Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-08-04

Ärende
TN 2021-0681

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Jens Plambeck
08-123 316 51
jens.plambeck@sll.se

Trafiknämnden
2021-08-31, punkt 11

Yttrande över remiss avseende samråd för Trafiksäkerhetsplan – en del av framkomlighetsstrategin, Stockholms stad

Ärendebeskrivning

Rotel IV har lämnat Stockholms stads remiss av ”Trafiksäkerhetsplan – en del av framkomlighetsstrategin” till trafiknämnden för yttrande senast den 27 augusti 2021.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt nedanstående underlag.

- Remiss Trafiksäkerhetsplan – en del av framkomlighetsstrategin, RS 2021-0521

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta följande.

1. Förvaltningschefens förslag till yttrande godkänns och översänds till regionledningskontoret.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-08-04

Ärende
TN 2021-0681

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Förslag och motivering

Bakgrund

Trafiknämnden har mottagit Stockholms stads Trafiksäkerhetsplan – en del av framkomlighetsstrategin på remiss. Trafiksäkerhetsplanen syftar till att ta ett samlat grepp om stadens trafiksäkerhetsrelaterade arbete och att peka ut den strategiska riktningen framåt.

Trafikförvaltningens synpunkter

Övergripande

Trafikförvaltningen ser positivt på att Stockholm med trafiksäkerhetsplanen hanterar trafiksäkerheten i sin helhet och att den kopplar an till Stockholms framkomlighetsstrategi. Det är även positivt att trafiksäkerhetsplanen har använt fakta och olycksstatistik i sin motivering till att prioritera gående och cyklisters singelolyckor framför andra typer av olyckor i de föreslagna åtgärdsplanerna.

Rätt orsak

Trafikförvaltningen vill poängtera att Trafiksäkerhetsplanen innebär ett viktigt skifte i trafiksäkerhetsarbetet där trafikförvaltningen gärna är med och påverkar. Förvaltningen instämmer med beskrivningen att ”precis som många andra kommuner har stadens trafiksäkerhetsarbete till stor del varit fokuserat på olyckor kopplat till motorfordon” och ser det därför som positivt att fokus nu flyttas till cyklister och fotgängare. Trafikförvaltningen vill dock fortsatt se en nyansering kring de orsaker till olyckor som ges, då dessa är kopplade till de åtgärder som bör föreslås.

Stadens befintliga hastighetsplan fokuserar exempelvis på gatans fysiska utformning med olika hastighetsdämpande åtgärder som huvudlösning. Trafikförvaltningen erinrar att det inte alltid är just hastigheten som är orsaken utan bland de vanligaste orsakerna återfinns förhållanden i trafikflöden, antal körfält, körfältsbredd, antal korsande gator, markanvändning, sikt, parkering, vinterväghållning och drift. Hastighetsgränsen, som är nära relaterad till den genomsnittliga trafikhastigheten, bidrar enligt den tillgängliga statistiken mindre än flera av ovan nämnda andra faktorer vilket ger att hastighetsbegränsande åtgärder inte alltid är rätt åtgärd.

Rätt åtgärd

Trafiksäkerhetsplanen tar avstamp i ”Nollvisionen” som anger att ingen ska dö eller skadas svårt i trafiken och som gäller samtliga trafikslag. För

trafikförvaltningen är det dock särskilt viktigt att belysa resenärer, gående och cyklister som interagerar med busstrafiken och då särskilt att åtgärder prioriteras vid olycksrisker för skolbarn samt på särskilt olycksdrabbade sträckor. Vid val av åtgärd är det också viktigt att se vilka följdeffekter en viss typ av åtgärder kan ge.

Trafiksäkerhetsplanen utgår från att alla trafiksäkerhetsåtgärder ger positiva effekter på framkomlighet, miljön och arbetsmiljö. Trafikförvaltningen erfar att detta inte alltid stämmer. Effekterna kan variera kraftigt beroende på val av säkerhetsåtgärd och kan slå olika på olika trafikslag samt ge olika följdeffekter. Trafiksäkerhetsåtgärder i form av till exempel gupp/upphöjningar samt sidoförskjutningar har ofta en negativ inverkan på buss i linjetrafik. När den här typen av åtgärd införs i stor skala skapar de betydande svårigheter för busstrafiken. Fordonens framkomlighet och restiden för resenären påverkas negativt och därmed resenärernas komfort samt kollektivtrafikens tillförlitlighet. Tillsammans påverkar detta kollektivtrafikens attraktivitet och dess konkurrens gentemot biltrafiken, vilket ofta kan vara den enskilt största risken vid skolgårdar.

Vidare skapar åtgärder som begränsar körfältsbredden, för att sänka hastigheten, ofta komplikationer för bussars och andra tunga fordons manövreringsutrymme vilket gör det svårare att manövrera trafiksäkert. En trängre stadsmiljö försämrar även ofta siktfälten vilket i sin tur gör det svårare att upptäcka risker. Detta är framförallt viktigt i områden där busstrafiken behöver samsas med andra trafikanter såsom fotgängare och cyklister. Därtill gäller även detta där spårtrafiken samsas med andra trafikanter.

Det är också viktigt att poängtera att det finns en åtskillnad på begreppen trygghet och säkerhet. Vissa åtgärder skapar förvisso en trygghetskänsla men ger ett negativt utfall i trafiksäkerheten. I sådana fall har åtgärden valts av fel anledning och trafikförvaltningen anser att detta är viktigt att ha i åtanke så att den åtgärd som väljs inte blir kontraproduktiv.

Trafikförvaltningen ser därför positivt på att staden har genomfört projekt av mer innovativ karaktär som exempelvis sopsaltning av cykelbanor, trafiksäkerhetskameror (ATK), dynamiska farthinder med mera. Att ta lärdomar från dessa projekt och arbeta in dem i det fortsatta arbetet är viktigt och detta är ett arbete som bör hanteras skyndsamt.
Trafikförvaltningen vill även poängtera att dessa åtgärder behöver utgöra en del i helheten snarare än att vara separata åtgärder.

Arbetsmiljö
Bussfordonet är inte bara en miljö för resenären utan utgör också arbetsmiljön för chauffören. En upphöjning för en enskild privatbilist skapar ofta en momentan vibration i bilen. För yrkeschauffören i en buss, som behöver passera samma farthinder flera gånger om dagen, så kan det uppstå stor påverkan på den fysiska arbetsmiljön. Vid en upphöjning behöver t.ex. en ledbuss normalt sänka hastigheten ner till (10 km/tim) för att vibrationsnivåerna i bussen inte ska överskrida arbetsmiljökraven. Arbetsmiljökraven omfattar även acceleration och inbromsning och om normerna överskrids för vissa sträckor kan detta leda till att busslinjer kan bli indragna på grund av skyddsstopp. För områden med inadekvat kollektivtrafik kommer marknadsandelen för bil att öka vilket då kan medföra att den åtgärd som sattes in för att minska olycksrisken istället skapar ett större trafikflöde vilket i sin tur kan ha bidragit och varit den egentliga orsaken till den högre olycksrisken i området.

Konsekvenser för miljön
Trafikförvaltningen är gärna en del av lösningen i arbetet med att skapa en hållbar stad. Därför är det viktigt att åtgärder för att minimera trafikolyckor väljs med omsorg. Beroende på hur exempelvis farthinder placeras på vissa gator och sträckor påverkas hur bussarna kan framföras. Med fel placering, med ökad acceleration och inbromsning till följd, ökar svårigheterna att hålla jämn hastighet vilket i sin tur får till följd att bränsleförbrukning och oönskade utsläpp inte går att minimera. Upphöjda farthinder kan även medföra indirekta problem i form av lågfrekvent markbuller som uppstår när ett tungt fordon går över hindret. Likaså kan fordonets tyngd medföra att uppstår vibrationer vid acceleration och inbromsning vid dåliga markförhållanden, vilket kan behöva utredas. För att undvika detta är trafikförvaltningen gärna med i valet av de åtgärder som diskuteras.

Remissfrågor
Staden ber i sin samrådsförfrågan om svar på några specifika frågor:

1. Är det rätt insatsområde eller saknas något perspektiv?
2. Hur ser ni på de valda åtgärdsområdena?
3. Har din verksamhet planer på att utveckla arbetet inom något av insats- eller åtgärdsområdena – där vi skulle kunna haka i arbetet och få synergieffekter?

4. Vad skulle din organisation kunna bidra med för att uppnå målen i planen?
5. Bedriver ni något annat arbete som är bra för trafikkontoret att känna till vid framtagandet av åtgärdsplanen?

Nedan redovisas trafikförvaltningens svar:

1. Kollektivtrafikens andel är en viktig orsak till att Stockholms stad har lägre andel dödsolyckor och allvarliga olyckor. Att bevara kollektivtrafikens attraktivitet har positiva säkerhetskonsekvenser och bör behandlas i trafiksäkerhetsplanen.

2. De åtgärdsområden som tas upp är alla viktiga och trafikförvaltningen ser gärna att arbetet med dessa synkas med andra berörda myndigheter och utförare i staden. Precis som i punkten ovan bör staden även se mängden fordon som en viktig orsak till olyckor och därför bör ett insatsområde vara att jobba för en stad med färre fordon i rörelse.

   Utformning av cykelfält/-överfart bör ta mer hänsyn till samspelet med tung trafik och busstrafik. Trafikförvaltningen diskuterar gärna de riktlinjer för utformning som finns men vill i sammanhanget lyfta upp de nyligen utvecklade riktlinjerna för utformning av infrastruktur med hänsyn till busstrafik (RiGata-Buss) som tagits fram i nära samarbete med kommunerna och andra aktörer.

3. Trafikförvaltningen arbetar för säkrare bussar, säkrare trafikmiljöer och mjukare körning samt bättre arbetsmiljö. I detta sammanhang finns det specialister på både fordon, personsäkerhet samt trafiksäkerhet, på både strategisk och trafikoperativ nivå, att kontakta hos trafikförvaltningen.

4. De bussbolag som är kontrakterade entreprenörer och utför den faktiska trafiken har även de omfattande program för utbildning av personal, tekniska innovationer kring fordon och kringmiljöer mm. vilket innebär att de aktivt bidrar till att lyfta upp säkerhetsaspekterna vid arbete med Riktlinjer, Riktlinjer för utformning av infrastruktur med hänsyn till busstrafik (RiGata-Buss) utarbetas i nära samarbete med kommunerna.

5. Förutom gemensamma projekt med staden så bevakar även trafikförvaltningen den utveckling som sker på detta område och har även kontakt med liknande organisationer både nationellt och internationellt. Givet att trafikförvaltningen även har flera trafikslag än buss så finns det även viss intern samverkan och erfarenhetsutbyte inom ramen för det.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-08-04

Ärende
TN 2021-0681

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Expedieras till

Regionledningskontoret

David Lagneholm
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling

Region Stockholm

REMISS

2021-06-10 RS 2021-0521

Rotel IV – Tillväxt-, samhällsplanerings- och skärgårdsroteln

Tillväxt- och regionplanenämnden
Trafiknämnden

Ärende:

Remiss – Trafiksäkerhetsplan för Stockholms stad

Yttrande från berörd nämnd/styrelse senast: **2021-08-27**

Handläggare: **Daniel Källqvist**

Yttranden skickas till regionledningskontorets registrator:

E-post: registrator.rlk@sll.se

Adress:
Regionledningskontoret
Registraturen
Box 22550
104 22 Stockholm

Internadress:
Regionledningskontoret, Registraturen, Lindhagensgatan 98 plan 6

Från: Funktion TK Trafikkontoret
Till: Catarina Nilsson
Ärende: Remiss av Trafiksäkerhetsplan för Stockholms stad
Datum: den 3 juni 2021 14:07:12
Bilagor: image001.png
Remissbrev.docx

Hej,

Trafiknämnden i Stockholm fattade 27 maj beslut om att skicka ut förslag på ny Trafiksäkerhetsplan för Stockholms stad på remiss. Remissperioden är 3 juni till 24 september 2021. Vi ser fram emot era synpunkter och svar på remissfrågorna.

