



Anna-Sofia Welander
Trafikplanering
08-508 261 94
anna-sofia.welander@tk.stockholm.se

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2008-03-18

Trafiksäkerhetsprogram för Stockholms stad 2009-2013, Del I Analys av befintlig trafiksäkerhetssituation

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner kontorets förslag till *Trafiksäkerhetsprogram för Stockholms stad 2009-2013, Del I Analys av befintlig trafiksäkerhetssituation*.

Magdalena Bosson
Förvaltningschef

Anette Scheibe
Avdelningschef

Staffan Forsell
Enhetschef

Sammanfattning

I samband med kommunfullmäktiges beslut om budget för 2008 fick trafik- och renhållningsnämnden i uppdrag att revidera *Trafiksäkerhetsprogram för Stockholms stad 2005-2010*. Det reviderade programmet presenteras i två delar. Detta är den första delen, som är en analys av den befintliga trafiksäkerhetssituationen i Stockholm. Syftet är att skapa en gemensam problembild bland alla som på något sätt är verksamma inom staden. Utifrån analysen har trafikkontoret identifierat de problemområden som utgör de största trafiksäkerhetsproblemen. Åtgärder inom dessa områden har störst potential för att åstadkomma förbättringar. De identifierade områdena är huvudgator, tung trafik och oskyddade trafikanter, drift och underhåll på gång- och cykelytor, trafikmiljö runt skolor och på lokalgator, förbättrad kunskap samt information och kommunikation. Den andra delen av programmet kommer att redovisa mål och vilka specifika åtgärder staden behöver prioritera att arbeta med för att nå de uppsatta målen.



Bakgrund

Nollvisionen är grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige. Det beslutade riksdagen 1997¹. Nollvisionen innebär att människor inte ska dödas eller skadas allvarligt i vägtrafiken. Trafiksäkerhetsarbete i Nollvisionens anda innebär att vägar, gator och fordon i högre grad ska anpassas till människans förutsättningar. Samtidigt ska åtgärder göras för att förhindra olyckor. Beslutet om nollvisionen förändrade synen på ansvar i vägtransportsystemet. Alla har ansvar för att visionen förverkligas – såväl den enskilda trafikanten som de som utformar systemet. Trafikantens ansvar är att följa gällande trafikregler och visa hänsyn, omdöme och ansvar. Systemutformarna ska se till att hela systemet är säkert. Med nollvisionen läggs det yttersta ansvaret på systemutformarna. Det innebär att om trafikanterna begår misstag så är systemutformarna ansvariga för att vidta åtgärder så att olyckan inte leder till dödsfall eller svåra skador. Till systemutformarna hör bland andra kommunerna, såväl politiker som tjänstemän.

Den 21 februari 2005 beslutade Stockholms kommunfullmäktige om *Trafiksäkerhetsprogram för Stockholms stad 2005-2010*. I samband med kommunfullmäktiges beslut om budget för 2008 fick Trafik- och renhållningsnämnden i uppdrag att revidera trafiksäkerhetsprogrammet. Det reviderade programmet beskriver hur Stockholms stad ska inrikta trafiksäkerhetsarbetet under perioden 2009-2013. Programmet presenteras i två delar. Detta är den första delen, som är en analys av den befintliga trafiksäkerhetssituationen i Stockholm. Syftet med denna del är att skapa en gemensam problembild bland alla som på något sätt är verksamma inom staden, såsom beslutsfattare, tjänstemän och övriga anställda samt andra aktörer. Utifrån analysen identifieras de problemområden som är av störst vikt att åtgärda för att åstadkomma förbättringar. Mål och åtgärder kommer att presenteras i del 2.

Förutsättningar för ett framgångsrikt trafiksäkerhetsarbete

Utifrån hur andra trafiksäkerhetsprogram har genomförts har man identifierat ett antal faktorer som bör vara uppfyllda för att ett program ska bli verkningsfullt. Dessa är:

- Trafiksäkerhetsarbete är långsiktigt. Förändringar tar tid.
- Tydlig ansvarsfördelning.
- Tydliga åtgärdsområden.
- Samverka i nätverk.
- Uppföljning.
- Integrera med andra åtgärder.
- Förbättrad kunskap.
- Förankring.

¹ Regeringens proposition 1996/97:137 Nollvisionen och det trafiksäkra samhället.

