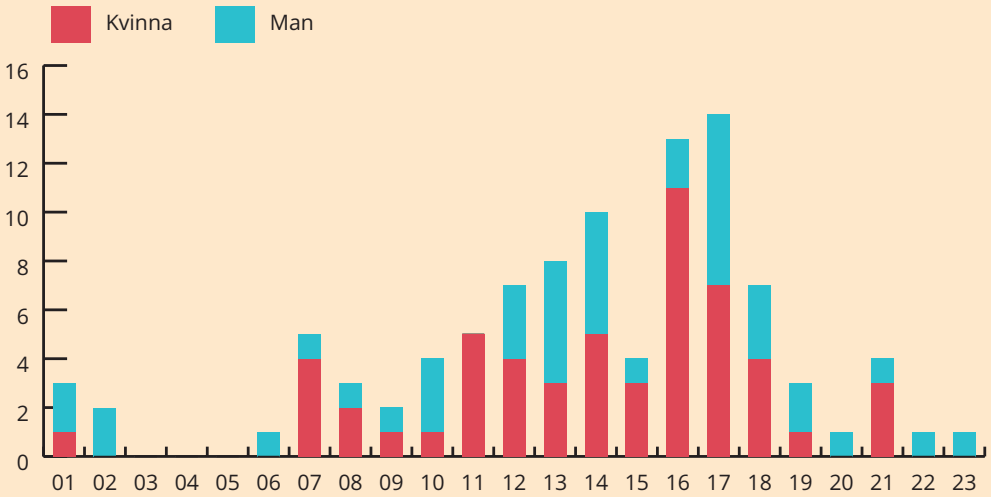


Figur 31: De vanligaste olyckskategorierna hos de olika väghållarna inom Jönköpings kommuns geografiska gräns för perioden 2015–2019. Data från Strada.

Bilaga 2:

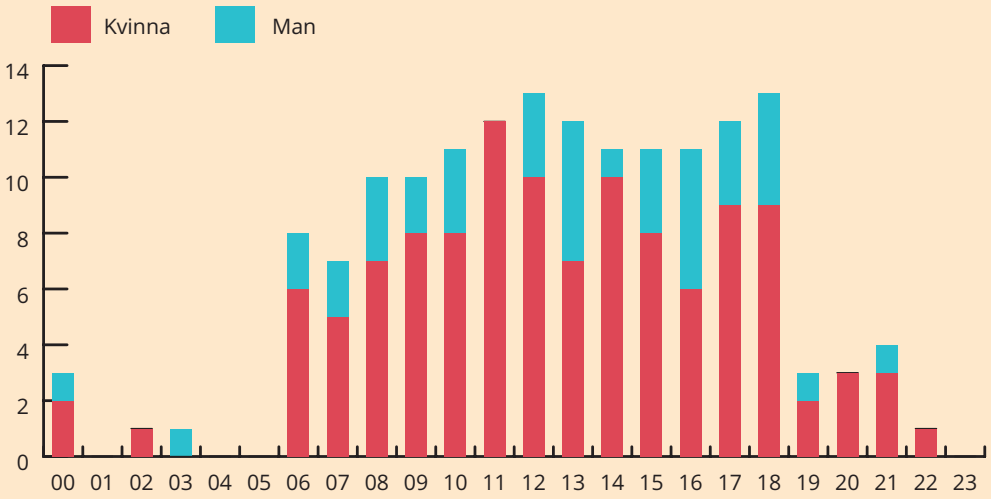
Fördjupad analys av inträffade trafikskador för gående.

Dygnsvariation för skadade gående i kollisionsolycka med motorfordon.



Figur 32: Dygnsvariation över när skador inträffar för gående i kollisionsolycka med motorfordon. Data från Strada för perioden 2015–2019.

Dygnsvariation för skadade gående i singelolycka.