Remissbrev finns bifogat. Länkar till sändlistan och förslag till Trafiksäkerhetsplan återfinns i remissbrevet.

Eventuella frågor om förslaget besvaras av Catarina Nilsson,
Trafiksäkerhetssamordnare, Trafikkontoret
catarina.nilsson@stockholm.se

Stockholms stad

Information om behandling av personuppgifter
Inom Stockholms stad är det respektive nämnd eller styrelsen i det bolag som hanterar personuppgifterna, som är personuppgiftsansvarig. På start.stockholm/dataskydd hittar du information om stadens behandling av personuppgifter.

Remiss av Trafiksäkerhetsplan för Stockholms stad

Syftet med trafiksäkerhetsplanen är att ta ett samlat grepp om Stockholms stads trafiksäkerhetsrelaterade arbete och att peka ut den strategiska riktningen framåt. Förslaget ligger ute på remiss till den 24 september 2021. Vi ser fram emot era synpunkter och svar på remissfrågorna.

Bakgrund

Inom Stockholms stad finns en lång tradition och erfarenhet av att arbeta med trafiksäkerhet och arbetet har sedan många år tillbaka varit reglerat i politiskt antagna program. Det senaste är *”Trafik-säkerhetsprogram för Stockholms stad 2010-2020”.* Genom den nya trafiksäkerhetsplanen fortsätter nuvarande arbete och samtidigt utvecklas nya arbetssätt och metoder för att på ett effektivt sätt möta dagens och framtidens trafiksäkerhetsutmaningar.

Nollvisionen har varit och kommer fortsättningsvis vara grunden för Stockholms stads trafiksäkerhetsarbete. Trafiksäkerhetsplanens övergripande mål är att stadens trafiksäkerhetsarbete ska bidra till att internationella, nationella och aktörsgemensamma trafiksäkerhetsmål samt målen i stadens säkerhetsprogram nås.

Planen pekar ut fem insatsområden som strategiskt viktiga för staden att fokusera trafiksäkerhetsarbetet på. Insatsområdena är av olika karaktär men bidrar tillsammans till en helhet inom vilka åtgärder behövs för att minska antalet antal olyckor, risken för olyckor och skadegraden vid en eventuell olycka samt samtidigt bidra till stadens övriga hållbarhetsarbete.

Trafiksäkerhetsplanen pekar ut den strategiska riktningen framåt, men fastställer inte vilka konkreta åtgärder som ska utföras. Konkreta och tidsatta åtgärder inom insatsområdena kommer att tas fram i ett fortsatt arbete med en åtgärdsplan. Åtgärdsplanen är organiserad i fem åtgärdsområden där syftet är att uppfylla effektmålen för de fem prioriterade insatsområdena.

Trafikkontoret
Trafikplanering

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 242
Växel 08-508 27 200
catarina.nilsson@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm

Remissfrågor

I första hand är trafikkontoret intresserat av att få svar på följande frågor om förslaget till ny trafiksäkerhetsplan. Alla frågor behöver inte besvaras utan välj de ni känner er berörda av.

1. Är det rätt insatsområde eller saknas något perspektiv?
2. Hur ser ni på de valda åtgärdsområdena?
3. Har din verksamhet planer på att utveckla arbetet inom något av insats- eller åtgärdsområdena – där vi skulle kunna haka i arbetet och få synergieffekter?
4. Vad skulle din organisation kunna bidra med för att uppnå målen i planen?
5. Bedriver ni något annat arbete som är bra för trafikkontoret att känna till vid framtagandet av åtgärdsplanen?

Remissen

Den 27 maj 2021 beslutade trafiknämnden att förslaget skulle skickas ut på remiss till berörda förvaltningar och bolag i Stockholms stad, andra myndigheter och kommuner, näringsliv, samarbetsorgan och intresseorganisationer.

Remissversionen av *Trafiksäkerhetsplan för Stockholms stad* (Bilaga 1) och sändlistan (Bilaga 2) finns att ladda ned från länkarna nedan.

Bilaga 1 *Trafiksäkerhetsplan för Stockholms stad* remissversion
documentHandler.ashx (insynsverige.se)
Bilaga 2: *Sändlista för remiss*
documentHandler.ashx (insynsverige.se)

Svar på remissen skickas senast **den 24 september 2021** till trafikkontoret@stockholm.se – **ange Dnr T2020-03235 i ämnesrutan.**

Eller till:
Trafikkontoret
Registraturet
Box 8311
104 20 Stockholm
Märk brevet med Dnr T2020-03235

Trafikkontoret
Trafikplanering

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 242
Växel 08-508 27 200
catarina.nilsson@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm

Efter remissperioden kommer de inkomna synpunkterna att sammanställas och presentas i en rapport och planen kommer att omarbetas. En slutlig version av *Trafiksäkerhetsplan för Stockholms stad* fastställs i kommunfullmäktige.

Frågor om förslaget besvaras av Catarina Nilsson, Trafiksäkerhetssamordnare, Trafikkontoret
catarina.nilsson@stockholm.se

Tack för din medverkan.

Med vänlig hälsning,

Mattias Lundberg
Avdelningschef, trafikkontoret

Trafikkontoret
Trafikplanering

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 242
Växel 08-508 27 200
catarina.nilsson@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm

Handläggare
Catarina Nilsson
08-508 26 242

Till
Trafiknämnden
2021-05-27

Bilaga 2: Sändlista för remiss av Trafiksäkerhetsplan

Stadens förvaltningar och bolag

1. Exploateringskontoret
2. Fastighetskontoret
3. Miljöförvaltningen
4. Stadsbyggnadskontoret
5. Idrottsförvaltningen
6. Serviceförvaltningen
7. Socialförvaltningen
8. Utbildningsförvaltningen
9. Äldreförvaltningen

10. Bromma Stadsdelsförvaltning
11. Enskede-Årsta-Vantör Stadsdelsförvaltning
12. Farsta Stadsdelsförvaltning
13. Hägersten-Älvsjö Stadsdelsförvaltning
14. Hässelby-Vällingby Stadsdelsförvaltning
15. Kungsholmen Stadsdelsförvaltning
16. Norrmalm Stadsdelsförvaltning
17. Rinkeby-Kista Stadsdelsförvaltning
18. Skarpnäck Stadsdelsförvaltning
19. Skärholmen Stadsdelsförvaltning
20. Spånga-Tensta Stadsdelsförvaltning
21. Södermalm Stadsdelsförvaltning
22. Östermalm Stadsdelsförvaltning

23. Stockholm Business Region
24. Stockholms Hamnar
25. AB Stokab
26. Skolfastigheter i Stockholm AB
27. Stockholms stads Parkering AB
28. Stockholm Vatten och Avfall AB
29. Micasa Fastigheter i Stockholm AB
30. AB Familjebostäder
31. AB Stockholmshem
32. AB Svenska Bostäder

Trafikkontoret
Trafikplanering

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 242
Växel 08-508 27 200
catarina.nilsson@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm

33. Kommunstyrelsens funktionshinderråd
34. Kommunstyrelsens pensionärsråd
35. Trafiknämndens funktionshinderråd

Myndigheter

36. Kungliga Djurgårdsförvaltningen
37. Länsstyrelsen i Stockholms län
38. Polismyndigheten i Stockholm
39. Trafikförvaltningen
40. Region Stockholm
41. Storstockholms Brandförsvar
42. Trafikverket Region Stockholm
43. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
44. Arbetsmiljöverket
45. Trafikanalys
46. Vinnova

Intresseorganisationer och samarbetsorgan

47. City i Samverkan
48. Cykelfrämjandet
49. Fastighetsägarna i Stockholm
50. FOT
51. Företagarna i Stockholms stad
52. Stockholms handelskammare
53. Motormännens Riksförbund
54. NTF Öst
55. MHF
56. Naturskyddsföreningen Stockholms län
57. Nyttotrafikkommittén
58. PRO
59. SPF
60. HSO Stockholms stad
61. DHR Stockholmsavdelningen
62. SRF Stockholms stad
63. Företags Grupperna Stockholm
64. Svenska Taxiförbundet
65. Sveriges Kommuner och Regioner
66. Storsthlm
67. Sveriges MotorCyklister
68. Svenska Åkeriförbundet
69. Svensk Handel
70. Transportföretagen
71. Autoliv
72. Bil Sweden
73. Folksam
74. SAFER
75. Veoneer

Kommuner

76. Botkyrka kommun
77. Danderyd kommun
78. Ekerö kommun
79. Haninge kommun
80. Huddinge kommun
81. Järfälla kommun
82. Lidingö kommun
83. Nacka kommun
84. Norrtälje kommun
85. Nykvarn kommun
86. Nynäshamn kommun
87. Salem kommun
88. Sigtuna kommun
89. Sollentuna kommun
90. Solna kommun
91. Sundbyberg kommun
92. Södertälje kommun
93. Tyresö kommun
94. Täby kommun
95. Upplands-Bro kommun
96. Upplands Väsby kommun
97. Vallentuna kommun
98. Vaxholm kommun
99. Värmdö kommun
100. Österåker kommun
101. Göteborgs stad
102. Malmö stad
103. Uppsala kommun
104. Umeå kommun

Stockholms stad



Trafiksäkerhetsplan

En del av framkomlighetsstrategin

start.stockholm

Trafiksäkerhetsplan
Kommunfullmäktige i Stockholms stad har i år xxxx godkänt XXX.
Dnr T2020-03235
start.stockholm/

Förord

Stockholm stad har en lång tradition av att arbeta med trafiksäkerhet och arbetet har styrts utifrån planer och program. Precis som många andra kommuner har stadens trafiksäkerhetsarbete till stor del varit fokuserat på olyckor kopplat till motorfordon. Gatans fysiska utformning och hastighetsdämpande åtgärder har varit grunden i arbetet.

Genom den nya trafiksäkerhetsplanen fortsätter vi vårt nuvarande arbete och utvecklar samtidigt nya arbetssätt och metoder så att vi på ett effektivt sätt kan möta dagens och framtidens trafiksäkerhetsutmaningar. Framgångsfaktorer i det fortsatta arbetet kommer vara god samverkan både internt inom staden och med externa aktörer samt att nya arbetsområden som upphandling, drift och underhåll, information, teknisk utveckling och innovation inkluderas i arbetet.

Ansvaret för stadens trafiksäkerhet delas mellan de enskilda trafikanterna och systemutformarna. Stadens trafikanter har ansvar för att följa trafikregler samt visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken. Staden bidrar genom sitt trafiksäkerhetsarbete till att skapa bästa möjliga förutsättningar för att trafikanterna ska kunna ta sitt ansvar. Barn, äldre och personer med funktionsnedsättning kan ha begränsad möjlighet för att ta eget ansvar. För dessa trafikanter har staden och andra systemutformare ett extra stort ansvar att säkerställa en trafiksäker och trygg miljö.

Trafiksäkerhet är nära kopplat till andra hållbarhetsutmaningar, som exempelvis miljö, hälsa och jämställdhet. I trafiksäkerhetsplanen sätter vi fokus på ökad och säker mobilitet för gående och cyklister och för trafiksäkerhetsarbetet innebär Agenda 2030 och de globala målen för hållbar utveckling nya och intressanta möjligheter men också utmaningar.