De viktigaste trafiksäkerhetsfaktorerna

Det finns ett antal faktorer som har stor betydelse för trafiksäkerheten. De främsta beskrivs kort nedan.

Hastigheten är en av de viktigaste faktorerna för trafiksäkerheten. Oavsett vad som föregått olyckan är hastigheten avgörande för hur svårt människor skadas i en trafikolycka. Hög hastighet bidrar också till att olyckor överhuvudtaget inträffar. Redan små förändringar i hastighet har stora effekter på trafiksäkerheten.

De positiva effekterna av att använda **bilbälte** är mycket stora. **Cykelhjälm** har en god skyddseffekt mot svåra skullskador och hjärnskakning.

Alkohol och andra droger påverkar människan på många sätt. Studier visar att en onykter förare löper betydligt större risk att dödas i en trafikolycka än en nykter förare.

Standard, drift och underhåll på gång- och cykelytor har stor betydelse för singelolyckor med fotgängare och cyklister.

Stockholmarnas attityder

Intresset för trafiksäkerhet är stort bland medborgarna i Stockholm. Det visar inte minst den mängd brev, mail och telefonsamtal om önskade åtgärder och klagomål på för höga hastigheter som kommer in till staden. Sveriges Kommuner och Landsting har gjort en undersökning bland medborgare i 84 av landets kommuner, däribland Stockholm. Omkring 75 procent av de stockholmare som deltog svarade att de inte tycker att trafiksäkerheten i Stockholm är bra.² Hösten 2007 ställde trafikkontoret ett antal frågor om trafiksäkerhet till 400 slumpmässigt utvalda stockholmare.³ Av tio trafikantbeteenden ansåg en stor majoritet att ”att inte köra rattfull” är allra viktigast för trafiksäkerheten. Därefter följde ”att inte köra mot rött ljus” och ”att hålla hastigheterna”. Snöröjning, sandning och halkbekämpning, parkering, trafiksäkerheten för barn och underhållet på gator och vägar är det som de tillfrågade stockholmarna angav som de största trafikproblemen i den egna stadsdelen.

² Kritik på teknik 2007. Redovisning av kundenkäter i teknisk förvaltning. Sveriges Kommuner och Landsting.

³ Stockholmsbussen oktober 2007, Utrednings- och statistikkontoret.



Trafiksäkerhetsläget i Stockholms stad

Stockholms stad har bara information om de trafikolyckor som rapporteras in av polisen. De trafikolyckor som rapporteras till polisen är endast del av alla olyckor som inträffar. Mörkertalet är stort. Bilden blir därmed inkomplett och missvisande. Enligt polisens rapporter inträffar årligen omkring 1 500 trafikolyckor i Stockholm. Omkring 2 100 människor blir skadade i dessa olyckor. Den största delen av trafikolyckorna, 70 procent, inträffar på stadens huvudgator. Även merparten av dödsolyckorna inträffar på huvudgatorna. Omkring två tredjedelar av de skadade är bilister. Här är det viktigt att notera att det finns ett mörkertal och att mörkertalet är större för fotgängare och cyklister. Under de senaste åren har antalet skadade bilister minskat medan antalet skadade fotgängare, cyklister, mopedister och motorcyklister har ökat.

Trafikskador innebär, förutom personligt lidande, också stora kostnader för individen och samhället. De årliga samhällsekonomiska kostnaderna för trafikskadorna i Stockholm beräknas till cirka tre miljarder kronor. Cirka 700 miljoner av dessa är materiella kostnader d.v.s. direkta kostnader för olika aktörer, däribland kommunen.

Fotgängare och cyklister är utsatta. Mellan 2003 och 2006 omkom 41 trafikanter i Stockholm. 27 av dessa var fotgängare, cyklist eller mopedist. Trafikanter över 65 år är överrepresenterade bland omkomna. I hälften av dödsolyckorna med fotgängare och cyklister har ett tungt fordon, alltså en tung lastbil eller buss, varit inblandat.

Varje år rapporteras omkring 300 skadade fotgängare och omkring 250 skadade cyklister till polisen. De flesta skadas i innerstaden i konflikt med motorfordon. Många cyklister skadas i singelolyckor som aldrig kommer till polisens kännedom. Statistiken från polisen omfattar inte singelolyckor med fotgängare, alltså olyckor när gående snubblar, halkar eller på annat sätt faller och skadar sig utan inblandning från andra trafikanter eller fordon. Studier visar att dessa olyckor utgör ett betydande trafiksäkerhetsproblem.

