

Handläggare
Catarina Nilsson
08-508 26 242**Till**
Trafiknämnden
2018-03-08

Trafiksäkerhetsprogrammets åtgärdsplan 2017. Slutredovisning

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner slutredovisning avseende trafiksäkerhetsprogrammets åtgärdsplan för 2017.

Jonas Eliasson
FörvaltningschefMattias Lundberg
AvdelningschefErika Björnsson
Enhetschef

Sammanfattning

Stockholms stads trafiksäkerhetsarbete grundas på "*Trafiksäkerhetsprogram för Stockholms stad 2010-2020*" som antogs av kommunfullmäktige 2010. Programmet beskriver hur staden ska fokusera och inrikta trafiksäkerhetsarbetet för att nå högsta möjliga effekt utifrån tillgängliga resurser. Åtgärder konkretiseras årligen i särskilda åtgärdsplaner. Stadens trafiksäkerhetsarbete utgår från Nollvisionen, som innebär att ingen människa ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken.

Denna slutredovisning är en sammanställning av de specifika trafiksäkerhetssatsningar som kontoret genomfört under 2017. Genomförandebeslut fattades av trafiknämnden 2017-02-02.

Trafikkontoret
TrafikplaneringFleminggatan 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
stockholm.se

Stadens trafiksäkerhetsarbete har fokuserats på åtgärder inom områdena hastighetsefterlevnad, säkra huvudgator och ökad kunskap hos alla som bor och verkar i staden.

De totala utgifterna under 2017, inklusive nedlagd tid, utredning/projektering, entreprenad, byggledning, besiktning etc. för projekten är:

- Obevakade övergångsställen med dubbla körfält ca 4,0 mnkr.
- Trafikantförbättrande åtgärder ca 13,1 mnkr.
- Gcm-passager ca 0,9 mnkr.
- Åtgärder för ökad kunskap och strategiskt trafiksäkerhetsarbete ca 2,6 mnkr.

Kontoret har för åtgärder vid obevakade övergångsställen med dubbla körfält från Trafikverket ansökt om slututbetalning om 1,2 mnkr för statlig medfinansiering.

I arbetet med säkra huvudgator samt ökad hastighetsefterlevnad har kontoret även undersökt möjligheterna för hastighetspåminnande skyltar, satt upp en VMS-skylt vid Ängbyplan, fört dialog kring samt ansökt om och beviljats ATK på Magelungsvägen.

En stor del av kontorets trafiksäkerhetsarbete har utgjorts av arbetet med hastighetsplanerna, skolprojekten samt cykelplanens genomförande. Åtgärder inom dessa projekt redovisas separat.

Kontoret har också på olika sätt bidragit till att både den egna och andras kunskap inom trafiksäkerhetsfrågorna ökat. Exempelvis har kontoret deltagit i flera nätverk och arbetsgrupper inom trafiksäkerhetsområdet, beteendepåverkande åtgärder har utförts i samband med de fysiska åtgärderna kring skolorna och stadens olycksstatistik har analyserats och sammanställts i en årsrapport samt använts för att göra t ex ”Hot spots”-kartor.

Bakgrund

Stockholms stads trafiksäkerhetsarbete grundas på ”*Trafiksäkerhetsprogram för Stockholms stad 2010-2020*” som antogs av kommunfullmäktige 2010. Programmet beskriver hur staden ska fokusera och inrikta trafiksäkerhetsarbetet för att nå högsta möjliga effekt utifrån tillgängliga resurser. Åtgärder konkretiseras årligen i särskilda åtgärdsplaner. Stadens trafiksäkerhetsarbete utgår från Nollvisionen, som innebär att ingen människa ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken.

Stockholms stads övergripande trafiksäkerhetsmål är att antalet omkomna och svårt skadade i polisrapporterade trafikolyckor ska minska med 40 procent från 2010 fram till år 2020.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret. Trafiknämndens råd för funktionshinderfrågor har tagit del av tjänsteutlåtandet.