Stockholm stad ska vara ett föredöme och det är viktigt att Stockholms stads egna verksamheter går före och visar vägen i arbetet för en hållbar stad. I den hållbara staden är trafiksäkerheten hög och bidrar till en stad med god livskvalitet för stockholmarna och besökare.

Innehåll

Förord **3**

Inledning **5**

Syfte och mål 6

Ett stadsövergripande styrdokument 7

Trafiksäkerhet en förutsättning för en hållbar stad 8

Trafiksäkerhet i Stockholm **12**

Olyckor i Stockholm 2010-2019 12

Kostnader för olyckor 14

Dagens trafiksäkerhetsarbete 14

Trender och framtida utmaningar 15

Strategiskt viktiga insatsområden **17**

Gående singelolyckor (fallolyckor) 18

Cyklisters singelolyckor 19

Rätt hastighet 21

Ökad regelefterlevnad 23

Säkra fordon 24

Ett framgångsrikt trafiksäkerhetsarbete **25**

Ett långsiktigt, kunskapsbaserat och systematiskt arbete 25

Samverkan och ett tydligt ansvarstagande 25

Åtgärdsplan med fem åtgärdsområden 27

En kombination av åtgärder 36

Kontinuerlig avstämning och uppföljning 37

Inledning

Stockholm ska vara en trygg, säker och välskött stad att bo och vistas i. Stockholm ska vara en bra stad att leva i för alla. Stockholms stads trafiksäkerhetsutveckling och det trafiksäkerhetsrelaterade arbetet återfinns i ett globalt, nationellt och kommunalt sammanhang. Stadens trafiksäkerhetsplan beskriver hur staden ska arbeta för att få ut störst effekt och nytta av trafiksäkerhetsarbetet.

Trafiksäkerhetsarbetets primära syfte är att förhindra och att minska risken för att personer omkommer och skadas i trafikolyckor samt att begränsa konsekvenserna av eventuella trafikolyckor. Dessutom kan många av de åtgärder och insatser som utförs genom trafiksäkerhets-arbetet bidra till positiva effekter på människors resval, stadsmiljön och det offentliga livet.



Både den faktiska och upplevda säkerheten i trafiken har stor betydelse för människors vilja och förutsättning att röra sig i staden, inte minst för kvinnor, barn och äldre. Genom att förbättra trafiksäkerheten förbättras livskvaliteten för stadens medborgare. Grundläggande i ett demokratiskt och jämlikt samhälle är att stadens offentliga rum är inbjudande, säkra och trygga platser för alla människor, och att ingen begränsas av till exempel ålder, kön eller funktionsvariation.

Alla människor i Stockholm ska vara trygga och säkra, oavsett ålder, kön, härkomst eller bostadsadress

Vision 2040



Syfte och mål

Syftet med trafiksäkerhetsplanen är att ta ett samlat grepp om stadens trafiksäkerhetsrelaterade arbete och att peka ut den strategiska riktningen framåt. Trafiksäkerhetsplanen fastställer inte vilka konkreta åtgärder som ska genomföras, utan beskriver hur och inom vilka områden staden behöver fokusera trafiksäkerhetsarbetet för att bli mest effektivt och ge störst nytta.

Nollvisionen är grunden för Stockholms stads trafiksäkerhetsarbete och stadens arbete är en del i en större helhet. Trafiksäkerhetsplanens övergripande mål är att stadens trafiksäkerhetsarbete ska bidra till att internationella, nationella och aktörsgemensamma trafiksäkerhetsmål samt målen i stadens säkerhetsprogram nås.

En del av de globala hållbarhetsmålen, Agenda 2030

Trafiksäkerhet, dess konsekvenser och möjliga lösningar ingår i de globala hållbarhetsmålen, Agenda 2030. I Agenda 2030 finns också specifika mål kring trafiksäkerhet:





- 3.6 Till 2020 halvera antalet dödsfall och skador i vägtrafikolyckor i världen. I augusti 2020 fattade FN:s Generalförsamling beslut om ytterligare en halvering av antal omkomna och skadade mellan år 2021 och 2030.

- 11.2 Senast 2030 tillhandahålla tillgång till säkra, ekonomiskt överkomliga, tillgängliga och hållbara transportsystem för alla.

En del av det nationella trafiksäkerhets- och aktörsgemensamma målet

Det nationella trafiksäkerhetsarbetet grundas i Nollvisionen - *Ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom vägtransportsystemet.*

”Ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor”
Nollvisionen

Det nationella etappmålet för 2030 innebär att antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken ska halveras mellan år 2020 och 2030. Under samma period ska antalet allvarligt skadade minska med minst 25 procent. Enligt målet innebär det max 133 omkomna och 3100 allvarligt skadade år 2030.

GNS (Gruppen för nollvisionen i samverkan) där Stockholms stad är en av aktörerna har tagit ett aktörsgemensamt mål som innebär att antalet allvarligt skadade till följd av fallolyckor inom vägtrafiken ska minska med 25 procent mellan år 2020 och 2030.

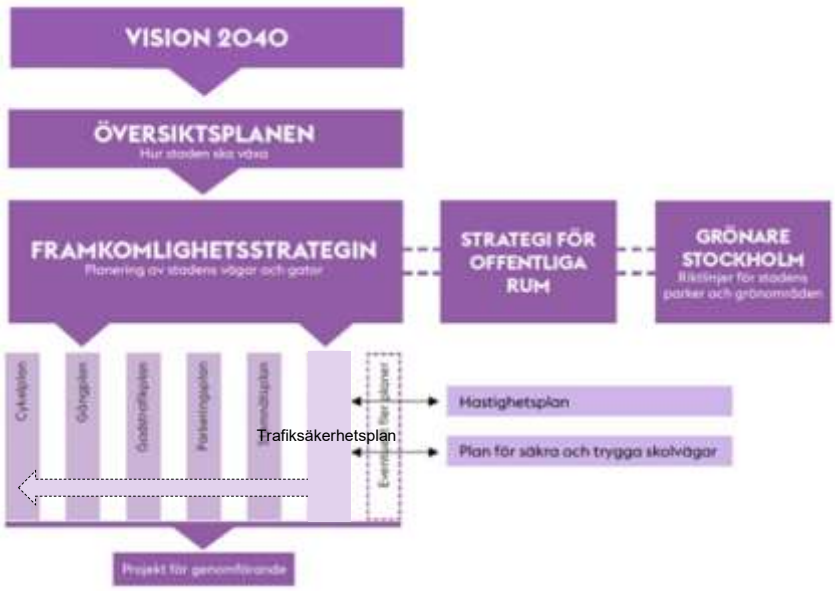
En del av stadens säkerhetsmål

Enligt Stockholms stads säkerhetsprogram 2020-2030 ska staden bidra till att minska antalet olyckor med påverkan på människa, miljö och egendom inom staden samt till att stadens skadekostnader minskar. Staden begränsar konsekvenserna av de olyckor som ändå inträffar.

Ett stadsövergripande styrdokument

Trafiksäkerhetsplanen är ett stadsövergripande styrdokument och ska tillsammans med stadens budget ligga till grund för hur stadens alla verksamheter planerar, genomför och utvecklar trafiksäkerhetsarbetet. Intern och extern samverkan är central för arbetet. Ingen enskild förvaltning eller enskilt bolag och inte heller enbart stadens verksamheter kan skapa en trafiksäker stad. Trafiksäkerhetsarbetet måste utvecklas och genomföras tillsammans samt omfatta en mängd åtgärder.

Genomförandet av stadens trafiksäkerhetsarbete ska ske inom ramen för nämnders och bolagsstyrelsers ordinarie arbete med planering, genomförande och förvaltning. Trafiksäkerhetsarbetet ska redovisas i verksamhetsplanen och medel för arbetet inkluderas i ordinarie budgetprocess.



Budgeten är stadens viktigaste styrdokument. Därtill finns en rad styrdokument som lägger fast och förtydligar hur stadens verksamheter ska förhålla sig till olika frågor. Trafiksäkerhetsplanen har en tydlig koppling till Framkomlighetsstrategin och dess underliggande planer men även till andra stadsgemensamma styrdokumenten som ”Strategi för en äldrevänlig stad” och ”Program för tillgänglighet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning 2018-2023”. Stadens ”Hastighetsplan” och ”Plan för säkra och trygga skolvägar” är direkt kopplade till Trafiksäkerhetsplanen.

Utifrån trafiksäkerhetsplanens mål och inriktning kommer en åtgärdsplan att upprättas. Åtgärdsplanen kommer innehålla konkreta och tidsatta åtgärder inom insatsområdena i syfte att bidra till uppsatta mål. Åtgärdsplanen samt dess åtgärder ska följas upp årligen. Uppföljningen gör det möjligt att ändra ambitionsnivå och prioriteringar, utan att behöva utarbeta en ny trafiksäkerhetsplan.

Trafiksäkerhet en förutsättning för en hållbar stad

Ett hållbart transportsystem är en del av en hållbar stad och transportsystemet måste vara säkert för att vara hållbart. Trafiksäkerhetsarbetet är således en del av stadens hållbarhetsarbete.

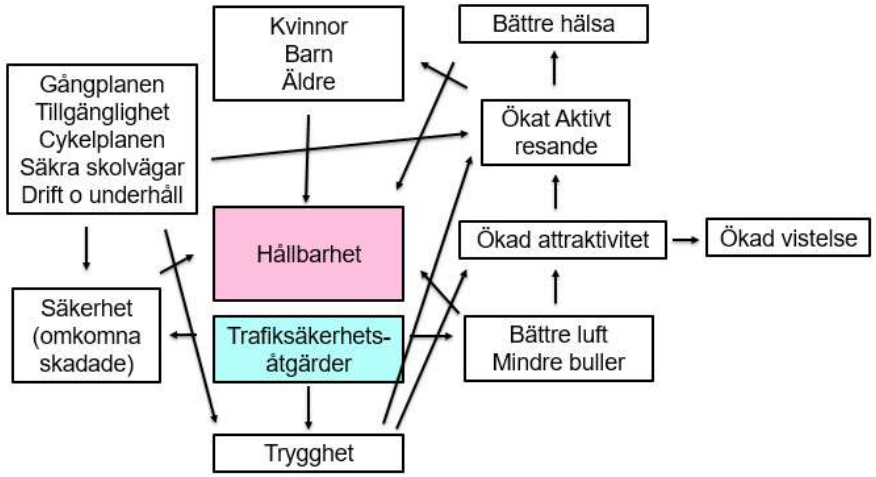
”Trafiksäkerhetsarbetet är en del av stadens hållbarhetsarbete”

Agenda 2030

Trafiksäkerhet är nära kopplat till andra hållbarhetsutmaningar, som exempelvis miljö, hälsa och jämställdhet. Genom att hitta synergier mellan olika hållbarhetsmål finns stor potential att åtgärder inom ett område kan få positiva effekter och bidra till utvecklingen inom andra områden. Vikten av att i trafiksäkerhetsarbetet utnyttja synergier mellan de olika hållbarhetsmålen understryks också i Stockholmsdeklarationen, som antogs på det tredje globala ministermötet om trafiksäkerhet som hölls i Stockholm i februari 2020.

Förutom minskat antal olyckor som direkt påverkar människors hälsa kan stadens trafiksäkerhetsarbete också bidra till ökad mobilitet och självständighet för äldre och barn, förbättrad folkhälsa, mer attraktiva offentliga miljöer, ett mer jämlikt och jämställt transportsystem som är tillgängligt för fler och där kvinnor och män har samma möjligheter samt behoven hos gående och cyklister beaktas.



