



Växjö  
kommun

# Trafiksäkerhetsplan för Växjö kommun 2020–2030

# Innehåll

|                                                                      |    |
|----------------------------------------------------------------------|----|
| Förord .....                                                         | 5  |
| 1 Trafiksäkerhetsplan för Växjö kommun 2020-2030 .....               | 7  |
| Vad innebär ett ökat invånarantal för olycksstatistiken? .....       | 7  |
| Goda exempel i trafiksäkerhetsarbetet .....                          | 8  |
| 1.1 Syfte .....                                                      | 9  |
| Kostnadsuppskattning och årlig budgetplanering .....                 | 9  |
| Utvärdering och uppföljning .....                                    | 10 |
| 1.2 Mål .....                                                        | 11 |
| 1.3 Insatsområden och åtgärder .....                                 | 13 |
| Utpekade insatsområden .....                                         | 14 |
| Förslag på åtgärder inom ramen för Trafiksäkerhetsplanen .....       | 15 |
| 1.4 Utgångspunkter .....                                             | 17 |
| Dokumenthierarki .....                                               | 17 |
| Arbetsprocessen .....                                                | 18 |
| 1.5 Prioritering .....                                               | 18 |
| Avgränsningar och teknikutveckling .....                             | 19 |
| 2 Olycksutvecklingen på det kommunala vägnätet .....                 | 20 |
| Olycksutvecklingen över tid – skadegrader och trafikantgrupper ..... | 21 |
| Utvecklingen för olyckor med skadegraden död (D) .....               | 22 |
| Utvecklingen för olyckor med skadegraden svårt skadad (Ss) .....     | 23 |
| Utvecklingen för olyckor med skadegraden lindrigt skadad (Ls) .....  | 24 |
| Olycksutvecklingen med hänsyn till befolkningsökningen .....         | 25 |

|                                                                                   |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----|
| Olycksstatistik i ett syfte att främja trafiksäkerhet och förebygga olyckor ..... | 26 |
| 3 Viktiga trafiksäkerhetsaspekter .....                                           | 28 |
| Hastighetens betydelse för trafiksäkerheten.....                                  | 28 |
| Drift och underhåll för en säker infrastruktur .....                              | 29 |
| Trafikplanering och gestaltning handlar om helheten .....                         | 29 |
| Beteende och attityder skapar ödmjukhet för olikheter .....                       | 29 |
| Trafiksäkerhetsarbetet kräver samverkan.....                                      | 30 |
| 4 Särskilda trafikantgrupper att ta hänsyn till .....                             | 31 |
| Äldre trafikanter (65-år) .....                                                   | 32 |
| Unga trafikanter (barn och ungdomar 0–18 år).....                                 | 32 |
| Trafikanter med funktionsnedsättning .....                                        | 32 |
| Nya trafikanter i Växjö .....                                                     | 32 |
| 5 Synergier och målkonflikter .....                                               | 33 |
| Målkonflikter mellan olika trafikslag och trafikantgrupper .....                  | 33 |
| 6 Samhällskostnader.....                                                          | 35 |
| Öppna jämförelser – kostnader för olyckor .....                                   | 38 |
| 7 Projektorganisation .....                                                       | 39 |



2020–2030

Tillsammans för en hållbar, trygg och säker miljö

Trafiksäkerhetsplan för Växjö kommun 2020–2030  
med tillhörande bilaga *Insatsområden och trafiksäkerhetsåtgärder*  
har tagits fram av Trafik- och Gatuavdelningen, Växjö kommun

Arbetsgruppen, Tekniska förvaltningen  
på uppdrag av Per-Olof Löfberg, trafikplaneringschef

Medverkande konsult  
KP Samhällsbyggnad AB

Produktion  
Växjö kommun, 2020–06–02

Foto  
Anna Nordström, Nordström Performance (2018) sidan 12, 31, 32 och 34  
Mats Samuelsson (2012) sidan 8  
Åsa Nilsson, Växjö kommun (2020) sidan 13 och 20  
Övriga foton och illustrationer från Pixabay.com, sidan 6, 10, 19, 27, 36, 37  
och 38

Antagen av kommunfullmäktige 2020–05–19 §120 Dnr 2019-00571

# Förord

Nollvisionen betyder att olyckor alltid kommer att ske men att de inte ska leda till allvarliga skador eller död. I Växjö ska barn och unga kunna färdas i en trygg och säker trafikmiljö. Här ska äldre och funktionsnedsatta personer kunna röra sig fritt utan hinder. När staden planeras för dessa grupper planerar vi för alla trafikanter i ett globalt hållbarhetsperspektiv. Nollvisionen pekar mot en framtid med noll dödade och noll svårt skadade i trafiken och enligt den nationella statistiken har kommunernas arbete varit framgångsrikt. Enligt Trafikverkets årliga redovisning har antalet omkomna på kommunernas gator och vägar mer än halverats de senaste 20 åren<sup>1</sup>.

Nyckeln till framgång och större möjligheter till ett gott trafikbeteende skapas i kommunens planering och utformning av befintliga och nya miljöer. När det erbjuds en stödjande trafikmiljö för de allra äldsta och de yngsta trafikanterna blir hastigheterna lägre och spontanbeteendet mot cyklister och gående mer positivt. En av de viktigaste aspekterna till både lägre hastigheter och hastighetsefterlevnad är hur gaturummet ser ut. En säker trafikmiljö bidrar till en mer attraktiv stadsmiljö som i sin tur genererar fler gående och cyklister, en ökad rörelse och trygghet för fler. Lika viktigt som det är med trafiksäkerhet är det således att gator och vägar och deras omgivningar är trygga och vackra.

För att skapa rätt förutsättningar till ett hållbart, tryggt och säkert transportsystem måste Växjö kommun arbeta mer strategiskt och med fördel använda nya tekniklösningar och anpassa dem till Växjös förhållanden. Kommunen och andra myndigheter, intresseorganisationer och ideella föreningar måste också, i en högre grad än idag, samverka och sträva efter ett ökat medborgarinflytande och en ökad delaktighet. Det är angeläget att få fler att känna ett större ansvar och som en följd ett ökat engagemang, en ökad hänsyn och ödmjukhet i trafiken. Inom kommunen är det angeläget att alla förvaltningar tar sitt ansvar så att kommunen blir effektiv i sitt arbete.

*Trafiksäkerhetsplan för Växjö kommun skapar grunden för en hållbar, trygg och säker miljö.*

## Tillsammans räddar vi liv!



Sofia Stynsberg  
ordförande i Tekniska Nämnden



Per-Olof Ljöfberg  
trafikplaneringschef

---

<sup>1</sup> Källa: Trafikverket, *Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2018* (Dokumentbeteckning: 2019:090).





# 1 Trafiksäkerhetsplan för Växjö kommun

## 2020–2030

Trafiksäkerhetsplan för Växjö kommun 2020–2030 är ett framtidsdokument för trafiksäkerhetsarbetet i Växjö stad och kommun. Planen ska ge stöd och hjälp i det dagliga arbetet med trafik och trafiksäkerhet. Den klargör ansvarsförhållanden och kan bli vägvisande i situationer där små och stora beslut om trafik och trafiksäkerhet kan uppfattas motstridiga.

Det huvudsakliga målet är att olyckorna och personskaderiskerna ska minska trots en ambition att kommunen ska växa till 100 000 invånare och trots att andelen gång- och cykeltrafikanter förväntas att öka.

### Vad innebär ett ökat invånarantal för olycksstatistiken?

En ökning av andelen gång-, cykel- och kollektivtrafikesor utgör ett av flera viktiga transport- och miljömål för Växjö kommun<sup>2</sup>. Samtidigt påverkar en ökning av antalet oskyddade trafikanter trafiksäkerhetsarbetet och olycksstatistiken.

Det är viktigt att det trafiksäkerhetsarbete som sker är aktivt, främjande och förebyggande. Ett ökat antal invånare och en ökad trafikmängd i en växande kommun ska inte självklart innebära en acceptans för ett ökat antal trafikolyckor och ett ökat antal personskadade. Däremot bör det finnas en förståelse för att olyckor sker trots omfattande trafiksäkerhetsinsatser.

Trafikverket uppmärksammar genom sin årliga redovisning 2019 och 2020 att kommunernas trafiksäkerhetsarbete har gett långsiktiga resultat<sup>3</sup>.

---

<sup>2</sup> I Transportplanen, i enlighet med Miljöprogrammet, står det att läsa om mål inom transportområdet. Källa: Växjö kommun (2014).

<sup>3</sup> Källor: Trafikverket, *Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2018* (Dokumentbeteckning: 2019:090) och *Resultatkonferens trafiksäkerhet 2020*. Arrangör Trafikverket (Digital konferens 2020-04-16). Den ökning av antalet omkomna som skett 2018 har främst skett på statliga vägar. För det senaste året 2019 syns en minskning igen. Utfallet är 223 personer omkomna i vägtrafiken år 2019.



## Goda exempel i trafiksäkerhetsarbetet

I arbetet med Trafiksäkerhetsplan för Växjö kommun har tre städer och kommuner valts ut som goda exempel. I texten beskrivs dessa goda exempel som modellkommuner.

Malmö stad har byggt upp sitt strategiska trafiksäkerhetsarbete på trafikforskning och olycksstatistik från både Polisen och sjukhusen. Stockholm stad arbetar framgångsrikt med olycksstatistik och ny GIS-teknik. Lund kommun har tillsammans med Trivector Traffic Lund utvecklat en ny arbetsmetodik för en ökad delaktighet, inflytande och engagemang i skolor och förskolor.