Projektets genomförande

Denna redovisning är en sammanställning av de specifika trafiksäkerhetssatsningar som kontoret genomfört under 2017. Genomförandebeslut fattades av trafiknämnden 2017-02-02. Trafiksäkerhetsfrågorna är viktiga i trafikkontorets verksamhet och ska beaktas i samtliga projekt som genomförs. Det betyder att trafiksäkerhetsåtgärder också ingår och har ingått som en naturlig eller kompletterande del i kontorets övriga projekt.

Trafiksäkerhetsarbetet ska fokuseras på åtgärder som i trafiksäkerhetsprogrammet pekats ut som åtgärder vilka ger stor effekt och som staden har stor rådighet över. De åtgärder som kontoret har fokuserat sitt arbete på är:

- Säkra huvudgator och åtgärder för säkrare korsningspunkter
 - *Obevakade övergångsställen med dubbla körfält*
 - *Åtgärder vid gång- cykel och mopedpassager (gcm-passager)*
 - *Åtgärder vid platser där många olyckor har skett, så kallade ”hot spots”*
 - *Trafikantförbättrande åtgärder*
 - *VMS på Bergslagsvägen*
 - *Åtgärder inom ramen för Plan för säkra och trygga skolvägar*
 - *Åtgärder inom ramen för Cykelplanen*

- Åtgärder för ökad hastighetsefterlevnad
 - *Hastighetsplaner*
 - *Hastighetspåminnande skyltar*
 - *ATK*
- Åtgärder för ökad kunskap och strategiskt trafiksäkerhetsarbete
 - *Nätverk/Kunskapsutbyte/Kunskapsspridning*
 - *Olycksdata*
 - *Riktlinjer och kriterier för utformning*
 - *Geostaket*

Nedan följer en sammanställning av insatserna inom respektive område.

Säkra huvudgator och åtgärder för säkrare korsningspunkter
I trafiksäkerhetsarbetet lägger kontoret särskild vikt på miljöer med många utsatta trafikanter. Stadens trafiksäkerhetsprogram lyfter fram gående och cyklister som utsatta grupper i stockholmstrafiken. Många barn, äldre och personer med funktionsnedsättning tar sig fram som gående. Att säkra punkter där gående och cyklister korsar motorfordonstrafik har därför varit en viktig åtgärd för att förbättra säkerheten för dessa grupper.

Obevakade övergångsställen med dubbla körfält

Obevakade övergångsställen där fotgängare måste korsa mer än ett körfält i samma riktning innebär en särskilt utsatt situation för oskyddade trafikanter. Under 2017 åtgärdades följande platser:

- Magelungsvägen – Fagersjövägen, Breddad mittrefug, asfaltgupp och breddning av gångbana
- Årstabergsvägen - Västberga Allé, Ny trafiksinal, cykelbana och busskuddar vid övergångsställe på Västberga Allé
- Fleminggatan – Kronobergsgatan, Busskuddar och utbyggda öron
- Birger Jarlsgatan - Karl Staaffs Park, Busskuddar och utbyggt öra

Åtgärderna är motsvarande som de som utfördes på Gjörwellsgatan vid Rålambshovsskolan 2017. Åtgärderna på Gjörwellsgatan medförde att medelhastigheten sänktes från 31,4 km/h till 22,05 km/h och 85-percetilen från 36,6 km/h till 27,5 km/h. Tillfällena då

bilist lämnade gående företräde ändrades från 80 % till 97 % respektive 70,8% till 96 %¹.

De totala utgifterna under 2017 för åtgärdande av obehövade övergångsställen med dubbla körfält, inklusive nedlagd tid och utredning/projektering för hela projektet, uppgick till 4,0 mnkr. Kontoret har från Trafikverket ansökt om slututbetalning om 1,2 mnkr för statlig medfinansiering.