Under de senaste åren har antalet mopedolyckor ökat. Två tredjedelar av olyckorna inträffar i ytterstaden. Enligt polisens rapporter skadas omkring 100 mopedister varje år. Hälften av dessa är 15-17 år.

Motorcyklister. Antalet motorcyklar har ökat under de senaste åren och ökningen fortsätter. Varje år rapporteras drygt 100 skadade motorcyklister.

Åkande i bil, lastbil och buss. Upphinnandeolyckor, dvs. påkörning bakifrån och singelolyckor är de vanligaste olyckstyperna för de som skadas i bil. Huvuddelen av upphinnandeolyckorna inträffar på de större trafiklederna och på huvudgatorna till och från innerstaden. Två tredjedelar av singelolyckorna inträffar i ytterstaden. Enligt polisens rapporter skadas omkring 1 300 bilåkande varje år. Varje år rapporteras omkring 30 personer som skadas i buss. I statistiken finns också omkring 70 personer som årligen skadas i lastbil.

Särskilt utsatta grupper. Fotgängare och cyklister är utsatta i stockholmstrafiken. Förutom dessa finns grupper som saknar förutsättningar att i alla lägen förstå och/eller klara av trafiken och trafiksystemet. Detta gäller i hög grad barn, äldre och personer med funktionsnedsättning. Dessa grupper behandlas därför särskilt i detta program.

Andra trafiksäkerhetsindikatorer

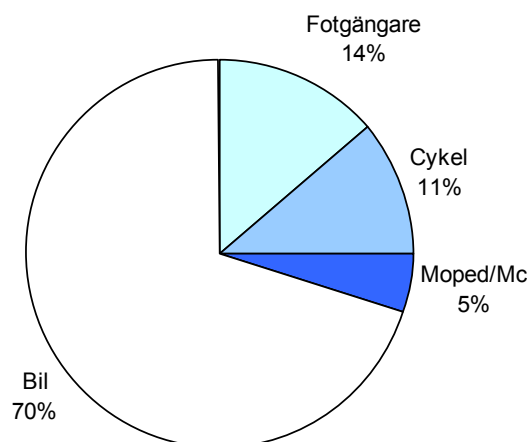
Kunskap om trafikolyckor är en viktig del för att beskriva och analysera trafiksäkerhetsläget. Men olyckorna säger inte allt. Det finns andra indikatorer som har stor betydelse för trafiksäkerheten. Några av de viktigaste är:

- Hastighet. Många förare i Stockholm kör för fort.
- Skyddsutrustning i bil. Alla stockholmare använder inte skyddsutrustning.
- Cykelhjälm.
- Alkohol och andra droger bland förare.
- Dåligt anpassad eller komplex trafikmiljö.

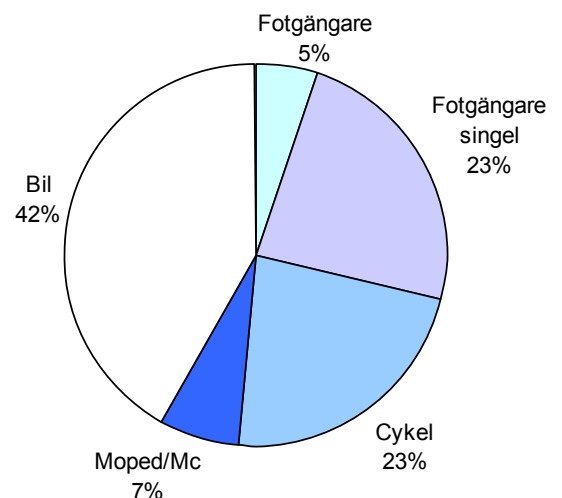
Sjukvårdsstatistik ger en bättre och annorlunda bild

Enligt en uppskattning som trafikkontoret låtit göra skadas mellan 5 000 och 5 800 trafikanter varje år i Stockholm. Detta är en betydligt högre siffra än vad som framgår av polisrapporterna. Fördelningen mellan trafikantslagen skiljer sig också. De oskyddade trafikanterna utgör en betydligt större andel av de skadade än vad polisens rapporter visar. Den officiella bilden av trafiksäkerheten är alltså både ofullständig och missvisande. Att åstadkomma en fungerande sjukhusrapportering i Stockholmsregionen är en viktig förutsättning för att kunna bedriva ett effektivt trafiksäkerhetsarbete i Stockholm.