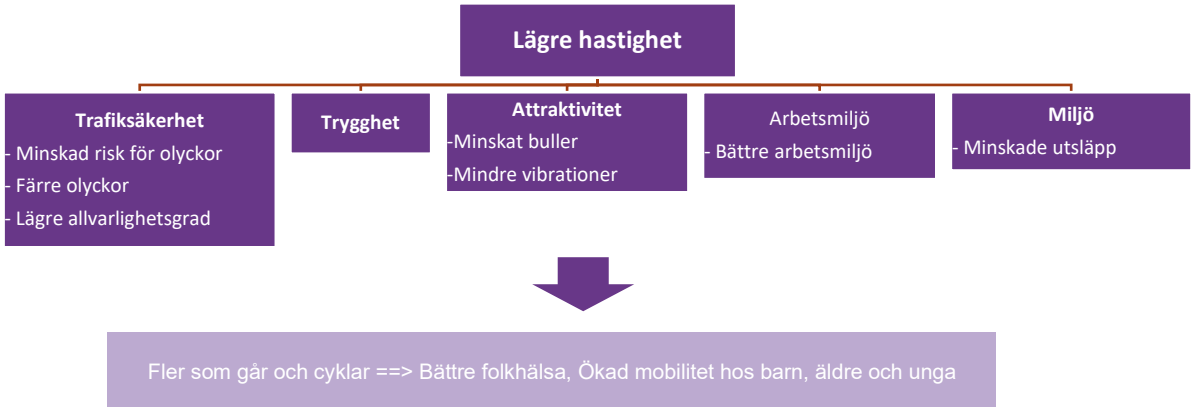


Åtgärder för ökad trafiksäkerhet kan få positiva effekter och bidra till utvecklingen inom andra hållbarhetsområden.



Exempelvis kan åtgärder som ger en lägre hastighet inte bara förbättra säkerheten utan också ge positiva effekter på miljön, ökad trygghet, bättre arbetsmiljö samt ökad attraktivitet genom minskat buller och mindre vibrationer. Effekter som i sin tur kan bidra till att andelen resande med gång och cykel ökar vilket bland annat är positivt för folkhälsan. Sker andelsökningen på bekostnad av motortrafik, kan de positiva effekterna på miljön bli ännu större samt bidra till förbättrad framkomlighet för nyttotrafik.





Åtgärder för lägre hastigheter kan ha positiva effekter inom flera hållbarhetsområden.

En del av stadens arbete med hållbara transporter och attraktiva offentliga rum

Stockholm växer och staden ska byggas på ett sätt som minimerar behovet av att resa, möjliggör fler resor med cykel och gång samt stödjer kapacitetsstark och frekvent kollektivtrafik. För att Stockholms trafiksystem ska fungera effektivt måste staden arbeta med att begränsa det totala trafikarbetet för motorfordonstrafiken. Genom att till exempel flytta över varuleveranser till nattetid nyttjas stadens infrastruktur bättre vilket gynnar framkomligheten och är positivt för gående och cyklisters säkerhet. Även färre personbilar gynnar gående och cyklisters säkerhet och att fler går och cyklar är mycket positivt ur folkhälsosynpunkt. Hjärt- och kärlsjukdomar är vår tids vanligaste dödsorsak och fysisk inaktivitet är en riskfaktor. Däremot innebär en ökad andel gående och cyklister nya utmaningar kopplade till hälsan. Singelolyckor med gående och cyklister är stadens två vanligaste trafikolyckor. Enskilda personers olyckor kan inte försvaras med hälsovinsterna på populationsnivå. För att stadens transportsystem ska anses som hållbart måste det vara säkert både på individ- och populationsnivå. Då antalet cyklister och gående ökar blir insatser för att minska olyckorna för dessa trafikantgrupper ännu viktigare. Infrastruktur och driftåtgärder behöver utvecklas, men även den



TRYGGHET
Individens upplevelse av sin egen säkerhet.

SÄKERHET
Den faktiska risken för att utsättas för brott och ordningsstörningar.

enskilde individen har ansvar för att anpassa sig till förutsättningarna på platsen.

Det räcker dock inte att ett resalternativ är säkert, det behöver också upplevas som säkert och tryggt. Upplevelsen av säkerhet gäller såväl känslan av att kunna utsättas för ett brott som att råka ut för en trafikolycka. Brist på säkerhet och trygghet kan påverka människors resval och vara ett hinder för ökat aktivt resande. Exempelvis kommer en person som upplever en sträcka som otrygg/osäker att cykla på, troligtvis att välja annan en väg eller inte cykla alls. Detsamma gäller för gångtrafikanter i stort och i synnerhet barn och äldre. För äldre kan trafiksituationer som upplevs komplicerade eller osäkra (exempelvis ojämna gångytor) medföra att de inte använder platsen. Ett annat exempel är att så länge föräldrarna upplever deras barns skolväg som osäker kommer barnen inte få gå eller cykla själva till skolan. I de fall barnen skjutsas med bil kommer dessutom trafikmiljön att påverkas. Även för kollektivtrafikens attraktivitet är gående och cyklisters säkerhet och upplevda säkerhet viktig eftersom delresor med dessa trafikslag ingår i de flesta kollektivtrafikresor. För en attraktiv kollektivtrafikresa behöver därför resenärens behov under hela resan från dörr till dörr beaktas. En miljö som är säker och upplevs som säker för dem som ska vistas där är således en förutsättning för en attraktiv miljö, ett ökat aktivt resande och att staden ska vara tillgänglig och användbar för alla. När gatumiljön blir säkrare för gående och cyklister blir den ofta också säkrare för andra trafikanter.

Ett gång- och cykelnät med låg säkerhet är inte attraktivt.



Stadens gator ska ha god framkomlighet och vara säkra, tillgängliga, trygga, och attraktiva. På samma sätt som att åtgärder vars huvudsakliga syfte är att öka trafiksäkerheten påverkar olika trafikanters framkomlighet, tillgänglighet, trygghet och attraktivitet så kommer åtgärder med andra huvudsyften att bidra till ökad trafiksäkerhet. Exempel på sådan åtgärder är utbyggnaden av cykelinfrastrukturen, kontrastmarkering av kanter, vinterväghållning och belysning av gångytor.

Gatubelysning kan bidra till att:

- Trafikanterna syns
- Tryggheten ökar
- Brottsligheten minskar
- Orienteringen underlättas
- Hinder på gång- och cykelytor syns



Trafiksäkerhet i Stockholm

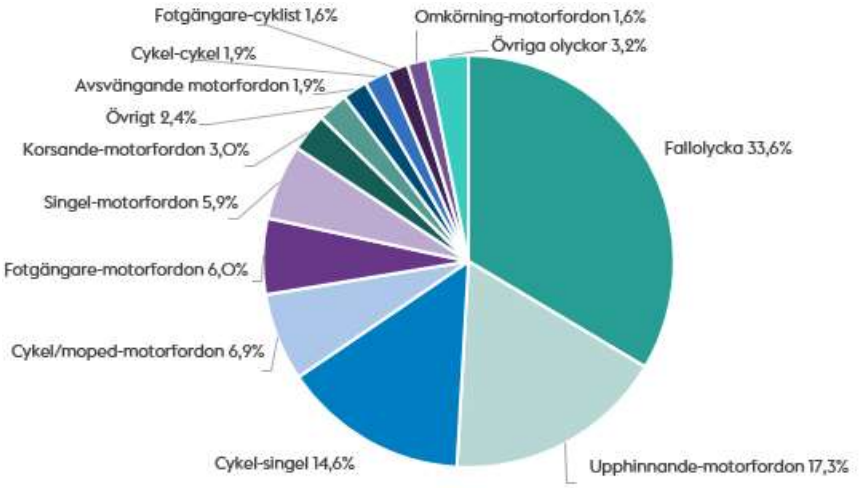
Trafikskador innebär förutom personligt lidande för individen, också stora kostnader för staden och samhället. Inom Stockholms stad finns en lång tradition och erfarenhet av att arbeta med trafiksäkerhet och trafiksäkerhetsprogram. Kommande års trafiksäkerhetsarbete står inför både nya möjligheter och utmaningar.

Olyckor i Stockholm 2010-2019

Stadens olycksstatistik hämtas från Transportstyrelsens rapporterings-databas för trafikolyckor, Strada. Strada samlar uppgifter från både polis och sjukhus. Eftersom databasen och förutsättningarna för rapportering har förändrats och utvecklats under åren kan statistiken dock vara missvisande och svåranalyserad i vissa avseenden och under vissa perioder. För dödsolyckorna är statistiken säkerställd men för övriga skadade finns ett mörkertal. Det finns dessutom ett mörkertal i form av alla skadade som inte uppsöker ett akutsjukhus.

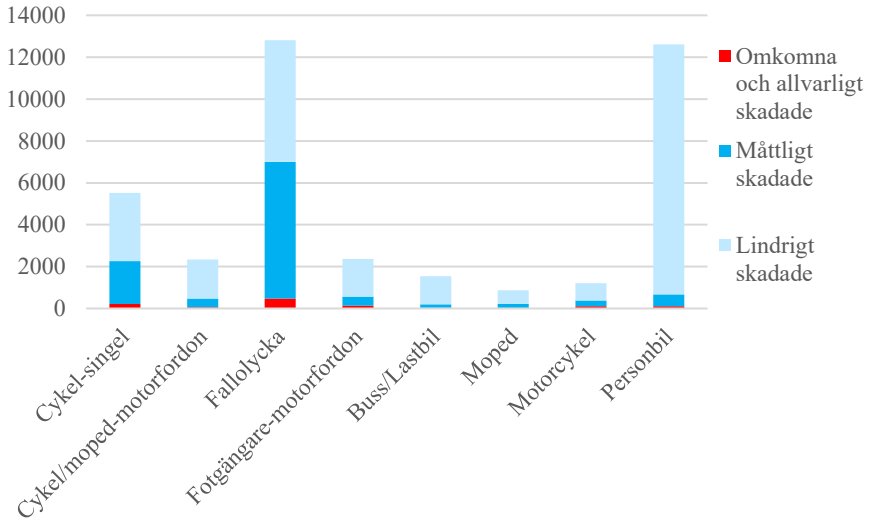
Fallolyckor (gående som fallit, snubblat eller halkat) ingår inte i den officiella statistikens definition av vad en trafikolycka är, och omfattas därför inte heller i den nationella olycksstatistiken. Dock rapporteras de in till Strada och redovisas i stadens olyckssammanställningar tillsammans med övriga trafikolyckor.

Varje år rapporteras ca 4 000 trafikolyckor inom Stockholms stad. I dessa olyckor skadas drygt 4 000 trafikanter. Fallolyckor, singelolyckor med cykel samt upphinnandeolyckor med motorfordon är de tre vanligaste olyckorna som inträffar i Stockholmstrafiken, se Figur 1.



Figur 1: Fördelning av samtliga olyckor per olyckskategori, Stockholms stad 2010-2019. Källa: STRADA

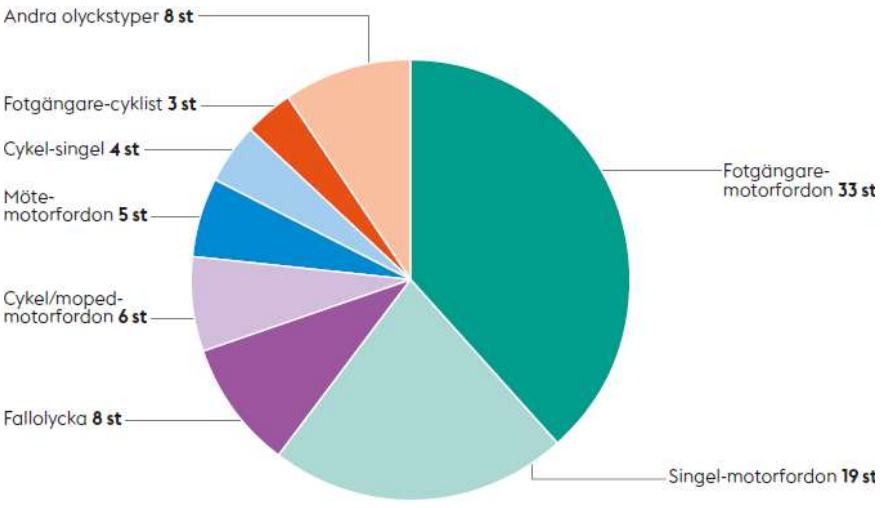
Av de skadade skadas flest lindrigt, cirka 70 procent. Statistiken visar dock att en stor del av fotgängarna och cyklisterna som skadas i singelolyckor får måttliga eller allvarliga skador, se Figur 2.