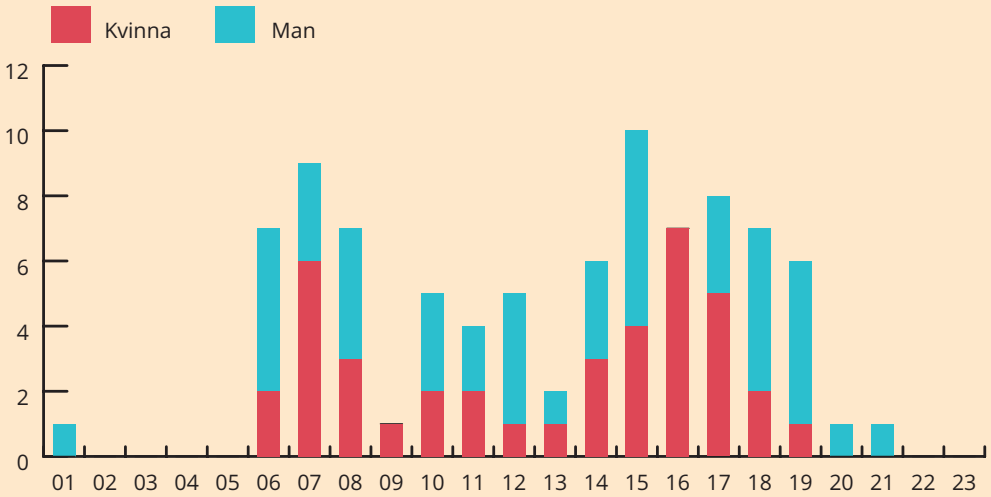


Figur 33: Dygnsvariation över när skador inträffar för gående i singelolycka. Data från Strada för perioden 2015–2019.

Bilaga 3:

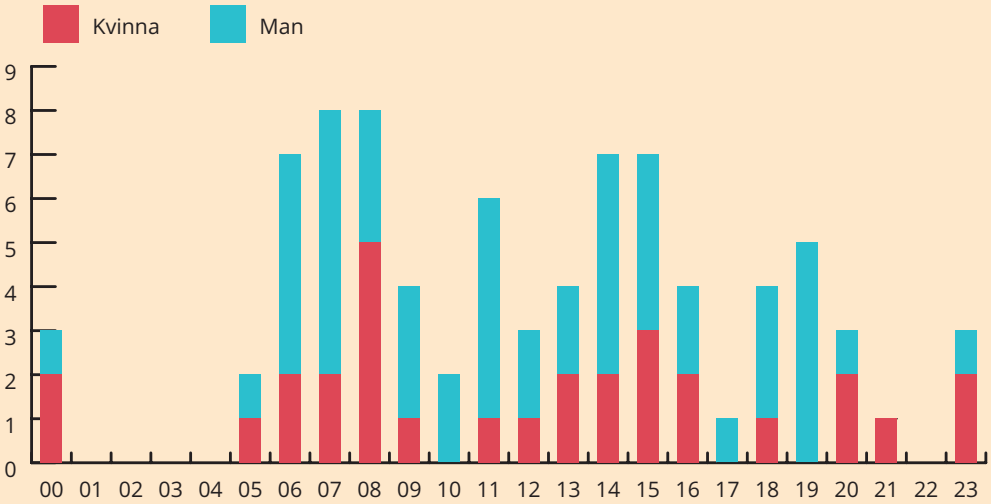
Fördjupad analys av inträffade trafikskador för cyklister.

Dygnsfördelning av skadade cyklister i cykel-mf olycka.



Figur 34: Dygnsvariation över när skador inträffar för cyklister i kollisionsolycka med motorfordon. Data från Strada för perioden 2015–2019.

Dygnsfördelning av skadade cyklister i cykel singelolycka.

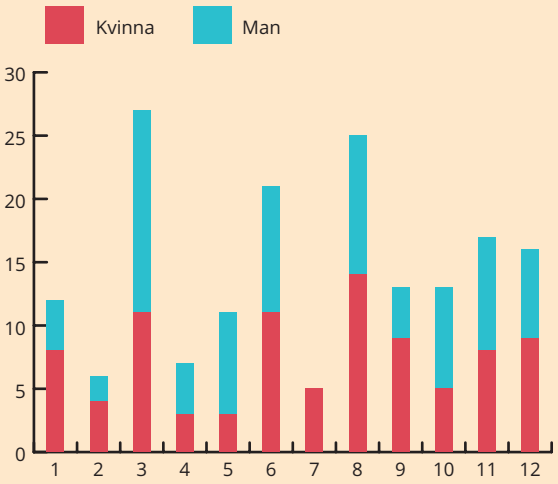


Figur 35: Dygnsvariation över när skador inträffar för cyklister i singelolycka. Data från Strada för perioden 2015–2019.

Bilaga 4:

Fördjupad analys av inträffade trafikskador i upphinnandeolyckor.

Månadsfördelning av skadade i upphinnandeolycka.