Trafikskadade i polisrapporterade trafikolyckor i Stockholms stad



Trafikskadade i Stockholms stad efter uppskattat antal





Prioriterade problemområden

Utifrån analysen av trafiksäkerhetssituationen har trafikkontoret identifierat de största problemområdena i Stockholm. Åtgärder inom dessa områden har störst potential för att åstadkomma förbättringar.

Huvudgator. En större del av trafiksäkerhetsproblemen i staden återfinns på huvudgatunätet. För att åstadkomma väsentliga trafiksäkerhetsförbättringar är det viktigt att insatser görs på detta nät. De områden som är av störst vikt att åtgärda är:

- **Höga hastigheter.** Staden behöver ta fram strategier och åtgärder för en bättre efterlevnad av hastighetsgränserna.
- **Gång- och cykelpassager.** Ett säkert trafiknät kräver också punktåtgärder för lägre hastighet vid särskilt utsatta platser, exempelvis gång- och cykelpassager. Staden måste ta fram riktlinjer för när, var och hur åtgärder ska ske.
- **Komplexa trafikmiljöer.** Staden behöver identifiera och åtgärda dessa platser.
- **Sidoområden.** Allvarliga skador kan förebyggas genom förlåtande sidoområden.

Tung trafik och oskyddade trafikanter. Den tunga trafiken utgör en stor risk för fotgängare och cyklister. Situationer där olyckor inträffar och som måste åtgärdas är främst platser där tunga svängande fordon som kan komma i konflikt med fotgängare och cyklister, backning med tunga fordon och gator med mittkörfält för busstrafik.

Drift och underhåll. Standard, drift och underhåll på gång- och cykelytor har stor betydelse för singelolyckor med fotgängare och cyklister. Det är angeläget att undersöka hur staden kan öka säkerheten genom förändringar och förbättringar av drift och underhåll på dessa ytor. Även tillfälliga åtgärder i gatumiljön, exempelvis gatuarbeten, måste vara säkert utformade.

Trafikmiljö runt skolor och på lokalgator/bostadsområden. Många fotgängare, cyklister samt barn och äldre rör sig frekvent i lokalgatunätet. Barn och äldre tillhör de svagaste och mest utsatta grupperna i trafiken och ska därför prioriteras i trafiksäkerhetsarbetet. Områden som är särskilt viktiga att åtgärda är gång- och cykelpassager, separering, höga hastigheter samt bilskjutsning till och från skolor. Det är viktigt att miljön runt stadens skolor är säker och trygg.

Information och kommunikation. Genom informations- och kommunikationsåtgärder måste staden arbeta med att öka insikten och förståelsen för vilka beteenden och åtgärder som har stor betydelse för trafiksäkerheten. För att acceptans för de åtgärder som stadens gör krävs en god och kontinuerlig dialog med medborgarna.



Förbättrad kunskap. För att kunna utvärdera och rikta åtgärder rätt fordras god kunskap om trafiksäkerhetsläget. Det är angeläget att åstadkomma en fungerande sjukhusregistrering i Stockholmsregionen. Staden bör vara med och bidra till detta. Det behövs även bättre kunskap om andra faktorer samt effekter av olika åtgärder.

Stadens interna arbete. Kunskapen och medvetenheten om trafiksäkerhet måste höjas inom staden. För att vara trovärdig gentemot allmänheten och externa aktörer har staden ett ansvar att föregå med gott exempel.

Samråd

I arbetet med denna del av trafiksäkerhetsprogrammet har kontoret genomfört workshops bland annat med kontorets trafikkommitté. Programdelen har skickats på remiss till trafikkommittén, Stadsbyggnadskontoret och Exploateringskontoret. Svar på remissen har inkommit från Polisen, NTF, Stadsbyggnadskontoret och Exploateringskontoret. Samtliga av dessa anser att kontorets beskrivning av den befintliga trafiksäkerhetssituationen överensstämmer med deras uppfattning.

Det fortsatta arbetet

Detta är den första delen i revideringen av trafiksäkerhetsprogrammet. Nästa del, Del 2, kommer att redovisa mål och vilka specifika åtgärder staden behöver prioritera att arbeta med för att nå de uppsatta målen. Kontoret planerar att redovisa denna del för nämnden hösten 2008. Avsikten är att trafiksäkerhetsprogrammet i sin helhet ska föras till kommunfullmäktige för antagande.

Slut