Figur 2. Skadade fördelat på skadegrad och trafikanttyp, Stockholms stad 2010-2019. Källa: STRADA

Fördelningen mellan män och kvinnor som skadas är mycket jämn och har varit det sedan 2010, 50 procent män och 50 procent kvinnor. Olycksbilden skiljer sig dock åt. Fler kvinnor skadas som fotgängare och fler män som cyklister och i motorfordonsolyckor. Bland de omkomna har dock fler varit män, 65 procent.

Under perioden 2010-2019 omkom 86 personer, dvs. i snitt knappt nio personer varje år. Fyra av de omkomna var barn (0-15 år). 42 procent av de omkomna var personer över 65 år. Den vanligaste dödsolyckan är fotgängare i kollision med motorfordon, se Figur 3.



Figur 3: Fördelning av omkomna per olyckskategori, Stockholms stad 2010-2019. Källa: STRADA

Kostnader för olyckor

De mänskliga och ekonomiska kostnaderna av trafikolyckor är stora. Sparade liv och färre skadade innebär minskat lidande för många, därutöver finns också en avsevärd ekonomisk vinst för samhället. Olycksvärderingen för vägtrafikolyckor på det kommunala vägnätet i Stockholm stad uppgår till cirka 6 500 miljoner kr per år[1]. Varav singelolyckor med cykel står för 1 600 miljoner kr och fallolyckor för 2 900 miljoner kr. Olycksvärderingen består av riskvärdering som beräknas till 6 240 miljoner kr plus en värdering av materiella kostnader som beräknas till 280 miljoner kr per år.



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. I olycksvärderingen ingår inga trafikantkostnader i form av förlorad restid som uppstår av olyckor, dessa kostnader kan vara betydande i ett överbelastat vägnät som Stockholm.

Dagens trafiksäkerhetsarbete

Inom Stockholms stad finns en lång tradition och erfarenhet av att arbeta med trafiksäkerhet och arbetet har sedan många år tillbaka varit reglerat i politiskt antagna program. En stor del av arbetet har omfattat olika hastighetspåverkande åtgärder samt projekt inom säkra och trygga skolvägar. Det i särklass största trafiksäkerhetsarbetet är det pågående arbetet med att införa nya hastighetsgränser på stadens huvudvägnät.



Även om arbetet till stora delar har varit klassiskt trafiksäkerhetsarbete har det på senare år startats upp och genomförts projekt av mer innovativ karaktär exempelvis sopsaltning av cykelbanor, trafiksäkerhetskameror (ATK), dynamiska farthinder, avstängningsmaterial anpassade för gående och cyklister, nattleveranser samt geofencing.



[1] Beräkning baseras på olycksdata från STRADA data mellan år 2014-18 och ”Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn: ASEK 7.0” (Trafikverket Version 2020-12-01). Ej allvarligt skadad (EAS) ingår inte i beräkningen då det ej finns systemvärden för kommunalt vägnät.

Trender och framtida utmaningar

Från det att trafiksäkerhetsarbetet till stor del handlat om klassisk trafikplanering och att med fysiska åtgärder bygga trafiksäkra miljöer behöver framtida trafiksäkerhetsarbete omfatta helt nya arbetsområden som exempelvis upphandling, fordonsteknik och drift och underhåll. Fler och nya yrkesgrupper måste därigenom ta ansvar för, driva och involveras i trafiksäkerhetsarbetet samt nya samarbetsformer skapas.

Fler och nya yrkesgrupper måste ta ansvar för, driva och involveras i trafiksäkerhetsarbetet.

Bältespåminnare i fordonen har räddat många liv och fordonens säkerhetsutveckling pågår kontinuerligt. Digitaliseringen och automatiseringen skapar nya möjligheter att styra fordon på stadens villkor, exempelvis genom geofencing. En ökad uppkoppling ställer dock också krav på kommunens hantering och tillförlitlighet av data. Utvecklingen av fordonens trafiksäkerhetsteknik och utrustning, såväl den som kan stötta föraren och den som kan undvika olyckor, antas över tid ge positiva effekter på antalet olyckor och skadade.



Det sker en kontinuerlig utveckling av trafikflöde, fordon och fordonstyper. E-handelns tillväxt påverkar flödet av godstrafiken och mängden transporter. Stadsjeeparna har under de senaste åren blivit allt vanligare och i vissa fall, som med elsparkcyklarna, kan en fordonsetablering ske snabbt. I fallet med elsparcyklarna ser staden redan idag en ökning av antalet olyckor. Staden behöver därigenom vara lyhörd och vaken för den utveckling som sker inom fordonsflöde, fordonsflottan och resval samt eventuella konsekvenser. Även utbyggnaden av spårtrafiken kan ge nya utmaningar. Det gäller såväl relationen mellan tågen och övriga trafikanter som den risk som rälsen utgör för gående och cyklister.

Stockholmregionen växer vilket medför ett ökat antal bygg- och infrastrukturprojekt vilket i sin tur innebär fler trafikavstängningar och transporter, varav en stor andel tunga transporter. Denna utveckling kan medföra en ökad säkerhetsrisk framförallt för gående och cyklister om inte åtgärder vidtas.

Stadens tillväxt, betyder fler invånare och ökat antal resor och transporter. Andelen som går, cyklar och reser kollektivt ska öka. Samtidigt är gående och cyklister de mest skadedrabbade trafikanterna i Stockholmstrafiken. I kombination med en åldrande befolkning, kan dessutom konsekvenser bli mer allvarliga än idag.

Den ökade användningen av eldrivna enpersonsfordon på gång- och cykelvägar, som exempelvis elcyklar och elsparkcyklar, innebär högre fordonshastigheter samt kan innebära en större hastighetsspridning mellan trafikanterna. Det blir allt viktigare att planera för att gående och cyklister är två olika trafikantgrupper samt att cykeln är ett fordon.


10%
1

Strategiskt viktiga insatsområden

Stadens faktiska trafiksäkerhet och den upplevda säkerheten är en kombination av faktorer där både miljö, trafikant och fordon samverkar. I kommande avsnitt beskrivs fem insatsområden som staden valt ut som strategiskt viktiga för att nå målen.

Grundläggande i trafiksäkerhetsarbetet är en samhällsplanering som gynnar aktivt resande genom bland annat ökad och säker mobilitet för gående och cyklister och med särskilt fokus på barn och äldre. Mot bakgrund av stadens olycksbild och att stadens trafiksäkerhetsarbete ska bidra till uppsatta mål har fem insatsområden lyfts fram som strategiskt viktiga för staden att fokusera trafiksäkerhetsarbetet på.

Insatsområdena är av olika karaktär men bidrar tillsammans till en helhet inom vilka åtgärder behövs för att minska antalet antal olyckor, risken för olyckor och skadegraden vid en eventuell olycka samt samtidigt bidra till stadens övriga hållbarhetsarbete. Ordningen i vilken insatsområdena presenteras innebär inte en rangordning.

De strategiskt viktiga insatsområdena är:

- Gåendes singelolyckor (fallolyckor)
- Cyklisters singelolyckor
- Rätt hastighet
- Ökad regelefterlevnad
- Säkra fordon

Under varje insatsområde anges de effektmål som åtgärder inom insatsområdet ska bidra till. Dessa effekter har i sin tur betydelse för stadens trafiksäkerhetsutveckling i stort och för måluppfyllelse av de övergripande målen. Konkreta tidsbestämda åtgärder presenteras i åtgärdsplanen. Uppföljningen av effektmålen kan ske antingen på övergripande nivå eller inom respektive projekt.





Gående singelolyckor (fallolyckor)

Enligt stadens gångplan ska fler resor ske till fots, vilket är positivt. Samtidigt är gående fallolyckor den i särklass vanligaste trafikolyckan i stockholmstrafiken. Varje år skadas drygt 1 000 gående i fallolyckor i stockholmstrafiken och är därigenom den i särklass vanligaste trafikolyckan. Fallolyckor är dessutom den olyckskategori där flest personer skadas allvarligt.

Kvinnor har i snitt stått för 70 procent av de senaste fem årens fallolyckor i Stockholms trafikmiljö. Av de äldre (65 år och äldre) som skadades under 2010–2019 skadades 68 procent i en fallolycka. För många äldre försämras synen, balansen och hörseln och samtidigt blir vi mer sköra. Många äldre är medvetna om den ökade olycksrisken och dessvärre är det inte ovanligt att äldres rädsla yttrar sig i form av att de väljer att stanna inomhus i större utsträckning. Det i sig minskar både den sociala och fysiska rörligheten samt deras välmående och ökar istället risken både för att ramla och att skadas allvarligt.

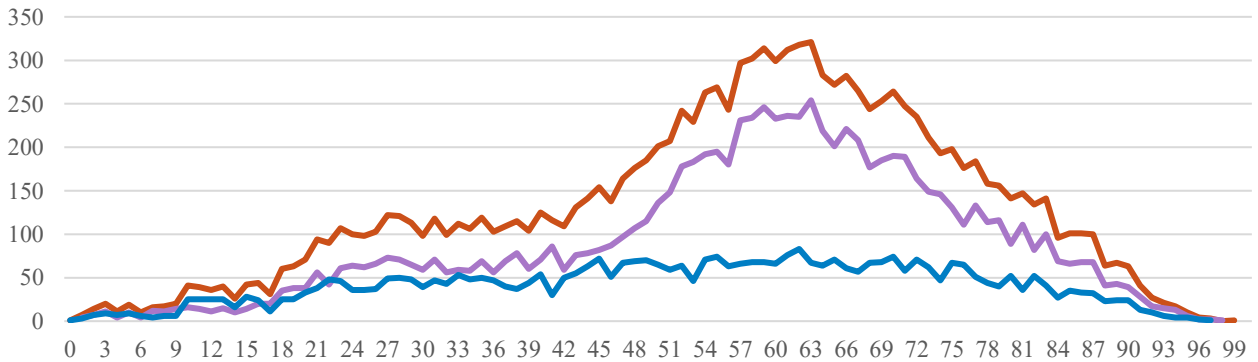
Den i särklass vanligaste orsaken till fallolyckor är halka av något slag och vanligast är halka på grund av snö och is. Även om fallolyckorna är kraftigt säsongsbetonade, sker de året runt även under månader utan vinterklimat. Även dessa året-runt-olyckor kan bero på halka men då i samband med vatten eller löv. Övriga olycksorsaker kan vara alltifrån ojämnt underlag, kanter, sviktande hälsa till dåligt underhåll eller bristande uppmärksamhet.

Effektmål

Insatser inom detta område ska bidra till att

- färre personer skadas i fallolyckor
- färre personer omkommer i fallolyckor
- fler kan, vill och vågar gå

En ökad gångtrafik samt ett klimat där temperaturen pendlar kring noll grader kan leda till ett ökat antal omkomna och skadade fotgängare. Utan insatser både från individen och inom infrastrukturen för att motverka singelolyckor för gående kommer inte gångtrafiken att bli långsiktigt hållbar. Samtidigt kan åtgärderna förutom att bidra till ökad säkerhet innebära en ökad framkomlighet och trygghet vilket i sin tur skapar en ökad tillgänglighet och delaktighet för alla gångtrafikanter.