Fleminggatan – Kronobergsgatan, Utbyggda öron och busskuddar

Arbetet med att åtgärda obehövade övergångsställen med dubbla körfält fortsätter under 2018. Genomförandebeslut tas i separat ärende.

Åtgärder vid gång-, cykel och mopedpassager (gcm-passager)

Under sommaren 2015 genomförde trafikkontoret en inventering av alla gång-, cykel- och mopedpassager (gcm-passager). Trafikverkets klassificering användes som bedömningsgrund. Utifrån inventeringen samt kompletterande data t ex olycksdata har en prioriteringslista för gcm-passager som bör åtgärdas tagits fram. Under 2017 har två platser utifrån kontorets prioriteringslista för gcm-passager hastighetssäkrats:

¹ PM Trafik - Övergångsställen vid dubbla körfält, Efterstudie 2017-01-12

- Maltesholmsvägen vid korsningen med Ormängsgatan, ny genomgående gc-bana över Ormängsgatan och busskuddar vid övergångsställe på Maltesholmsvägen.
- Östbergavägen, busskuddar vid övergångsställe.

Dessutom har utrednings- och projekteringsarbete för kommande års åtgärder utförts. De totala utgifterna under 2017 för åtgärdande av gcm-passager, inklusive nedlagd tid och utredning/projektering för hela projektet, uppgick till 0,9 mnkr.

Projektet har en beslutad budget på 7 mnkr och en genomförandetid på tre år, 2017-2019². Utredning, projektering och ombyggnad av åtgärder vid de prioriterade gcm-passagerna fortgår under 2018. Många av de prioriterade gcm-passagerna kommer också att åtgärdas genom andra projekt, framförallt i arbetet med hastighetsplanerna men även i arbetet med skolorna, cykelprojekten och åtgärder vid obebakade övergångsställen med dubbla körfält.

Åtgärder vid platser där många olyckor har skett, så kallade "hot spots"

Genom att identifiera platser med fem eller fler olyckor inom en radie om fem meter ifrån varandra har särskilt olycksdrabbade platser (så kallade hot spots) sammanställts för:

- Cykel singel
- Cykel exkl. cykel singel
- Gående singel (fallolyckor)
- Gående exkl. gående singel

För att försöka hitta olycksorsakerna samt för att undersöka om det finns ett olyckssamband pågår djupstudier av ett antal platser. Där ett olyckssamband återfinns är avsikten att under 2018 påbörja utredning och projektering samt beroende på omfattning även ombyggnad. En hel del av platserna kommer också att åtgärdas via andra projekt, framförallt genom olika reinvesteringsprogram och cykelprojekt. En stor andel av singelolyckorna (framförallt gående) är kopplade till vinterväghållning. Kostnader för vinterväghållning inkluderas inte i detta projekt.

Projektet har en beslutad budget på 5 mnkr och en genomförandetid på tre år, 2017-2019¹.

Trafikantförbättrande åtgärder

Under samlingsnamnet trafikantförbättrande åtgärder ryms trafikkontorets små och medelstora förbättringsåtgärder som inte hanteras i något större projekt. Under 2017 har bland annat följande åtgärder genomförts:

Ytterstad, söderort:

- Kantstenssänkning på Rågsveds skolgränd, Rågsved
- Kantstenssänkning vid Arvikagatan, Farsta
- Kantstenssänkning vid Rottnerosbacken-Pepparvägen
- Refug och signal vid Gubbängstorget
- Avsmalning och målning vid Brännkyrka brandstation

Ytterstad, västerort:

- Nytt övergångsställe Bennebolsgatan/Bromstensvägen
- Breddning av gångbana på Ranhammarsvägen
- Cykelbana längs Kälvestavägen
- Nytt övergångsställe och avsmalning på Björnbodavägen
- Signalreglerat övergångsställe på Ballstavägen
- Nytt övergångsställe på Beckombergaavägen

Innerstaden:

- Flytt av påstigningspunkt på Upplandsgatan
- Ramper till cykel vid Karlaplan
- Nytt parkeringsräcke på Strandvägen
- Refug med signalstolpe på Pipersgatan
- Nollning av kantsten för cykel på Lumagatan – Hammarby kaj
- Montering av tillfälliga farthinder vid Hornsbergs strand

De totala utgifterna under 2017 för trafikantförbättrande åtgärder, inklusive nedlagd tid och utredning/projektering, uppgick till cirka 13,1 mnr, fördelat på Söderort 6,9 mnr, Västerort 4,5 mnr och Innerstaden 1,7 mnr.