**Mer om goda exempel som ligger till grund för insatsområden och åtgärder finns att läsa i bilagan.**





## 1.1 Syfte

Trafiksäkerhetsplan för Växjö kommun innehåller strategier och mål som är aktuella i det förebyggande trafiksäkerhetsarbetet. Planen är inriktad på Växjö kommuns lokala förutsättningar med en utblick mot 2030.

Det övergripande syftet med Trafiksäkerhetsplanen är att skapa fortsatta och goda förutsättningarna för en säker och trygg trafikmiljö. Arbetet följer kommunens övergripande intentioner att uppfylla FN:s 17 globala miljömål fram till år 2030 och regeringens nationella strävan att få ny fart i arbetet med Nollvisionen.

Trafiksäkerhetsplanen ska vara styrande genom att ge argument för viktiga insatser och åtgärder, men också genom att peka ut viktiga målgrupper. Trafiksäkerhetsplanen understryker värdet av ett gemensamt mål och att olyckstal och trafikanter aldrig ska förminskas till enbart siffror i en tabell. Varje bidrag till en förbättrad trafik och trafiksäkerhet är avgörande för den trafik som slutligen erhålls.

*Trafiksäkerhetsplan för Växjö kommun 2020–2030 ersätter Trafiksäkerhetsprogram för Växjö kommun som antogs av kommunfullmäktige 1997-05-29 §70. Den ersätter även åtgärdsdelen som antogs i tekniska nämnden 1997-11-18. En uppdatering av dokumentet bör ske vart 5:e år.*

## Kostnadsuppskattning och årlig budgetplanering

Framtagna insatsområden med åtgärds- och aktivitetsförslag ligger till grund för den årliga budgetplaneringen.

Det sker ingen kostnadsuppskattning i detta dokument. Det beror på att de flesta av de föreslagna insatserna och medföljande åtgärderna kräver vidare utredningar. I vissa fall handlar det inte om kostnader utan snarare om förbättrade rutiner, nya sätt att prioritera, planera och kommunicera. Trafiksäkerhetsfrågan är vidare en fråga över förvaltningsgränser, vilket innebär att olika utgifter kan hamna i olika budget.

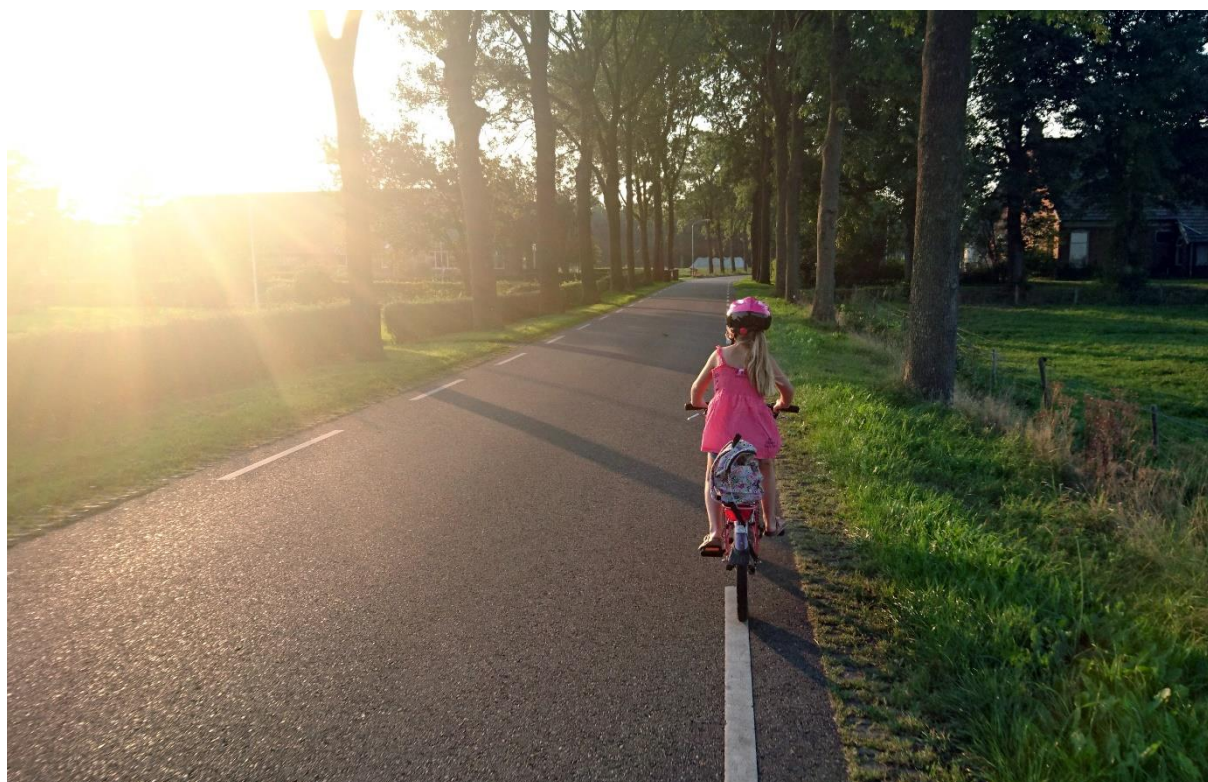
Avslutningsvis, när trafiksäkerhetsfrågan tillåts vara gränsöverskridande och finns med i den

tidiga planeringen blir resultatet bättre än om åtgärder måste genomföras i efterhand. Det blir också enklare att motivera de kostnader som uppstår.

## **Utvärdering och uppföljning**

En utsedd arbetsgrupp på tekniska förvaltningen, genom teknisk chef och trafikplaneringschef, får i uppdrag att leda arbetet med Trafiksäkerhetsplanen och se till att varje insatsområde utvärderas och följs upp varje år. Resultatet redogörs för i ett eget bokslut som presenteras för tekniska nämnden.

Det bör årligen ske en barnkonsekvensanalys av föreslagna trafiksäkerhetsåtgärder. Det är angeläget att kommunen klargör vilka rutiner och arbetssätt som finns avseende trafikfrågor som berör barn och unga.



## 1.2 Mål

Säkerhet, tillgänglighet, hälsa och miljö är ledande nationella mål som hör ihop. Växjö kommun strävar i dagsläget efter, i enlighet med Nollvisionen och regeringens nya etappmål för en ökad trafiksäkerhet fram till 2030 samt 2050, att arbeta i överensstämmelse med de internationella och nationella mål som berör kommunerna.

Växjös långsiktiga målsättning för trafiksäkerhetsarbetet, genom Trafiksäkerhetsplan för Växjö kommun, innebär följande fram till 2030:

*Kommunen ska fortlöpande och aktivt verka för att antalet dödade och allvarligt skadade successivt ska minska varje år mellan 2020–2030 för att på sikt uppnå Nollvisionen.*

*Strategin för att arbeta framgångsrikt är att:*

- Trafiksäkerhetsarbetet ska utgå från trafikforskning och beprövad erfarenhet. Nya tekniska lösningar ska testas i demoprojekt och innovativa idéer uppmuntras. Trafikforskning med inriktning oskyddade trafikanter ska stödjas.
- Större hänsyn ska tas till de oskyddade trafikanterna i både planering och utformning av trafiksäkerhetsinsatser. Låga hastigheter bidrar till stödjande miljöer för de äldsta och de yngsta trafikanterna och ett positivt spontanbeteende gentemot gående och cyklister.
- Viktiga riskgrupper identifieras i olycksstatistiken till exempel äldre gående och medelålders cyklister. Vid konfliktpunkter skall säkerheten för de oskyddade trafikanterna prioriteras före framkomligheten.

*Följande målgrupper är särskilt viktiga för kommunens insatser och åtgärder:*

**Äldre** som en utsatt riskgrupp bland oskyddade trafikanter bör uppmärksammas. Det är viktigt att skapa fler möjligheter för dialog, delaktighet och inflytande och att ta tillvara de kunskaper och erfarenheter som finns. Många äldre kommer från ett aktivt yrkesliv och har en bred kompetens.

**Barn och ungas** problem ska enligt Barnkonventionen särskilt beaktas i en barnkonsekvensanalys. Barn och unga ska också engageras i de trafikfrågor som berör dem. Information är inte en tillräcklig åtgärd.

**Funktionsnedsattas** problem ska särskilt beaktas och hinder undanröjas. De funktionsnedsatta trafikanterna, som utgör en heterogen grupp, ska engageras i trafikfrågor som berör dem. Det är viktigt att uppmärksamma de funktionsnedsattas intressen, behov och önskemål – även om det ofta handlar om tillfälliga lösningar vid olika evenemang.

**Nya trafikanter** i Växjö ska uppmärksammas och deras tidigare erfarenheter och kunskaper ska synliggöras och tas tillvara. De ska engageras i frågor som berör dem i ett syfte att skapa en bred förståelse och acceptans för olika trafikinsatser.

**Mer om särskilda trafikantgrupper att ta hänsyn till finns att läsa i bilagan.**



*Exempel på mjuka trafiksäkerhetsåtgärder.*



## 1.3 Insatsområden och åtgärder

Trafiksäkerhetsplanen sammanfattar de insatsområden och samlade åtgärder som krävs för att kommunen ska nå målen 2030.