Antal skadade (allvarligt, lindrigt, måttligt) och omkomna i fallolyckor år 2010-2019 fördelat på ålder.

Cyklisters singelolyckor



Enligt stadens cykelplan ska andelen som cyklar öka och även vintercyklingen ska öka, vilket är positivt. Samtidigt är cyklisters singelolyckor en av de vanligaste trafikolyckorna i stockholmstrafiken. Varje år skadas drygt 500 cyklister i singelolycka med cykel och är därigenom den vanligaste cykelolyckan. Singelolyckor med cykel är dessutom den näst vanligaste olyckstypen där en trafikant skadats allvarligt.

Fler män än kvinnor skadas i cykelolyckor och det gäller även för cyklisters singelolyckor. Singelolycka med cykel är den vanligaste olyckan för barn (0-15 år).

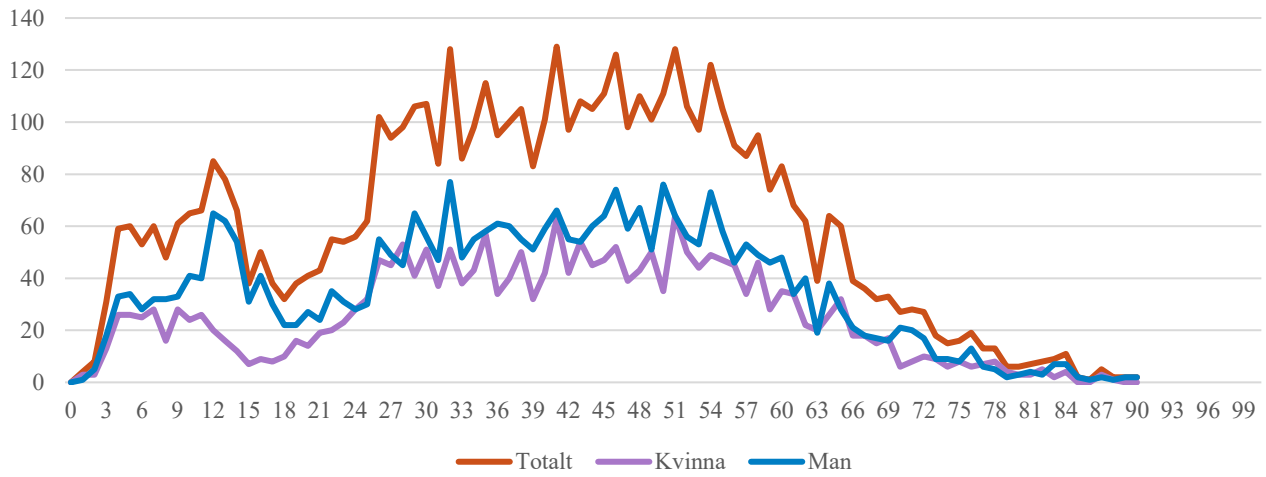
Antalet olyckor följer antalet cyklister i stor utsträckning, varför flest singelolyckor med cykel sker under sommarhalvåret. I olycksrapporterna är det inte ovanligt att det endast står ”cyklat omkull” som olycksorsak. I de fall då orsaken beskrivits mer ingående är vägens underhåll och utformning, föremål på vägen samt cyklistens beteende och interaktion med cykeln vanligt förekommande. Halka och löst grus är de vanligaste vägomständigheterna.

En ökad cykeltrafik kan leda till ett ökat antal omkomna och skadade cyklister, vilket understryker vikten av ansvarstagande, både inom staden och hos cyklisterna. Utan insatser både från individen och inom cykelinfrastrukturen för att motverka singelolyckor för cyklister kommer inte cykeltrafiken att bli långsiktigt hållbar. Samtidigt kan åtgärderna förutom att bidra till ökad säkerhet medföra en ökad trygghet och framkomlighet både för cyklister och andra trafikanter.

Effektmål

Insatser inom detta område ska bidra till att

- färre personer skadas i singelolyckor med cykel
- färre personer omkommer i singelolyckor med cykel
- ökad framkomlighet och trygghet för cyklisterna



Antal skadade (allvarligt, lindrigt, måttligt) och omkomna i singelolyckor med cykel år 2010-2019 fördelat på ålder.

Rätt hastighet

En förare som kör 30 km/h har stannat efter 20 m. Då har en förare som kör i 50 km/h ännu inte hunnit reagera.

Hastigheten är en av de viktigaste faktorerna som styr trafiksäkerheten, både när det gäller olycksrisk och skaderisk. Hastighet påverkar såväl sannolikheten att bli inblandad i en olycka som allvarlighetsgraden vid en eventuell olycka. Hastigheten påverkar också det offentliga rummets attraktivitet och förutsättningarna för ökat aktivt resande.



Den vanligaste dödsolyckan i stockholmstrafiken är motorfordon i kollision med fotgängare. Olyckskategorin utgjorde 38 procent av de omkomna i stockholmstrafiken under perioden 2010–2019 och fördelningen mellan män och kvinnor är lika. Totalt omkom 33 personer. Den mest olycksdrabbade åldersgruppen i dödsstatistiken är äldre (65 år och äldre). Trots att de utgör en relativt liten andel av Stockholms invånarantal (15 procent) så har 58 procent av fotgängarna som omkommit i kollision med motorfordon under de senaste tio åren varit 65 år eller äldre. Det vanligaste olycksscenariot är att en fotgängare blir påkörd då den korsar vägen, oftast på ett övergångsställe. Flest olyckor inträffar på det kommunala vägnätet och med hastighetsbegränsningen 50 km/h. Människans tolerans mot yttre våld, särskilt bland äldre, gör att människan i normalfallet inte tål en högre påkörningshastighet än 30 km/h.

Att bli påkörd av en bil i 50 km/h ger lika stora skador som om man hoppar ut från tredje våningen.
Trafikeniskolan.ntf.se



Den näst vanligaste dödsolyckan är singelolycka med motorfordon. Den olyckskategorin utgjorde 22 procent av de omkomna under perioden 2010–2019. Av de omkomna var 84 procent män. Av de omkomna färdades 42 procent i personbil och 42 procent på tung MC. I flera av singelolyckorna är olyckan orsakad av vårdslöst beteende som exempelvis grova hastighetsöverträdelser. Även av dessa olyckor inträffar majoriteten på stadens huvudvägnät.

Om alla körde efter skyltad hastighet skulle omkring 100 människoliv räddas i Sverige varje år.
Trafikverket

Hastighetsefterlevnaden i Stockholm ligger på ca 73 procent[2]. Staden kan vidta många olika åtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden, och göra det enklare för bilister att hålla hastigheten, ansvaret för att hålla hastigheten vilar dock på den enskilda föraren.

I en studie gjord av Folksam[3] där hastigheten mättes hos yrkestrafiken på vägar runt om i Stockholm och Uppsala framgår att i 71 procent av alla mätningar har föraren kört för fort. I en femtedel av mätningarna på 30- och 40-vägar, sett till områden, körde fler än 90 procent av yrkesförarna för fort. Även utanför skolorna gick det för fort. Där uppmättes andel överträdelser till 64 procent. Som trafikant anpassar vi oss gärna till rådande trafikrytm. Yrkestrafiken utgör en betydande andel av trafiken på stadens gator och dess regelefterlevnad kan därför ha både positiv och negativ påverkan på andra trafikanters hastighet

[2] Enligt stadens mätning på 50 utvalda platser med hastighetsgräns på 30-70 km/h.
[3] Mätning av yrkestrafikens hastighetsefterlevnad 2020, Rapport Folksam

Tät fordonstrafik med höga hastigheter skapar barriärer i staden och bidrar till otrygghet. Det visas inte minst i de ärenden som kommer in till stadens synpunktsportal där höga hastigheter och rädsla för olyckor är återkommande. I många ärenden rör det sig mer upplevd otrygghet än om en faktisk säkerhetsrisk. Den upplevda tryggheten spelar dock en stor roll för upplevelsen av det offentliga rummet och hur möjligheten till att röra sig på platsen uppfattas.



Fordonens hastighet påverkar inte minst barns trygghet och rörelsefrihet. Barn är inte en olycksdrabbad grupp i Stockholmstrafiken men samtidigt har barns stillasittande ökat och deras fysiska aktivitet minskat. Det är bra för barnens utveckling och livskvalitet om de säkert och tryggt kan ta sig mellan hemmet och skolan, aktiviteter och kamrater utan sällskap av vuxna. Detta ställer dock krav både på infrastrukturen och att barnen succesivt lär sig att vistas i trafiken på egen hand. Goda förutsättningar för aktiva transportsätt skapar möjlighet till den viktiga vardagsmotionen och att förflytta sig utan bil grundlägger en vana att resa hållbart.

Gator med låg hastighet, hastighetssäkrade konfliktpunkter och med god hastighetsefterlevnad eller i vissa fall, då situationen så kräver, en hastighet lägre än skyltad hastighet skulle skapa säkrare och tryggare miljöer för barn och äldre samt ge fördelar för alla gående. Samma förutsättningar skulle också kunna bidra till att ökad säkerhet och trygghet för cyklister.

Acceptansen för hastighetssänkningar har ökat stadigt de senaste fem åren. Två tredjedelar instämmer i att det är rimligt att sänka hastighets-gränserna för att öka trafiksäkerheten. Det är i högre utsträckning äldre och kvinnor som är av denna åsikt. 8 av 10 instämmer i att det är rimligt att sänka hastigheten till 30 km/tim där det finns många fotgängare och cyklister. En övervägande majoritet, 61 procent, instämmer i att hastighetsgränsen vid övergångsställen alltid bör vara högst 30 km/tim. Kvinnor är mer positivt inställda än män och bilförare som kör bil ofta ställer sig mer negativa än de personer som aldrig kör bil.[4]

En trygg och säker vägtrafik är inte bara en trafiksäkerhetsfråga utan också en arbetsmiljöfråga. Biltrafiken och dess hastighet utgör en allvarlig trafiksäkerhetsrisk för personalen på ett gatuarbete. Inom yrkestrafiken och inom andra sektorer där personalen använder motorfordon i tjänsten riskerar stress att leda till ökat risktagande och olyckor som följd. God hastighetsefterlevnad är positivt för arbetsmiljön men är också en förutsättning för en rättvis konkurrens.

Effektmål
Insatser inom detta område ska bidra till:

- att färre personer skadas allvarligt i fordonsrelaterade olyckor
- att färre personer omkommer i fordonsrelaterade olyckor
- ökad hastighetsefterlevnad
- fler säkra gång-, cykel- och mopedpassager
- bättre förutsättningar för barns och äldres självständiga mobilitet
- mer attraktiva miljöer för gående och cyklister
- ökad upplevd trafiksäkerhet för gående och cyklister

[4] Allmänhetens syn på trafiksäkerhet - Resultat från Trafiksäkerhetsenkäten 2020, Trafikverket

Ökad regelefterlevnad

Nollvisionens delade ansvar mellan systemutformare och trafikanter ställer krav på att alla trafikanter, oavsett trafikslag, tar sitt individuella ansvar och följer de lagar och regler som gäller i trafiken.

En nykter person definieras som en förare med blodalkoholhalt under 0,2 promille.