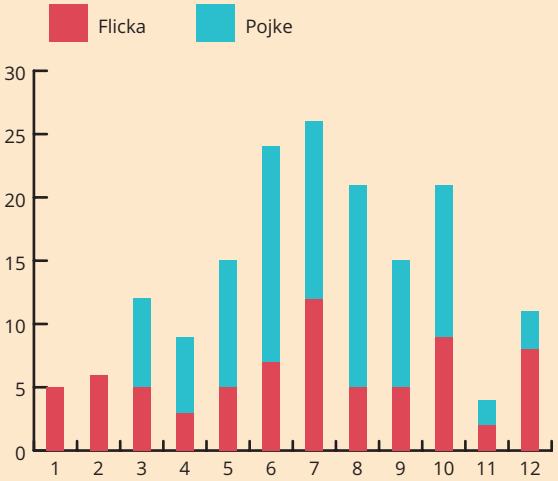


Figur 36: Månadsfördelning av skadade i upphinnandeolyckor för perioden 2015–2019. Data från Strada.

Bilaga 5:

Fördjupad analys av inträffade trafikskador som drabbar barn.

Månadsfördelning av trafikskador 0-17 år.



Figur 37: Månadsfördelning av skadade barn i trafikolyckor för perioden 2015 – 2019. Data från Strada.

Bilaga 6:

Indikator 5: Mätpunkter för 85-procentilen på vägar med GC-trafik.

CENTRALA JÖNKÖPING	MÄTPUNKT
Kyrkogatan	103.10
Brunnsgatan	103.21
Klostergatan Lasarettsparken	103.07
Klostergatan Sjögatan	ny pkt
Kungsgatan	103.20
Torpagatan Humlevägen	403.04
Barnarpsgatan Munkplan	404.24
Barnarpsgatan Torparondellen	403.06
Jordbrovägen	fast mätare
Narvavägen	504.38
Dunkehallavägen Skjutsarbacken	401.02
Dunkehallavägen Dalvik centrum	503.20
Dalviksringen, Grymängsvägen	ny pkt
Prostkvarnsgatan	504.31
Bäckalyckevägen	403.03
Åsenvägen	401.03
Norra Strandgatan	201.06
Östra Storgatan Cigarren	203.02
Slottsgatan	204.17
Odengatan	401.15
Odengatan Fortunagatan	201.02
Munksjöbron	101.08
Herkulesvägen	401.07
Öster Glansgatan	ny pkt
Kungsängsvägen	1003.09
Birkagatan	1004.25

HUSKVARNA	MÄTPUNKT
Jönköpingsvägen	303.14
Drottninggatan	303.06
Vättergatan	303.05
Storgatan	1003.20

GRÄNNA	MÄTPUNKT
Brahegatan	1203.06
Gärdesvägen	1203.05
Vättergatan	303.05

ÖVRIGA TÄTORTER	MÄTPUNKT
Barnarp C, Lovsjöv. 35	ny pkt
Barnarp Kronhedsvägen	1404.16
Taberg C, Tahevägen 6-10	ny pkt
Norrahammar	804.20
Flahult Kyrkogårdsvägen IP	ny pkt
Bankeryd Björnebergsvägen	604.07
Bankeryd Kortebovägen	603.03
Trånghallavägen	604.02

Tabell 3: Mätpunkter som ska följas upp vartannat år med trafikmätningar för att kunna följa 85-procentilen av fordonstrafikens hastighet på gator där många går och cyklar.

Bilaga 7:

Indikator 9: Mätpunkter för 85-procentilen på vägar där upphinnandeolyckor sker.

CENTRALA JÖNKÖPING	MÄTPUNKT
Järnvägsgatan	103.28
Munksjöbron	101.08
Odengatan	401.15
Odengatan Fortunagatan	201.02
Herkulesvägen	703.18
Herkulesvägen Roddarrondellen	ny pkt
Bangårdsgatan Porfyrvägen	703.19
Bangårdsgatan Solåsrondellen	703.22
Bangårdsrondellen	704.36
Barnarpsgatan Munkplan	404.24
Ekhagsringen	903.10

HUSKVARNA	MÄTPUNKT
Jönköpingsvägen	303.14
Esplanadbron	301.01

ÖVRIGA TÄTORTER	MÄTPUNKT
Värnamovägen Röde Påle	703.07
Norrahammarsvägen	703.05
Norrahammarsvägen	803.01
Hammarvägen	804.20
Kortebovägen	404.47

Tabell 4: Mätpunkter som ska följas upp vartannat år med trafikmätningar för att kunna följa 85-procentilen av fordonstrafikens hastighet på gator där många upphinnandeolyckor sker.