Ett strategiskt arbete med trafiksäkerhet kräver flertalet aktiva insatser med tillhörande åtgärder. Totalt har 6 insatsområden pekats ut med en koppling till de nationella insatsområdena.

**Varje insatsområde presenteras med kommentarer och med en mer detaljerad beskrivning över föreslagna åtgärder i bilagan.**



*Exempel på hårda (fysiska) trafiksäkerhetsåtgärder.*



## Utpekade insatsområden

Tabell 1: Lokala insatsområden med en koppling till nationella insatsområden och olyckstyp.

| Lokala insatsområden och åtgärder                                                                                  | Koppling till nationella insatsområden                                                                                                             | Olyckstyp/<br>Indikator                                                                                                                                                                          |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>1. Arbeta för lägre hastigheter, hastighetsefterlevnad och acceptans.</p> <p>Åtgärder nr 1–4.</p>               | <p>Ett nationellt insatsområde 2 handlar om att skapa en säkrare trafikmiljö genom att säkra hastighets-efterlevnad på det kommunala vägnätet.</p> | <p>Olyckor på huvudvägnät.<br/>Olyckor på lokalvägnät.</p> <p>Olycksstatistik indelat på samtliga olyckstyper och skadegrader.</p>                                                               |
| <p>2. Skapa en säkrare trafikmiljö för gång-, cykel- och mopedtrafiken (GCM-trafiken).</p> <p>Åtgärder nr 5–8.</p> | <p>Ett nationellt insatsområde 9 handlar om att skapa en säkrare trafikmiljö genom att säkra GCM-passager i tätort.</p>                            | <p>Olyckor på gång- och cykelvägnät.</p> <p>Kollisionsolyckor mellan motorfordon och oskyddade trafikanter.</p> <p>Olycksstatistik med fokus på kollisionsolyckor och oskyddade trafikanter.</p> |
| <p>3. Förbättra drift och underhåll av gång- och cykelbanor.</p> <p>Åtgärder nr 9–12.</p>                          | <p>Ett nationellt insatsområde 10 handlar om att förbättra drift och underhåll på GC-vägar i tätort.</p>                                           | <p>Olyckor på gång- och cykelvägnät.<br/>Singelolyckor.</p> <p>Olycksstatistik med fokus på singelolyckor och oskyddade trafikanter.</p>                                                         |
| <p>4. Arbeta med beteendepåverkan.</p> <p>Åtgärder nr 13–17.</p>                                                   | <p>-</p> <p>Ett insatsområde enligt Malmömodellen.</p>                                                                                             | <p>Samtliga olyckstyper.</p> <p>Uppföljning sker i samarbete med skolorna.</p>                                                                                                                   |
| <p>5. GIS-baserat arbete med trafikmätningar och olycksstatistik.</p> <p>Åtgärder nr 18–20.</p>                    | <p>-</p> <p>Ett insatsområde enligt Stockholmsmodellen.</p>                                                                                        | <p>Samtliga olyckstyper, men med fokus på olyckor med omkomna och svårt skadade.</p>                                                                                                             |

|                                                               |                                                                                                                               |                                                                                                  |
|---------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                               |                                                                                                                               | Olycksstatistik med fokus på skadegrader död (D) och svårt skadad (Ss).                          |
| 6. Kommunal strategi och samverkan.<br><br>Åtgärder nr 21–25. | Ett insatsområde i en strävan att arbete i enlighet med nationell indikator 11.<br><br>Ett insatsområde enligt Lundamodellen. | Samtliga olyckstyper.<br><br>Arbete sker med fokus på samverkan med externa och interna aktörer. |

## Förslag på åtgärder inom ramen för Trafiksäkerhetsplanen

Tabell 2: Insatsområden med tillhörande åtgärder.

|                |                                                                  |
|----------------|------------------------------------------------------------------|
| Insatsområde 1 | Åtgärder 1–4                                                     |
| Åtgärd 1       | Teknisk handbok                                                  |
| Åtgärd 2       | Kartläggning och åtgärd av olycksplatser med skadegraden död (D) |
| Åtgärd 3       | Översyn av cirkulationsplatser                                   |
| Åtgärd 4       | Uppföljning av TS-åtgärder                                       |
| Insatsområde 2 | Åtgärder 5–8                                                     |
| Åtgärd 5       | Uppföljning av GCM-lösningar                                     |
| Åtgärd 6       | Synliggörande av oskyddade trafikanter                           |
| Åtgärd 7       | Styrdokument för GCM-trafiken                                    |
| Åtgärd 8       | Digital reseplanerare                                            |
|                |                                                                  |

|                |                                                                 |
|----------------|-----------------------------------------------------------------|
| Insatsområde 3 | Åtgärder 9–12                                                   |
| Åtgärd 9       | Underhållsplan – löpande drift och underhåll                    |
| Åtgärd 10      | Underhållsplan – vägbeläggning                                  |
| Åtgärd 11      | Underhållsstrategi för GCM-tunnlar                              |
| Åtgärd 12      | Cykel-app kopplad till en skyltbil                              |
| Insatsområde 4 | Åtgärder 13–17                                                  |
| Åtgärd 13      | Trafiksäkerhetskampanj <i>Ögonkontakt sökes i trafiken</i>      |
| Åtgärd 14      | Informationskampanj <i>Cykelöverfarter</i>                      |
| Åtgärd 15      | Trafikkampanjer på skolor och förskolor                         |
| Åtgärd 16      | Trafikfaddrar                                                   |
| Åtgärd 17      | Trafikmaterial till grundskolor                                 |
| Insatsområde 5 | Åtgärder 18–20                                                  |
| Åtgärd 18      | Utveckling av GIS-teknik och kartläggning genom ”Hot spots”     |
| Åtgärd 19      | Strategi/Plan för mätningar                                     |
| Åtgärd 20      | Ökad tillsyn på det kommunala vägnätet                          |
| Insatsområde 6 | Åtgärder 21–25                                                  |
| Åtgärd 21      | Trafiksäkerhetsaktörer i samverkan                              |
| Åtgärd 22      | Superbra skolvägar – en deltagande arbetsmetodik i alla skolor  |
| Åtgärd 23      | Trafikundersökning                                              |
| Åtgärd 24      | Övergripande trafikpolicy och verksamhetsspecifika trafikplaner |
| Åtgärd 25      | Trafiksäkerhetsrevision                                         |

## 1.4 Utgångspunkter

Kommunen är väghållare och huvudman för det kommunala vägnätet. Det betyder att det är kommunen som har huvudansvaret för väghållningen och säkerheten i tätorterna. Ytterst ansvarig för trafiksäkerheten är tekniska nämnden som är ansvarig för kommunens gångvägar, cykelvägar och gator.

Kommunen måste som huvudansvarig väghållare ta ett aktivt ansvar för arbetet med trafikfrågor. Kommunen har ansvaret att skapa en trygg och säker trafikmiljö och ge goda förutsättningar för trafikanterna. Arbetet med förebyggande trafiksäkerhet förutsätter ett nära och förvaltningsövergripande arbete inom kommunens olika delar och ett samarbete med andra aktörer och myndigheter till exempel Länsstyrelsen, Region Kronoberg, Polisen, Ambulansen och Räddningstjänsten samt andra viktiga väghållare så som Trafikverket och vägsamfälligheter.

*Som en utgångspunkt förhåller sig Växjö kommuns trafiksäkerhetsarbete till följande:*

- Kommunens hållbarhetsprogram, *Hållbara Växjö 2030*
- Transportplan för Växjö kommun
- Det nationella arbetet med Nollvisionen
- Aktuell trafikforskning, olycksstatistik och trafikmätningar
- Goda exempel i andra städer och kommuner

### Dokumenthierarki

Trafiksäkerhetsplanen kopplas till den nya internbudgeten.

I dokumenthierarkin placeras Trafiksäkerhetsplan för Växjö kommun 2020–2030 under Transportplanen. Trafiksäkerhetsplanen finns med bland övriga dokument under kategorin Planer/Åtgärder som redogörs för i det övergripande strategidokumentet Trafikplan Växjö 2030. En viktig koppling finns till det lokala arbetet med FN:s Agenda 2030 genom hållbarhetsprogrammet för Växjö kommun, *Hållbara Växjö 2030*.

I Trafikplan Växjö 2030<sup>4</sup> finns en generalklausul i avsnitt 10.1.6. Krav på trafiksäkerhet och tillgänglighet ska alltid ska väga tyngre än krav på framkomlighet. I dokumentet finns även en verktygslåda för riskreducerande och hastighetssänkande åtgärder.

## **Arbetsprocessen**

Arbetet med Trafiksäkerhetsplan för Växjö kommun har föregåtts av en förstudie under 2017 och 2018 genom flertalet aktiviteter för att få en heltäckande bild och avgränsning för Trafiksäkerhetsplanen. Detta har skett via intervjuer, dialog- och reflektionsmöten.

Föreningar och verksamheter har uppmanats att lämna in en skriftlig skrivelse i samband med dialogmötena. Kontakt har tagits med skolor för att få barnens perspektiv på trafiken. Ett internt arbete genom referensgrupper har pågått under året 2018.

## **1.5 Prioritering**

Kommunens uppdrag innebär att ta ett helhetsgrepp om trafikfrågan och att möta alla trafikantgrupper och inte sällan deras motstridiga behov. I en växande stad måste kommunen ständigt prioritera bland sina resurser och valda åtgärder. Under perioder med färre resurser till trafiksäkerhet är det angeläget att se över rutiner och arbetssätt. Då kan också vissa grupper komma att bli prioriterade medan andra får stå tillbaka.