Många dödsolyckor sker genom grova regelöverträdelser. Förutom hastighetsöverträdelser som beskrevs i föregående avsnitt är avsaknad av bälte och inverkan av alkohol och eller annan drog bakomliggande orsaker till många dödsolyckor. Ungefär en fjärdedel av alla dödsolyckor i Stockholmstrafiken under perioden 2010-2019 var alkohol- eller drogrelaterade, enligt Trafikverkets granskning. Bältesanvändning har stadigt ökat och Stockholms län ligger högt i NTFs bältesmätning 2020. Sämst är bältesanvändningen i baksätet bland ungdomar i åldern 15-24.

Om alla strikt följde hastighetsgränserna, d.v.s. aldrig körde fortare än gränsen, skulle dödsfallen minska med ca 30 %. Om alla alltid körde nyktra skulle de minska med ca 20 % om alla alltid använde bälte med ca 10 %. Detta är våra tre största trafiksäkerhetsproblem, som tillsammans orsakar nästan ca hälften av dödsfallen i trafiken.

NTF.se

Den generella cykelhjälmsanvändningen i Stockholms stad är hög. 2019 var andelen hjälmanvändare 78 procent[5], motsvarande nationella andel var 47 procent. För vuxna var hjälmanvändningen 78 procent och för barn 70 procent. Att hjälmanvändningen är lägre för barn än vuxna beror på att hjälmanvändningen i åldersgruppen 13-15 år är låg, ungefär hälften använder hjälm. I Sverige är det lagkrav på hjälmanvändning upp till 15 år.

Krav på regelefterlevnad gäller för alla trafikanter. För att framföra motorfordon krävs olika typer av förarbevis men för de som går eller framför en cykel finns inga motsvarande krav. De senaste årens utveckling med allt fler eldrivna enpersonsfordon, som kan komma upp i höga hastigheter, ställer ökade krav på både stadens cykelinfrastruktur och på den hänsyn som trafikanterna behöver visa genom att följa trafikregler anpassa hastigheten till den miljö de befinner sig i. Stadens trafikmiljöer behöver därför vara tydliga för att ge trafikanterna ett gott stöd för att kunna förstå och följa reglerna. Alla trafikanter ansvarar för sitt eget beteende för att underlätta samspelet med andra människor i trafikmiljön, samtidigt som staden som väghållare kan förbättra förutsättningarna för ett välfungerande samspel.

Effektmål

Insatser inom detta område ska bidra till att

- färre personer omkommer i olyckor relaterade till regelöverträdelser
- transporter genererade av staden och transporter inom Stockholms stad ska utföras inom lagens ram

[5] NTF:s årliga mätning av hjälmanvändning

Säkra fordon

Varje år skadas drygt 800 personer i upphinnandeolyckor, dvs. olyckor där ett motorfordon kör in i ett framförvarande motorfordon. Det gör upphinnandeolyckor till en av de vanligaste trafikolyckorna i stockholmstrafiken. Enligt olycksstatistiken blir de flesta lindrigt skadade. Påkörning bakifrån är dock den vanligaste orsaken till whiplashskador. Det är nackskador som kan ge långsiktiga besvär.

Under de senaste tio åren har fem cyklister omkommit i kollision med motorfordon. I fyra av fallen var motorfordonet en lastbil eller buss som framfördes i låg fart. Liknande dödsolyckor finns mellan fotgängare och tunga fordon. Bland fotgängarnas dödsolyckor återfinns också ett antal olyckor där fotgängaren blivit påbackad, både av lätta lastbilar och personbilar. Även bland de allvarliga olyckorna återfinns olyckor där fotgängare och cyklister inte uppmärksammats av motorfordonsförarna. För både dödsolyckor och olyckor med allvarligt skadade mellan fotgängare och motorfordon är det vanligaste olycksscenariot att fotgängare blivit påkörd då den korsat vägen.



Fordonens säkerhet, både de passiva och aktiva säkerhetssystemen, har ökat säkerheten. Nuvarande utveckling inom fordonssidan går alltmer mot en automatisering där föraren i olika grad får stöd i sin uppgift att köra vilket ger stora möjligheter att eliminera många av de mänskliga misstag som begås i vägtrafiken inte minst i relation till gående och cyklister.

Passiva säkerhetssystem
T ex underkörningsskydd, bilbälten, krockkuddar och deformationszoner

Aktiva säkerhetssystem
T ex antisladdsystem, autobroms och

Den tekniska utvecklingen går fort och för att insatserna ska kunna optimeras krävs att väginfrastrukturens säkerhet utvecklas i samspel med fordonens säkerhetsutveckling. Det samma gäller för utvecklingen kring de digitala och automatiska funktionerna vilka också ställer krav på utveckling av kommunens digitala infrastruktur.

Det kommer dock ta många år innan den nya tekniken är fullt implementerad och för olycksrisken mellan vissa trafikantgrupper, som exempelvis gående och cyklister, kommer digitaliseringen inte ha samma effekt. Grundläggande i stadens trafiksäkerhetsarbete måste därför alltid vara att stadens offentliga miljö utformas för att stödja trafikanterna till rätt beteende.

Effektmål
Insatser inom detta område ska bidra till att

- färre personer skadas i upphinnandeolyckor
- färre fotgängare och cyklister omkommer eller skadas allvarligt i olyckor med tunga fordon och lätta lastbilar
- färre fotgängare och cyklister omkommer eller skadas allvarligt i olyckor med personbilar

Ett framgångsrikt trafiksäkerhetsarbete

Ett framgångsrikt trafiksäkerhetsarbete kräver att en rad faktorer är uppfyllda. Många aktörer behöver samverka och ta ansvar. Arbetet behöver bedrivas långsiktigt och systematiskt i en kontinuerligt lärande process. Det krävs en kombination av åtgärder där arbetet fokuserar på åtgärder med störst nytta och effekt.

Ett långsiktigt, kunskapsbaserat och systematiskt arbete

Trafiksäkerhetsarbete handlar både om att göra fysiska förändringar och att förändra beteenden och detta tar tid. Ett framgångsrikt trafiksäkerhetsarbete kräver därför uthållighet. Staden måste arbeta med dessa frågor i en långsiktig process och med erfarenhetsåterföring i syfte att hela tiden utvecklas och göra ständiga förbättringar. Arbetet och dess prioriteringar ska utgå från kända effektsamband om vilka tillstånd som har stor betydelse för trafiksäkerhet men samtidigt vara flexibelt för att möta förändrade förutsättningar. Ett aktivt kunskaps- och erfarenhetsutbyte, en god omvärldsbevakning och en kreativ dialog med övriga aktörer är avgörande för ett framgångsrikt trafiksäkerhetsarbete.

Det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet bör ske utifrån tre perspektiv.

- Säkerställa och förstärka det arbete som redan ger resultat.
- Utveckla och inkludera nya områden
- Anpassa trafiksäkerhetsarbetet efter nya förutsättningar.

Samverkan och ett tydligt ansvarstagande



Flera olika aktörer i samhället har direkt eller indirekt inflytande på trafiksäkerheten. Staden har både ett ansvar och möjlighet att påverka utvecklingen genom sin roll som myndighet, väghållare, upphandlare, verksamhetsutövare, kunskapsspridare, föredöme med mera. Ansvaret och möjligheten att påverka skiljer sig dock åt mellan stadens förvaltningar och bolag. Dessutom har staden bara begränsad rådighet över trafiksäkerhetsutveckling avseende såväl väghållaransvar som exempelvis teknisk utveckling, övervakning och beteende. Arbetets framgång är därför beroende av att flera aktörer visar engagemang och ansvarstagande. Trafiksäkerhetsarbetet måste också utvecklas genom god samverkan och i nära samarbete, både internt inom stadens verksamhet och med externa aktörer. Polisen och stadens invånare/trafikanter är viktiga externa aktörer men också andra myndigheter, näringsliv, civilsamhälle, akademi och industrin.



Åtgärdsplan med fem åtgärdsområden

En trafiksäkerhetsplan bör å ena sidan vara långsiktig – en stabil grund att basera trafiksäkerhetsarbetet på, å andra sidan bör den ha utrymme för att anpassas till förändringar i samhället och/eller tillgängliga resurser.

Trafiksäkerhetsplanen pekar ut den strategiska riktningen framåt men fastställer inte vilka konkreta åtgärder som ska utföras. Konkreta och tidsatta åtgärder inom insatsområdena tas fram i den till trafiksäkerhetsplanen tillhörande åtgärdsplanen. Åtgärdsplanen bygger på att alla aktörer tittar på sin egen verksamhet och lyfter fram åtgärder inom sitt verksamhetsområde. I åtgärdsplanen samlas de åtgärder som respektive aktör har för avsikt att utföra inom utpekad tidsperiod. Genom att synliggöra planerade åtgärder skapas också förbättrade möjligheter till synergier mellan olika åtgärder och ökad samverkan och dialog mellan aktörerna. Den aktör som angett en åtgärd är också den som ansvarar för dess genomförande.

Staden har i arbetet med åtgärdsplanen tagit inspiration av Trafikverkets nationella arbete med ”Gemensam aktionsplan för säker vägtrafik 2019-2022” i vilken Stockholms stad är en av aktörerna.

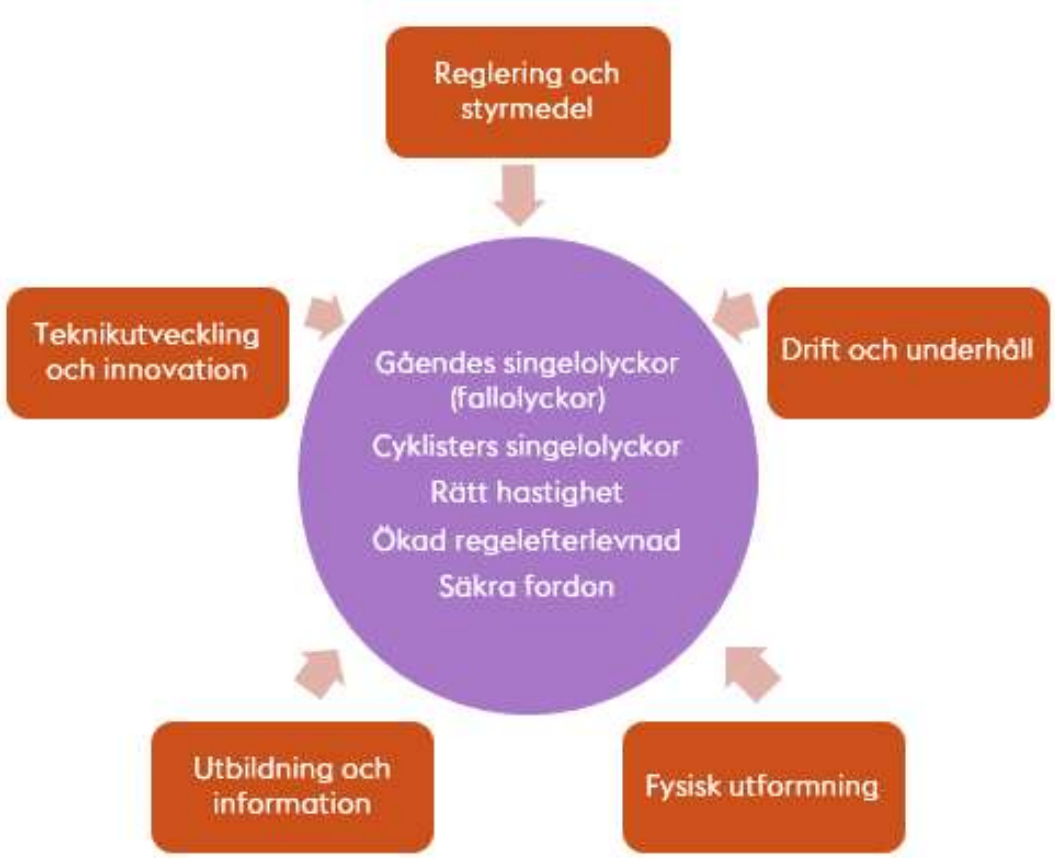


Fem åtgärdsområden

Åtgärdsplanen är organiserad i fem åtgärdsområden inom vilka aktörerna ska bidra med åtgärder i syfte att uppfylla effektmålen för de fem prioriterade insatsområdena. De fem åtgärdsområdena är:

- Reglering och styrmedel
- Utbildning och information
- Fysisk utformning
- Drift och underhåll
- Teknikutveckling och innovation

Nedan görs en introduktion av åtgärdsområdena. En mer utvecklad beskrivning återfinns i åtgärdsplanen.