Nya utmaningar väntar genom en växande och åldrande befolkning. Äldre, barn och unga samt personer med funktionsnedsättning har rätt till en god tillgänglighet och säkerhet. Även en ny trafikantgrupp med en liten eller ingen erfarenhet av det svenska trafiksystemet bör uppmärksammas och bli föremål för riktade insatser.

---

<sup>4</sup> Källa: Sweco Society AB, *Trafikplan Växjö 2030* (2018-08-28).



En kommande nyhet är att Barnkonventionen<sup>5</sup> blir till svensk lag den 1 januari 2020. Alla beslut som rör barn och trafik ska göras utifrån ett barnrättsperspektiv. Det är därför angeläget att kommunen klargör vilka rutiner och arbetssätt som finns och som krävs för att den nya lagen ska implementeras i kommunorganisationen i enlighet med lagens intentioner.

## **Avgränsningar och teknikutveckling**

I Trafiksäkerhetsplan för Växjö kommun redovisas strategier och mål som är aktuella i det förebyggande trafiksäkerhetsarbetet. Generell teknikutveckling och datorisering (automatiserade bilar och körning/hastighetsstyrning via olika stödsystem) samt globalisering kommer inte att inkluderas i planen, men självklart måste Växjö följa utvecklingen.

Teknikutvecklingen möjliggör ett ökat förarstöd och en ökad förarassistens. Den utvecklade digitaliseringen kommer att påverka vårt byggande och levnadssätt. Inom en snar framtid kan det exempelvis bli aktuellt med "Geografiska-staket" (Geofencing teknik för säkra zoner). Detta är en intressant trafiksäkerhetsåtgärd som gör det möjligt att bromsa in eller stoppa fordon i vissa utpekade områden till exempel tätortsnära stads- och centrummiljöer.

Nya tekniska lösningar introduceras ständigt och dessa skapar nya sätt se på och använda trafiksystemet. Biogasproduktionen i Växjö är ett viktigt exempel på hur alternativa bränslen knyter miljöfrågan närmare transportfrågan. Den nya elfordonsmarknaden skapar nya och annorlunda förutsättningar, behov och krav för kollektivtrafiken. Även vätgas och bränsleceller diskuteras idag som ett miljövänligt alternativ.

Oavsett vilka tekniska lösningar som introduceras, är det viktigt att följa med i utvecklingen och förutsäga de insatser som måste till för att säkra trafiksäkerheten. Vad skulle det exempelvis innebära för trafikanterna och olycksstatistiken när bullerproblematiken försvinner och fordonen blir ljudlösa? eller när bilarna blir automatiserade och förarlösa?



---

<sup>5</sup> Källor: Barnombudsmannen.se, *Barnkonventionen*; Riksdagen.se, *Barnkonventionen blir svensk lag* (2018-06-05); UNICEF.se

## 2 Olycksutvecklingen på det kommunala vägnätet

I Trafiksäkerhetsplanen föreslås en teknisk utveckling av olycksstatistiken genom ett nytt GIS-baserat arbetssätt. Utvecklingen pekar mot att kommunen fortsätter att se på olycksstatistiken med nya och uppdaterade perspektiv. Det elementära syftet med trafiksäkerhetsarbetet blir att främja och förebygga, se mönster och inte enbart konstatera att olyckor sker.

Det handlar om olycksutvecklingen på det kommunala vägnätet. Huvudmannskapet innebär ett ansvar för de trafikanter som färdas och vistas på kommunala gator och vägar. Endast på dessa gator och vägar har kommunen möjlighet att vidta nödvändiga trafikinsatser. Detta utesluter inte att fruktbara diskussioner och överenskommelser sker med andra intressenter och aktörer.

**Mer om olycksutvecklingen på det kommunala vägnätet finns att läsa i bilagan.**



## Olycksutvecklingen över tid – skadegrader och trafikantgrupper

Under de senaste 20 åren (1999–2018) har polisen inrapporterat totalt 1 811 trafikolyckor med personskadade i STRADA inom Växjö kommuns vägnät. Av dessa trafikolyckor var 14 stycken (knappt 1 procent) med skadegraden död (D), 310 stycken (17 procent) med skadegraden svårt skadad (Ss) och 1 487 stycken (82 procent) med skadegraden lindrigt skadad (Ls). Diagram 1 visar polisrapporterade olyckor fördelat på skadegrader.

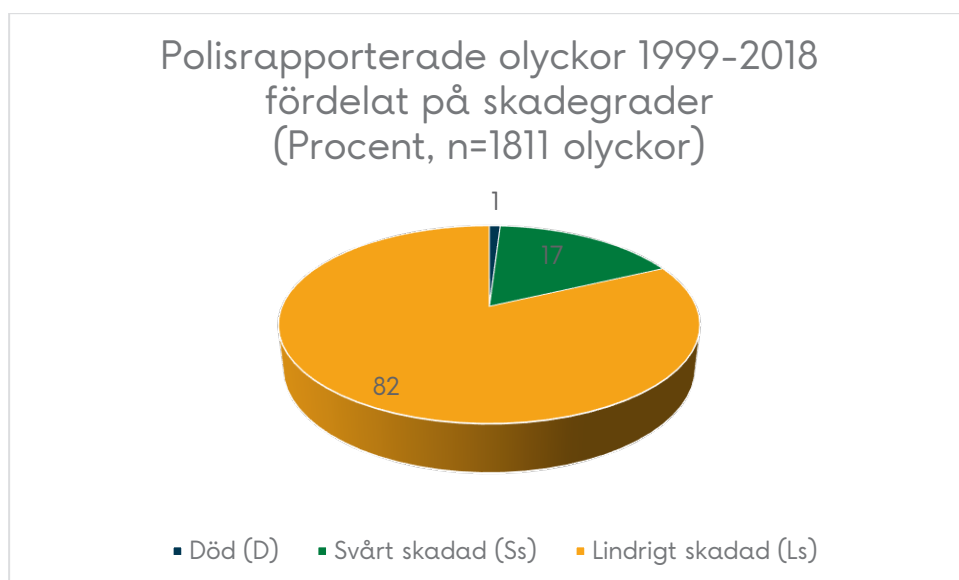


Diagram 1: Polisrapporterade olyckor fördelat på skadegrader mellan åren 1999–2018.

Av de totalt inrapporterade trafikolyckorna i STRADA mellan 1999–2018 är 988 stycken olyckor med oskyddade trafikanter (cirka 55 procent) och 823 stycken olyckor (cirka 45 procent) med skyddade trafikanter.

Av dessa olyckor med oskyddade trafikanter är 634 stycken cykelolyckor (35 procent), 203 fotgängarolyckor (11 procent), 146 stycken mopedolyckor (8 procent) och 5 stycken (0 procent) MC-olyckor. Övriga olyckor (45 procent) är med skyddade trafikanter. Diagram 2 visar det totala antalet trafikolyckor som inträffade mellan 1999–2018 fördelat på trafikantkategori.

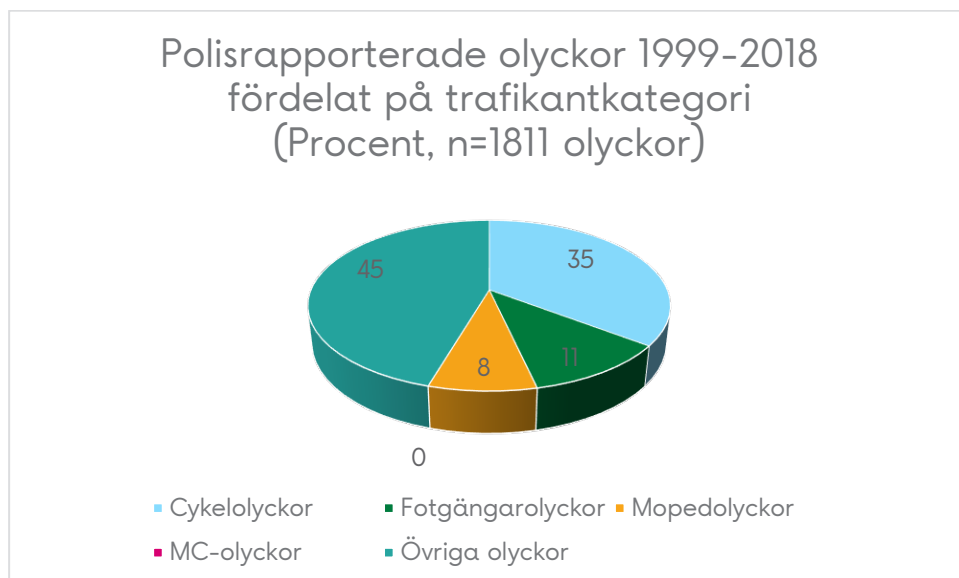


Diagram 2: Antal polisrapporterade olyckor fördelat på trafikantkategori mellan åren 1999–2018.

### Utvecklingen för olyckor med skadegraden död (D)

Antalet dödsolyckor i Växjö varierar under åren 1999–2018 mellan 0–3 stycken. Under åren 2000–2004 och 2013–2016 har Växjö erfarit Nollvisionen med noll dödade i trafiken. I en längre tidsserie med 5-årsperioder kan en negativ trend urskönjas. Nu visar resultaten åter en positiv utveckling. Diagram 3 visar det genomsnittliga antal olyckor med skadegraden död (D) som ägt rum i Växjötrafiken.

Av sammanlagt 14 olyckor med skadegraden död (D) mellan 1999–2018 visar redovisningen i STRADA att hälften (7 stycken) av dödsolyckorna är cykelrelaterade olyckor. Fotgängarolyckorna utgör cirka 1/5 (3 stycken) av dödsolyckorna. Det har inte inrapporterats dödsolyckor för mopedtrafiken och MC-trafiken på det kommunala vägnätet. Sammantaget innebär det att 71 procent av dödsolyckorna i Växjö drabbat oskyddade trafikanter.

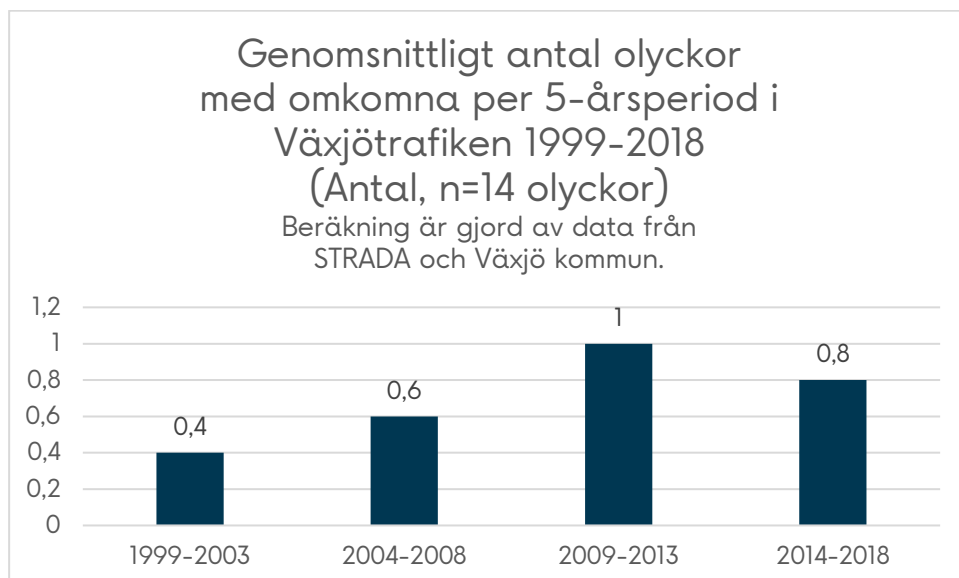


Diagram 3: Genomsnittligt antal (aritmetiskt medelvärde) olyckor med skadegraden död (D). Ett medelvärde redovisas för varje femårsperiod mellan 1999–2018.

### Utvecklingen för olyckor med skadegraden svårt skadad (Ss)

Antalet olyckor med skadegraden svårt skadad (Ss) i Växjö varierar under åren 1999–2018 mellan 3–38 stycken. I en längre tidsserie med 5-årsperioder visar resultaten en positiv trend. Diagram 4 visar det genomsnittliga antal olyckor med skadegraden svårt skadad (Ss) som ägt rum i Växjötrafiken.

Av sammanlagt 310 olyckor med skadegraden svårt skadad (Ss) mellan 1999–2018 visar redovisningen i STRADA att 117 stycken, det vill säga knappt 4 av 10 av dessa är cykelrelaterade olyckor. Det sker också 47 stycken (1,5 av 10) fotgängarolyckor, 21 stycken (knappt 1 av 10) mopedolyckor och 1 styck MC-olycka på det kommunala vägnätet. Sammantaget innebär det att 60 procent av olyckorna med skadegraden svårt skadad (Ss) i Växjö drabbat oskyddade trafikanter.

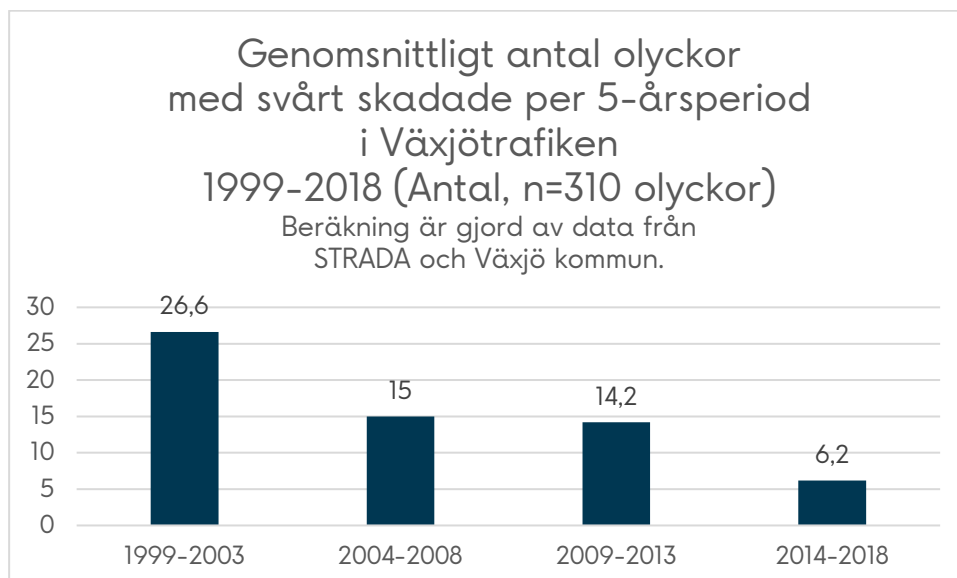


Diagram 4: Genomsnittligt antal (aritmetiskt medelvärde) olyckor med skadegraden svårt skadad (Ss). Ett medelvärde redovisas för varje femårsperiod mellan 1999–2018.

### Utvecklingen för olyckor med skadegraden lindrigt skadad (Ls)

Antalet olyckor med lindrigt skadade i Växjö varierar under åren 1999–2018 mellan 47–108 stycken. I en längre tidsserie med 5-årsperioder kan en negativ trend urskönjas. Nu visar resultaten åter igen en positiv trend. Diagram 5 visar det genomsnittliga antal olyckor med skadegraden lindrigt skadad (Ls) som ägt rum i Växjötrafiken.

Av sammanlagt 1 487 olyckor med skadegraden lindrigt skadad (Ls) mellan 1999–2018 visar redovisningen i STRADA att 480 stycken, det vill säga 3 av 10 av dessa olyckor med lindrigt skadad är cykelrelaterade olyckor. Det sker också 148 stycken (1 av 10) fotgängarolyckor, 125 stycken (knappt 1 av 10) mopedolyckor och 4 stycken (0 av 10) MC-olyckor på det kommunala vägnätet. Sammantaget innebär det att 51 procent av olyckorna med skadegraden lindrigt skadad (Ls) i Växjö drabbat oskyddade trafikanter.



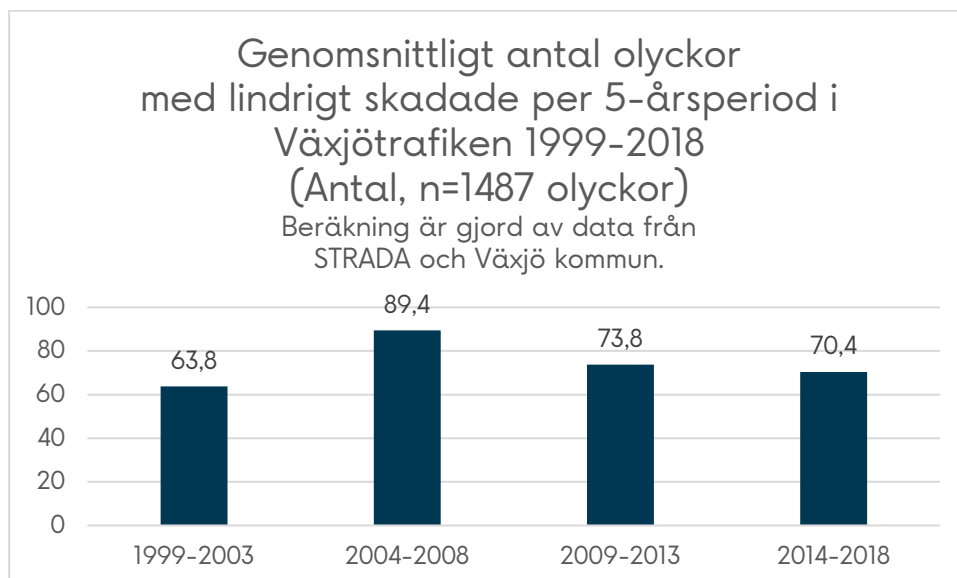


Diagram 5: Genomsnittligt antal (aritmetiskt medelvärde) olyckor med skadegraden lindrigt skadad (Ls). Ett medelvärde redovisas för varje femårsperiod mellan 1999–2018.

### Olycksutvecklingen med hänsyn till befolkningsökningen

Att endast årsvis redovisa antalet dödsolyckor och skadade från uppgifter i STRADA kan skymma bilden av de långsiktiga resultat som det främjande och förebyggande trafiksäkerhetsarbetet ger. Enligt uppgifter hämtade från STRADA är det tydligt att olycksstatistiken pendlar fram och tillbaka mellan de olika åren. Det finns också ett stort mörkertal.