Reglering och styrmedel

Staden ska aktivt och målinriktat skapa förutsättningar för en mer trafiksäker miljö och säkra beteende genom att använda sin potential som stor upphandlare, arbetsgivare och myndighet.

Genom en målinriktad och smart användning av kommunala styrmedel kan staden göra stor skillnad i att främja en långsiktig hållbar utveckling av transportsystemet på den attraktiva stadens villkor.



Cirka två tredjedelar av stadens totala omsättning utgörs av inköpsutgifter för varor, tjänster och entreprenader. Det gör krav vid upphandling till ett kraftfullt styrmedel. Genom att ställa trafiksäkerhetskrav (exempelvis hastighetsefterlevnad och alkolås) vid upphandlingar av fordon och transporter kan staden påverka trafiksäkerheten på lokal nivå men också utanför stadens gränser. Kunskapen om kriterier och uppföljning behöver öka. Det samma gäller för möjligheterna att ställa trafiksäkerhetskrav vid myndighetsutövning som exempelvis tillståndsgivning, bidrag och i detaljplanearbetet.

För en ökad regelefterlevnad krävs ett förebyggande arbete samt god tillsyn och trafikövervakning. Nya arbetssätt och metoder samt samverkan med polisen behöver utvecklas.

Staden ska föregå med gott exempel och ska som arbetsgivare tillse att anställda som vistas i trafiken inte skadas eller dödas eller riskerar att skada eller döda andra.

Utbildning och information

Staden ska aktivt och målinriktat öka medvetenheten och förståelsen för de trafiksäkerhetsrelaterade frågorna. Detta gäller såväl till yrkesverksamma, som genom sitt arbete kan påverka trafiksäkerheten, som till trafikanter i alla åldersgrupper.



Staden behöver bygga upp och upprätthålla en god kompetens kring trafiksäkerhet inom organisationen. Kontinuerlig kunskaps- och kompetensutveckling bör riktas till kommunens anställda, entreprenörer och politiker som på olika sätt medverkar i och påverkar trafiksäkerhetsutvecklingen.

En viktig del för ökad medvetenhet och förståelse är synliggörande av stadens mest frekventa olyckor samt bakomliggande orsaker, effektsamband och trafiksäkerhetsarbetets synergieffekter med andra områden. Samverkan för att upprätthålla god olycksdata krävs men också utveckling och komplettering av andra mät- och analysmetoder i syfte att erhålla ett bättre underlag.



Trafikanten bidrar till sin egen och andras trafiksäkerhet genom att följa regler och lagar samt i övrigt anpassa sig till rådande förhållanden. Genom information och kommunikation ska staden skapa ökad förståelse och acceptans för de åtgärder som genomförs samt ökat ansvarstagande och trafiksäkra beteenden hos trafikanterna.

Staden ska ha en god och kontinuerlig dialog med medborgarna. Genom att öppna upp för dialog, delaktighet och inflytande för att ta del av medborgarnas/allmänhetens synpunkter och erfarenheter kan staden få information om åtgärdsbehov, men kan också dra viktiga lärdomar om upplevelser och vad olika grupper anser som viktiga åtgärder.



Fysisk utformning

Staden ska aktivt och målinriktat skapa förutsättningar för en mer trafiksäker miljö genom att befintliga miljöer åtgärdas samt att trafiksäkerhetsperspektivet genomsyrar hela plan- och byggprocessen.

Redan i översiktsplanen läggs grunden för stadens trafiksäkerhetsarbete då den visualiserar en ambitionsnivå. Genom hela kedjan i planprocessen tas sedan beslut som påverkar hur det slutliga resultatet blir. Utifrån en stadsplanering som främjar hållbart resande och genom en fysisk planering som gynnar och prioriterar hållbara trafikslag ökar staden förutsättningarna för en god trafiksäkerhet.

Staden växer och nya områden tillkommer men stora delar av staden är redan utbyggd. Olika stadsbyggnadsideal har präglat utbyggnaden vilket innebär olika behov och förutsättningar för trafiksäkerhetsarbetet både inom och mellan olika stadsdelar. Staden måste arbeta strukturerat med

hur trafiksäkerhetsaspekter ska beaktas i den fysiska planeringen samt ta fram olika typer av stödmaterial.

Den fysiska planeringen måste drivas integrerat med den utveckling som sker av olika fordonstyper som exempelvis eldrivna enpersonsfordon samt den tekniska utvecklingen för att möta upp de krav eller nya förutsättningar som skapas.

De grundläggande förutsättningarna för en god regelefterlevnad samt att stadens trafikmiljö blir säker och upplevs som trygg är att trafikmiljön, både befintlig och tillkommande, utformas så att den naturligt stödjer trafikanten att göra rätt samt att den är enkel att förstå. Stadens vägar och gator ska ha hastighetsgränser som är lämpliga i förhållande till vägens eller gatans utformning, omgivning och funktion samt de trafikantgrupper som färdas längs och tvärs. Vid gång-, cykel- och mopedpassager är det extra viktigt att hastigheten är låg.



Gående och cyklisters infrastruktur ska främja en god framkomlighet, säkerhet och trygghet.

Drift och underhåll

Staden ska aktivt och målinriktat skapa en trafiksäker miljö genom att utföra drift, underhåll och avstängningar med hög kvalitet samt vid planering skapa goda förutsättningar för framtida drift och underhåll.

En god kvalitet på stadens drift- och underhåll har stor potential att minska antalet singelolyckor med gående och cyklister och samtidigt öka deras framkomlighet och trygghet. Som väghållare kan staden ställa krav

på standarder för barmarks- och vinterväghållning samt underhåll. Särskilt stor potential finns inom halkbekämpning av gångytor, främst på grund av is- och snö men också på grund av löv och grus. Levererad kvalitet ska säkerställas genom kontroller och uppföljningar. Kunskap och möjligheter att mäta och följa upp kvalitet och effektivitet ur trafiksäkerhetssynpunkt bör öka. Nya arbetsmetoder och arbetsrutiner för vinterväghållning med fokus framförallt på gående behöver arbetas fram i samverkan med entreprenörer och leverantörer.



Redan under planeringsskedet ska goda förutsättningar för framtida drift- och underhållsåtgärder skapas. Kvalitet och gestaltning av stadens gaturum ska kunna upprätthållas på ett tids- och kostnadseffektivt sätt. En kontinuerlig verksamhetsutveckling behövs där nya material och produkter testas, utvärderas och dokumenteras.

Staden växer och det pågår utbyggnad både av nya stadsdelar och nya infrastruktursatsningar. Byggverksamheten medför ökad trafik med tunga fordon, avstängningar och omledning av trafikanter av alla slag. Säkerhet och framkomlighet för oskyddade trafikanter vid vägarbeten och andra tillfälliga störningar måste vara inkluderade i stadens styrdokument. Stadens riktlinjer och rutiner behöver ses över samtidigt som nya metoder och avstängningsmaterial behöver arbetas fram.

Teknikutveckling och innovationer

Staden ska aktivt och målinriktat öka trafiksäkerheten genom att utnyttja och skapa förutsättningar för den potential som teknikutvecklingen bidrar till. Staden ska också aktivt testa nya lösningar samt delta i olika innovations- och utvecklingsprojekt.

Teknikutvecklingen går snabbt med elektrifiering, digitalisering och ökad automation som starka pådrivare. Ny teknik är en viktig del i ett säkert transportsystem och har även stor potential att bidra till en säkrare och mer trygg och attraktiv stad.

Digitaliseringen bidrar till automatiseringen av fordonsflottan och ökad automatisering kan bidra till säkrare transporter. Med uppkopplade fordon skapas även möjligheter för ökad styrning av fordon på stadens villkor, till exempel genom geofencing. Geofencing är en funktion som används redan idag men för uppskalning krävs utveckling inom stadens digitala infrastruktur, såväl inom datakvalitet som arbetsprocesser och delning av data.

Fordonens krocksäkerhet, körsäkerhet och säkerhetshöjande system är faktorer som är mycket viktiga ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. Staden har liten rådighet över fordonsutvecklingen, men kan genom upphandling ställa krav på fordonens utrustning och olika säkerhetshöjande system och därigenom påverka utveckling och påvisa efterfrågan.



Trafiksäkerhetsarbetet ska stimulera till nytänkande och innovationer samt skapa förutsättningar för nya och bättre lösningar. Staden behöver aktivt arbeta för och testa nya arbetsmetoder och lösningar samt delta i innovationsprojekt för att utveckla nya idéer, produkter och tjänster. Särskilt fokus behöver läggas på gåendes och cyklisters säkerhet. Nya lösningar, produkter och arbetsmetoder utvecklas med fördel i projekt med parter från olika delar av civilsamhälle, offentliga aktörer, akademi och näringsliv. Deltagande i sådana projekt bidrar till omvärldsbevakning och kontinuerlig kunskapsuppbyggnad samt möjliggör för staden att vara testbädd för innovationer och ny teknik.



En kombination av åtgärder

Trafiksäkerheten beror på en kombination av faktorer där både miljö, trafikant och fordon samverkar. Trafiksäkerhetsarbetet ska präglas av nytänkande och innovation samt innehålla en smart kombination av åtgärder. En typ av åtgärd kan ha effekt på flera olyckstyper. Samtidigt finns ingen åtgärd som är heltäckande för alla olyckstyper utan det krävs en kombination av åtgärder, oftast inom flera åtgärdsområden, för att förebygga och förhindra olyckor samt minska allvarlighetsgraden för de olyckor som i alla fall inträffar. Vissa åtgärder får en direkt påverkan på olyckorna, medan andra är mer förutsättningsskapande.



Genom en kombination av åtgärder inom flera åtgärdsområden kan olyckor förebyggas, förhindras eller minskas i allvarlighetsgrad.
Källa: Fallolyckor bland gångtrafikanter, Carlsson och Svensson 2015.

Exempel på åtgärder som förebygger olyckor:
Ökad kunskap, balansträning, halkbekämpning och låga hastigheter

Exempel på åtgärder som förhindrar olyckor:
Autobroms och broddar

Exempel på åtgärder som minskar olyckans allvarlighetsgrad:
Bälte, cykelhjälm, påkörningsvänlig front och låga hastigheter



Kontinuerlig avstämning och uppföljning

Den årliga nationella uppföljningen av trafiksäkerhetsutvecklingen är en viktig informationskälla till stadens uppföljningsarbete. Den nationella uppföljningen ska dock kompletteras med en årlig uppföljning baserad på stadens data och utfört arbete. Uppföljningen ska ge information om hur trafiksäkerhetsarbetet utvecklas och i vilken utsträckning staden bidrar till satta mål samt ge möjlighet till eventuella justeringar i arbetet.

Uppföljningen bör omfatta:

- Mot själva utfallet, dvs. olycksutvecklingen.
- Mot prestation, dvs. att åtgärderna är genomförda.
- Mot att förutsättningarna eller möjligheterna har blivit bättre, dvs. effektmålen.

Avstämning och uppföljning av trafiksäkerhetsarbetet ska ske inom ramen för arbetet med åtgärdsplanen.