Olycksstatistiken påverkas av många faktorer så som trafikanternas ålder och kön, befolkningsmängd och trafikutveckling. Olycksstatistiken påverkas vidare av nya regler till exempel *Zebralagen* som infördes 2001 och slumpen. I en trafikolycka kan det exempelvis påträffas en eller flera skadade personer.

I diagram 6 presenteras ett genomsnittligt antal (medelvärde) olyckor per 1 000 invånare, det vill säga en hänsyn har tagits till befolkningsutvecklingen. Diagrammet illustrerar översiktligt att olyckorna i Växjö kommun har minskat för alla skadegrader, i synnerhet under den sista femårsperioden 2014–2018.

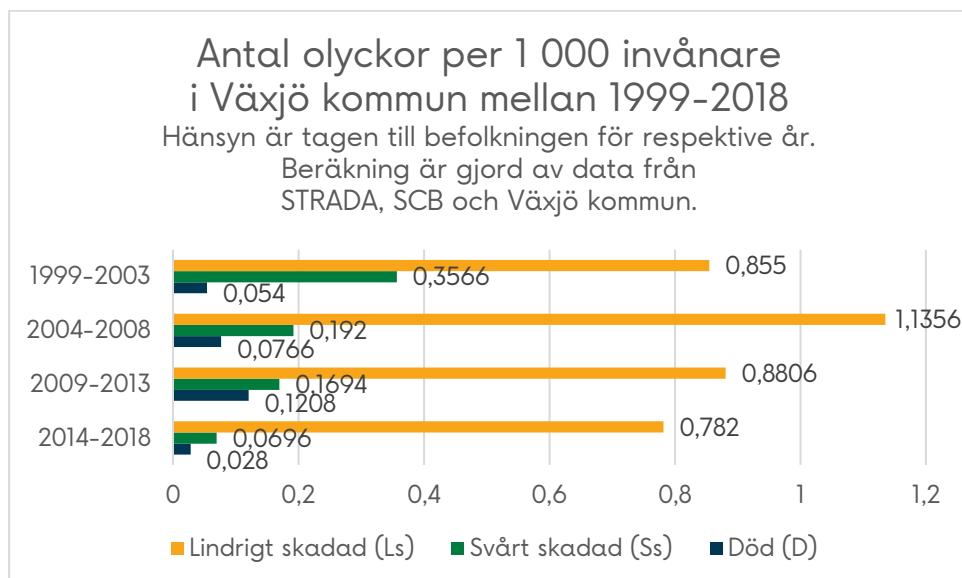


Diagram 6: Genomsnittligt antal (aritmetiskt medelvärde) olyckor per 1 000 invånare för respektive skadegrad. Ett medelvärde redovisas för varje femårsperiod mellan 1999–2018.

## Olycksstatistik i ett syfte att främja trafiksäkerhet och förebygga olyckor

Trafiksäkerhetsplanen uppmärksammar att kommunens trafiksäkerhetsarbete riktar sig till alla trafikanter i Växjö. I takt med en förbättrad olycksrapportering från Polisen och sjukhusen blir det allt tydligare att de oskyddade trafikanterna utgör en viktig riskgrupp att arbeta med.

Traditionellt baserar kommunerna sina åtgärder på Polisens statistik. En ny kommunal strategi kan vara att lyfta både Polisens och sjukhusens olyckor. Detta angreppssätt gör det möjligt att argumentera för och motivera fler och fortsatta insatser och åtgärder, framför allt för att förebygga olyckor med oskyddade trafikanter<sup>6</sup>.

Ju mer komplett olycksstatistiken blir, desto mer tillförlitlig information får kommunen för att främja trafiksäkerhet och förebygga olyckor; kommunen får veta mer om specifika

<sup>6</sup> Trafikverket pekar på de äldre trafikanterna (65-) som en särskilt utsatt grupp i trafiken. Äldre 65-år står för den största ökningen (54 procent) av antalet omkomna 2018. Källa: Trafikverket, *Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2018* (Dokumentbeteckning:2019:090, sidan 64).

olycksplatser, tider och riskgrupper. Det är också viktigt att komplettera med statistiken från Värends Räddningstjänst och andra lokala och verksamma aktörer till exempel Ambulansverksamheten och Polismyndigheten i Kronobergs län.



### 3 Viktiga trafiksäkerhetsaspekter

Traditionell kommunal trafikplanering har ofta handlat om att bygga bort problem i trafiken. Sedan Nollvisionens införande 1997 arbetar Växjö kommun aktivt med både hårda (fysiska) och mjuka åtgärder via informations- och beteendepåverkansprojekt. Kommunens ambition är att arbeta med olika aktörer och intressen och därigenom bidra till en kunskapshöjning i trafikfrågor. Tillsammans skapar vi en långsiktig attityd- och beteendeförbättring bland trafikanterna.

Vid nylanseringen av Nollvisionen 2016 tillsattes en statlig utredning som skulle utreda en ny bashastighet inom tätort 40 km/h<sup>7</sup>. Växjö kommun följer denna utveckling och konstaterar att kommunerna även fortsättningsvis kan och bör arbeta vidare med 30, 40 och 60 km/h. Redan 2013 sänktes den skyltade hastigheten på de flesta gator och vägar i Växjö från 50 km/h till 40 km/h. Denna förändring innebär en ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter, men medför också att större krav ställs på kommunen att utforma och skylta gator och vägar.

**Mer om trafiksäkerhetsarbetet i Växjö kommun finns att läsa i bilagan.**

#### Hastighetens betydelse för trafiksäkerheten

Hastigheten är den faktor som betyder allra mest för att skapa trafiksäkra miljöer. En nationell utvärdering visar att Nollvisionsarbetet i Sverige är unikt. Ledande trafikforskare pekar på hastighetsfrågan och dess trafiksäkerhetsvinster utifrån ett hållbarhetsperspektiv. Låga hastigheter på biltrafiken är en förutsättning för en säker tätortsmiljö. Hastighet menar trafikforskarna ”påverkar skadeutfall, interaktion mellan trafikanter och trivselfaktorer i staden”<sup>8</sup>.

---

<sup>7</sup> De främsta fördelarna med en sänkt bashastighet är ett minskat antal dödade och skadade som följd. Åtgärden förutspås bidra till Nollvisionen och den nationella cykelstrategin. Åtgärden anses även ha positiva effekter på miljön, buller och trygghet bland oskyddade trafikanter, framför allt på gångtrafiken och för kvinnor. Trafikanalys uppmärksammar särskilt fenomenet ”social trygghet”. Källa Trafikanalys, *Sänkt bashastighet i tätort* (2017:16, sidan 7f).

<sup>8</sup> Trafikforskare understryker hastigheten på biltrafiken som den viktigaste olycksfaktorn. De säger: ”Sänkning av medelhastigheten med 15% ger nästan en halvering av antalet dödade”. Forskarna pekar också på att det är de äldre som dödas och skadas svårt. Källa: Várhelyi, A. och Hydén, C. och Svensson, Å. *Bästa bilhastigheten i stan vad säger forskningsresultaten?* Rapport av Prof., Trafik & väg, Lunds Universitet.

## **Drift och underhåll för en säker infrastruktur**

Att drift och underhåll är en viktig trafiksäkerhetsfråga konstateras nationellt av Trafikverket. I rapporten *Gemensam inriktning för cykel och moped 2018* uppmärksammas att säker infrastruktur och drift och underhåll av god kvalitet är de två främsta insatserna för säker cykling och mopedkörning<sup>9</sup>.

## **Trafikplanering och gestaltning handlar om helheten**

Ett trafiksäkert transportsystem är en självklarhet i ett fungerande samhälle. Tillsammans med bebyggelse och grönområden skapar trafikstrukturen de ramar och strukturer som kommunens medborgare ska leva och verka i. När trafiksäkerhet genomsyrar samhällsplaneringen skapas ett effektivare, säkrare, tryggare och mer tillgängligt transportsystem för framtiden.

Förebyggande trafikplanering och utformning handlar om att arbeta med gestaltning och trafikmiljöer och även om detaljer är viktiga är det helheten som är viktigast. I detaljplaner är det angeläget att se till helheten för trafiksystemet. Det är viktigt att planerare lyfter blicken för hur trafikanten ska ta sig fram: till fots, på cykel, med buss och/eller bil.

## **Beteende och attityder skapar ödmjukhet för olikheter**

Det går inte att bygga bort alla trafikproblem. Det är trafikanternas attityder och beteenden som måste påverkas till det bättre. Växjö kommun arbetar därför med beteendepåverkande insatser för en ökad och säker cykling i enlighet med regeringens intentioner med den nationella cykelstrategin som presenterades 2017<sup>10</sup>.

Växjö kommun arbetar aktivt med både hårda (fysiska) och mjuka åtgärder via olika informations-, beteende- och påverkansprojekt. På huvudvägnätet finns idag hastighetsbegränsningen 40–60 km/h utefter en hastighetsöversyn som genomfördes 2013 i

---

<sup>9</sup> Trafikforskningen pekar på en minskad betydelse av fenomenet *Safety in numbers* då de flesta cykelolyckor som sker idag är singelolyckor. Källa: Trafikverket, *Gemensam inriktning för cykel och moped* (Dokumentbeteckning 2018:159).

<sup>10</sup> Källa: Regeringskansliet, Näringsdepartementet (2016), *En nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling som bidrar till ett hållbart samhälle med hög livskvalitet i hela landet* (Diarienummer: N2017.19).

Växjö stad och dess större tätorter. Arbetet följde det nationella arbetet med "Rätt fart i staden". I avsaknad av en nationell kampanj startade Växjö kommun ett arbete med attityder och beteenden genom en egen trafiksäkerhetskampanj "Ögonkontakt sökes i trafiken" redan 2001. Kommunen valde på så vis att ta ett nytt och omvälvande grepp om trafikfrågan med tron om att olyckor kan minska med en positiv attityd gentemot andra, en större ödmjukhet till olikheter och en öppenhet för den mångfald som finns i samhället.

*Ögonkontakt sökes i trafiken!*

*Ju fler som ser varandra i trafiken desto färre olyckor.*



## Trafiksäkerhetsarbetet kräver samverkan

Trafiksäkerhetsplanen pekar på att kommunens ansvar sträcker sig till alla trafikanter som rör sig på eller vistas i det kommunala vägnätet. Nya målgrupper kräver också riktade informationsinsatser. Det förebyggande trafiksäkerhetsarbetet ska vara präglad av samverkan och med fördel skapa synergieffekter med aktörer som verkar för hälsa och välmående. Två av de viktigaste faktorerna för en ökad trafiksäkerhet är en ökad hastighetsefterlevnad hos biltrafikanterna och samverkan. Det handlar även om att förstärka acceptansen för lägre hastigheter och att minska reshastigheten hos alla trafikanter. Det är viktigt att förmedla kunskapen om den generella hastighetens betydelse och att även små minskningar (1 km/h) av reshastigheten ger stora trafiksäkerhetseffekter. Det är således vanliga trafikanter som gör den största skillnaden för trafikmiljön<sup>11</sup>.

I samband med ett informationsarbete för en ökad hastighetsefterlevnad är det viktigt att framhålla andra budskap exempelvis mobillagen, nykter körning, bilbältesanvändning och risker med trötthet. Värends Räddningstjänst, Ambulansverksamheten och Polisen i Kronobergs län är intresserade av ett samarbete med kommunen, i synnerhet kring informationsarbetet med cykelöverfarter. Kommunpolisen utgör en viktig sammanhållande funktion i detta fortsatta arbete.

---

<sup>11</sup> Om vanliga trafikanters betydelse diskuterar trafikforskaren och VTI-chefen Nils Petter Gregersen. Källa: *Trafiksäkerhet. Samspelet mellan människor, fordon och trafikmiljö* (Gregarson, 2016).



## 4 Särskilda trafikantgrupper att ta hänsyn till

Trafiksystemet ställs inför nya utmaningar och en del trafikantgrupper behöver kommunen ta särskild hänsyn till. I detta sammanhang har ett urval redan skett genom det nationella arbetet med nylanseringen av Nollvisionen. Genom Nollvisionen finns ett uppdrag att särskilt uppmärksamma de oskyddade trafikanterna och särskilt beakta äldres, barns, kvinnors och funktionsnedsattas behov och förutsättningar i trafiken.

Den stora utmaningen idag är att minska olyckor med oskyddade trafikanter. Särskilt äldre gångtrafikanter och medelålders cyklister är utsatta. I arbetet med nylanseringen av Nollvisionen 2016 har regeringen valt att uppmärksamma fotgängartrafikens olyckor. I dagsläget räknas inte fallolyckorna som trafikolyckor även om de sker i utomhusmiljön. Detta kan komma att förändras. Nationellt diskuteras frågan att åter igen inkludera självmorden i statistiken<sup>12</sup>. Växjö kommun följer utvecklingen och konstaterar att det är viktigt att ta med fallolyckorna som sker utomhus i den lokala statistiken.

**Mer om särskilda trafikantgrupper att ta hänsyn till finns att läsa i bilagan.**



---

<sup>12</sup> Förändringar i olycksstatistikredovisningen har skett under årens lopp. Åren 1994–2002 inkluderades även personer som avlidit till följd av sjukdom och från och med 2010 ingår inte längre självmord. Självmorden i trafiken utgör cirka 10 procent av alla de som dör i trafiken. Källor: Trafikverket, *Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2017* (Dokumentbeteckning: 2018:143); Transportstyrelsen.se, *Nationell statistik* (2019).

## Äldre trafikanter (65-år)

Gruppen äldre blir allt fler. Äldre cyklister utgör också en stor riskgrupp för allvarliga skador. De senaste årens dödsolyckor har i synnerhet drabbat äldre män (polisrapporterade olyckor). Äldre kvinnor skadas i stor omfattning enligt de sjukhusrapporterade olyckorna.

## Unga trafikanter (barn och ungdomar 0–18 år)

Samtidigt som en del trafikantgrupper (äldre och funktionsnedsatta) exponeras mer, sker en underexponering av barnen. Allt fler barn skjutsas till och från skolan och rör sig mindre fritt i trafikmiljön. De barn som fortfarande rör sig till fots och cykel, gör det ofta på egen hand i en allt mer trafikintensiv miljö.



## Trafikanter med funktionsnedsättning

En allt mer aktiv grupp av personer med funktionsnedsättning har rätt till och kräver en god tillgänglighet för att kunna röra sig fritt i trafikmiljön. Det handlar om personer med någon form av funktionsnedsättning. Det kan vara rullstolsburna och personer med syn- eller hörselnedsättning. För att undanröja hinder i trafikmiljön krävs många gånger enkla åtgärder så som ramper, ledstänger och jämn beläggning.

## Nya trafikanter i Växjö

En ny trafikantgrupp i Växjö har en liten eller ingen erfarenhet av det svenska trafiksystemet. Dessa nyanlända trafikanter kan sakna trafikerfarenheter eftersom de kommer från storstäder där barn aldrig får gå ut själva eller från små samhällen på landsbygden. En del saknar ett risktänkande utifrån tidigare erfarenheter av flykt och krig.

## 5 Synergier och målkonflikter

Växjö kommun har genom olika styrande dokument tagit flera strategiska beslut om att prioritera gång-, cykel- och kollektivtrafiken framför biltrafiken. Synergieffekterna som medföljer arbete och trafikplanering, i enlighet med denna prioritering, i kombination med en god hastighetsefterlevnad och ökad hänsyn bland trafikanterna är dels ökad trafiksäkerhet, dels ökad trygghet. Andra synergieffekter är förbättrade miljö- och hållbarhetsaspekter så som förbättrad luftkvalitet och minskad buller- och trängselproblematik.

Kopplat till trafiksäkerhet och trafikplanering finns en rad målkonflikter exempelvis mellan trafiksäkerhet och framkomlighet och mellan trafiksäkerhet och trygghet. Målkonflikter och motstridiga intressen är också en del av vardagen bland trafikanterna, i synnerhet de oskyddade trafikanterna som ofta får dela utrymmet på gång- och cykelbanan.

I vissa bostadsområden och på vissa platser får de oskyddade trafikanterna färdas i blandtrafik. Detta blir särskilt problematiskt vid tillfälliga avstängningar eller större trafikomledningar vid ombyggnationer. Utrymmet att samspela på blir även naturligt mindre vintertid när det ligger snövallar längs med gator och vägar. Kommunen arbetar aktivt med denna fråga genom grävtillstånd och avstängningar<sup>13</sup>. Likaså arbetar kommunen aktivt med frågor som rör säkerhet vid olika evenemang<sup>14</sup>.

**Mer om synergier och målkonflikter finns att läsa i bilagan.**

### Målkonflikter mellan olika trafikslag och trafikantgrupper

Det råder målkonflikter mellan olika trafikslag. Framför allt råder det målkonflikter mellan fotgängartrafiken och cykeltrafiken. Även målkonflikter mellan biltrafiken och cykeltrafiken är vanliga. I takt med att nya busskörfält byggs ut ökar även konflikten mellan busstrafiken och biltrafiken.

---

<sup>13</sup> I Växjö kommun finns regler och anvisningar för grävning i kommunal mark, arbete på väg och nyttjande av offentlig plats.

<sup>14</sup> Riktlinjer för upplåtelse av offentlig platsmark är uppdaterade 2017.01.01. Se fotnot 13.

Det råder även målkonflikter i och mellan olika trafikantgrupper. Det finns trafikantgrupper med olika förutsättningar, behov och intressen inom gruppen. Äldre och yngre cyklar exempelvis i betydligt lägre hastigheter än andra medelålders cyklister, elcyklister och unga mopedister.

Det är viktigt att urskilja att det finns olika slags oskyddade trafikanter. Detta vidgade trafikantperspektiv utgör en viktig förklaringsgrund till varför många konflikter uppstår och hur de kan förebyggas. Det är framför allt angeläget att arbeta aktivt för en ökad trafiksäkerhetsmedvetenhet och förståelse för olika trafikantgrupper och deras behov, intressen och önskemål i planering, utformning och upphandling. Gående och cyklister, men även elcyklister och mopedister (mopedklass I och II) ska veta vilken plats som är planerad för dem i gaturummet.



## 6 Samhällskostnader

Varje person som dör eller skadas i trafiken medför ett mänskligt lidande, men också stora samhällsekonomiska kostnader. Olycksvärdering sker nationellt av Trafikverket genom arbetsgruppen ASEK 6.1<sup>15</sup>.

---

*På samma sätt som en individ värderar förändrad tidsåtgång tillmäts även förändrade olycksrisker ett värde. Olycksvärderingen består av riskvärdering samt en värdering av materiella kostnader. Riskvärderingen består av ett humanvärde som speglar samhällets nyttoförlust vid förlust av ett människoliv eller uppoffringen på grund av fysiskt och psykiskt lidande för skadade i en trafikolycka. Materiella kostnader för en trafikolycka består av kostnader för sjukvård, nettoproduktionsbortfall p.g.a. personskada och/eller förlust av liv, administration samt skador på fordon och annan egendom.  
(Trafikverket 2018, sidan 3)*

---

I Trafikverkets dokument *Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn: ASEK 6.1* (2018) finns flera olika tabeller för vägtrafikolyckor som kan användas för en beräkning av samhällsekonomiska kostnader.

---

<sup>15</sup> Källa: Trafikverket. *Kapitel 9 Trafiksäkerhet och olyckskostnader, Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn: ASEK 6.1*. (Dokumentversion 2018-04-01).

**Värdering av olycka där andra fordon än cykel är inblandade** hänvisas till rekommendationer i avsnitt 9.1. Se Trafikverkets tabell (2018, sidan 5) nedan där den totala kostnaden beräknas utifrån två delar: riskvärdering och övriga kostnader (materiella kostnader).

**Tabell 9.1. Olycksvärdering för vägtrafikolyckor, per skadad eller dödad i trafiken, i milj kr per dödad/skadad person. Prisinivå 2014 och 2040, uttryckt i 2014-års penningvärde. Materiella kostnader inklusive generellt momspåslag.**

|                                                                      | <i>Materiella<br/>kostnader<br/>2014</i> | <i>Risk-<br/>värdering,<br/>2014</i> | <i>Totalt<br/>2014</i> | <i>Materiella<br/>kostnader<br/>Prognos<br/>2040</i> | <i>Risk-<br/>värdering<br/>Prognos<br/>2040</i> | <i>Totalt<br/>Prognos<br/>2040</i> |
|----------------------------------------------------------------------|------------------------------------------|--------------------------------------|------------------------|------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|------------------------------------|
| Dödsfall (DF)                                                        | 6,10                                     | 40,50                                | 46,60                  | 6,10                                                 | 59,53                                           | 65,63                              |
| Allvarligt skadad (AS)                                               | 0,95                                     | 11,90                                | 12,85                  | 0,95                                                 | 17,49                                           | 18,44                              |
| Varav mycket allvarligt skadad (MAS)                                 | 4,44                                     | 12,20                                | 16,64                  | 4,44                                                 | 17,93                                           | 22,37                              |
| Varav allvarligt skadad, exklusive mycket allvarligt skadad (AS-MAS) | 0,36                                     | 10,60                                | 10,96                  | 0,36                                                 | 15,58                                           | 15,94                              |
| Ej allvarligt skadad (EAS)                                           | 0,04                                     | 4,20                                 | 4,24                   | 0,04                                                 | 6,17                                            | 6,21                               |
| Egendomsskada (EG)                                                   | 0,015                                    | 0                                    | 0,015                  | 0,015                                                | 0                                               | 0,015                              |

*Inklippt tabell från Trafikverkets dokument Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn: ASEK 6.1 (2018, sidan 5).*





**Värdering av singelolycka med fotgängare (fall-olycka) eller cyklist** hänvisas till rekommendationer i avsnitt 9.5. Se Trafikverkets tabell (2018, sidan 8) nedan där kostnaden för en genomsnittlig vägtrafikolycka beräknats. På tabellens första rad visas ”de föreslagna nya kalkylvärdena för riskvärdering av dödsfall respektive personskada (värdet av human-kapitalet respektive kostnaden för personligt lidande p g a skada)”.

**Tabell 9.5 Jämförelse av kalkylvärden i ASEK 6.0 och ny värdering enligt STRADA, baserade på ny skattning av VSL (omräknad till motsvarande polisrapporteringens skadeindelning). Milj kr per skadad eller dödsfall.**

|                                                 | <i>Dödsfall</i> | <i>Svårt skadad</i> | <i>Lindrigt skadad</i> |
|-------------------------------------------------|-----------------|---------------------|------------------------|
| <b>Riskvärdering:</b>                           |                 |                     |                        |
| 1. Nuvarande värdering i ASEK 6.0               | 24,0            | 4,0                 | 0,16                   |
| 2. Ny skadegradering, oförändrat VSL            | 24,0            | 3,8                 | 3,0                    |
| 3. Nytt VSL, oförändrad skadegradering          | 40,5            | 6,7                 | 0,3                    |
| 4. Ny skadegradering och nytt VSL.              | 40,5            | 6,4                 | 5,1                    |
| <b>Övriga kostnader (Materiella kostnader):</b> |                 |                     |                        |
| 5. Ny skattning av övriga kostnader             | 6,1             | 0,5                 | 0,17                   |
| 6. Övriga kostnader i ASEK 6.0                  | 1,4             | 0,7                 | 0,07                   |

*Inklippt tabell från Trafikverkets dokument Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn: ASEK 6.1 (2018, sidan 8).*



## Öppna jämförelser – kostnader för olyckor

SKL, Sveriges Kommuner och Landsting och MSB, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap redovisar årligen den totala kostnaden för olyckor i samhället genom skriften *Öppna Jämförelser -Trygghet och säkerhet*. I skriften från 2018 står det att samhällets kostnader för olyckor inte skiljer sig avsevärt för den senaste 10 års-perioden. Fallolyckor är fortfarande den vanligaste olyckstypen följt av vägtrafikolyckor<sup>16</sup>.

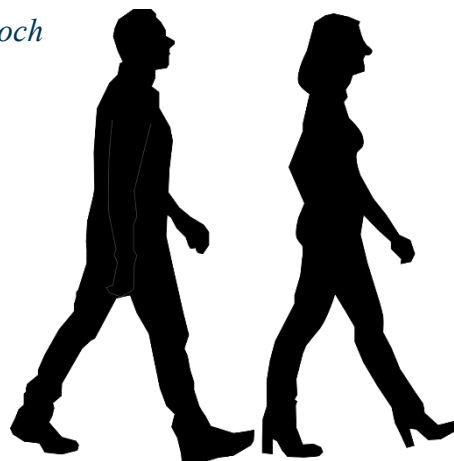
TABELL 5. Kostnad per olyckstyp.

| Olyckstyp         | Kostnad per invånare i kronor | Min och max kostnad i kommuner per invånare i kronor |
|-------------------|-------------------------------|------------------------------------------------------|
| Bränder           | 668                           | 208-2 340                                            |
| Drunkningsolyckor | 86                            | 0-1 763                                              |
| Fallolyckor       | 2 577                         | 1 047-4 979                                          |
| Vägfrikolyckor    | 2 460                         | 706-8 480                                            |
| Övriga olyckor    | 1 124                         | 617-2 584                                            |
| Olyckor totalt    | 6 914                         | 4 022-12 660                                         |

Källa: MSB

*Inklippt tabell från skriften Öppna Jämförelser -Trygghet och säkerhet (SKL och MSB, 2018).*

SKL har ändrat namn till SKR, Sveriges kommuner och regioner.



<sup>16</sup> Utdrag från skriften: "Det totala antalet döda till följd av olyckor har legat på ungefär samma nivå de senaste tio åren men dödligheten varierar mellan olika olyckstyper. Dödligheten i till exempel fallolyckor har ökat medan trafikdödligheten har minskat. Det är fler män än kvinnor som omkommer till följd av olyckor, även äldre personer är överrepresenterade. Det är däremot fler kvinnor än män som vårdas på sjukhus efter olyckor. Den vanligaste olyckstypen är fallolyckor som står för ungefär två tredjedelar av samtliga som vårdas på sjukhus till följd av en olycka. Fallolyckor drabbar främst äldre personer. Den näst vanligaste olyckstypen är vägtrafikolyckor." Källa: SKL och MSB. *Öppna Jämförelser – Trygghet och säkerhet* (2018, sidan 11–12).

## 7 Projektorganisation

Trafiksäkerhetsplan för Växjö kommun 2020–2030 har tagits fram mellan januari 2017 och februari 2020. En remissrunda genomfördes under hösten 2019.

### **Styrgrupp**

Maria Sundell Isling, förvaltningschef (till och med juli 2019)  
Malin Engström, förvaltningschef  
Per-Olof Löfberg, trafikplaneringschef

### **Medverkande konsult**

Ulf Agermark, KP Samhällsbyggnad AB

### **Samordnare**

Åsa Nilsson, trafikinformatör

### **Intervjuer under våren 2017**

Politiker och tjänstemän på Växjö kommun

Sofia Stynsberg, ordförande i Tekniska Nämnden  
Josefin Svensson, enhetschef  
Henrik Johansson, miljösamordnare  
Helen Karlsson Jacobsson, utredningssekreterare  
mfl.

### **Dialogmöten under 2017 och våren 2018**

Håll dig på benen, ett samarbete mellan pensionärsföreningar,  
Region Kronoberg och Växjö kommun  
Kommunstyrelsens samverkansråd, Växjö kommun  
KPR, Kommunens pensionärsråd  
Språk- och kompetenscentrum, Växjö kommun  
Resenärsrådet, Region Kronoberg  
Växjö Internationella Grundskola (VIG) – skolans elevkår och rektor

### **Referensgruppsmöten med olika teman under 2017–2018**

#### **Arbetsgruppen, tekniska förvaltningen**

Trafik och gata  
Natur och gestaltning  
Projekt och utveckling

#### **Projektgrupper**

Övriga förvaltningar  
Blåljustrafiken i samarbete  
med kommunpolisen



**Växjö  
kommun**