Arbetet med trafikantförbättrande åtgärder fortsätter under 2018. Arbetet kommer dock inte vara en del av trafiksäkerhetsprogrammets åtgärdsplan eftersom det inte enbart omfattar trafiksäkerhetsåtgärder utan även andra åtgärder i det offentliga rummet. Åtgärder inom ramen för trafikantförbättrande åtgärder kommer fortsättningsvis beslutas i separat ärende.

VMS på Bergslagsvägen

I trafikinämnden 2015-05-21 godkändes förslag till genomförande av åtgärder för utredning, projektering och genomförande av VMS (variabel meddelande skylt) vid Ängbyplan inom en ram om 1 mnkr³.

Under 2017 färdigställdes arbetet med att sätta upp skylten. Skylten varnar för trafiksignalen som ligger bakom kurvan samt vid behov även för köbildning. Uppföljning av hastigheter visar att 85-percentilen i mätpunkt 1, som ligger innan kurvan, har sänkts från 73 km/h till 69 km/h, se tabell nedan. I mätpunkt 2 är hastigheten oförändrad.

De totala utgifterna inklusive nedlagd tid och utredning/projektering för uppsättningen av skylten, uppgick till 0,6 mnkr.

	Före			Efter		
	Flöde	Medelh km/h	Hp85 km/h	Flöde	Medelh km/h	Hp85 km/h
Mätpunkt 1	13172	63.8	73	12672	58.4	69
Mätpunkt 2	13327	56	71	14193	56.1	71



³ "Trafiksäkerhetsåtgärder på Bergslagsvägen/Drottningholmsvägen. Inriktningsbeslut och genomförandebeslut samt godkännande av åtgärdsplan", Dnr T2015-00958



VMS varnar för trafiksignalen bakom kurvan.



VMS varnar för kö bakom kurvan.

Åtgärder inom ramen för Plan för säkra och trygga skolvägar

Inom ramen för trafiksäkerhetsarbetet kring skolor genomför kontoret åtgärder vid prioriterade skolor. Arbetet utförs enligt ”Plan för säkra och trygga skolvägar” och åtgärderna ska bidra till ökad trygghet och trafiksäkerhet samt öka andelen gående och cyklister. Under 2017 utfördes åtgärder bland annat vid Lindeparkens skola, Långbrodalsskolan, Hammarbyskolan södra, Engelska skolan i Årsta och Björkhagens skola. De utförda åtgärderna har varit både fysiska och beteendepåverkande. De fysiska åtgärderna syftar till att bland annat säkra korsningspunkter, förbättra separering och belysning samt sänka hastigheten genom exempelvis gupp och avsmalningar. Kontorets arbete bygger på dialog och delaktighet. Barn och unga har involverats i arbetet för att säkerställa att deras perspektiv uppmärksammas vid analyser av platser och föreslagna åtgärder.

Arbetet med skolorna redovisas separat.



Björkhagens skola före ombyggnad



Björkhagens skola efter ombyggnad.

Förutom att kontoret under 2018 kommer att fortsätta arbetet med fysiska och beteendepåverkande åtgärder kommer kontoret också att satsa på pedagogiska korta cykelfilmer med trafiksäkerhet i fokus. Kontoret ska också utveckla sitt samarbete med Cykelfrämjandet för att öka säker cykling bland barn och unga. Antalet skolor som genomför insikthöjande aktiviteter som tex bilfria veckor och cykeldagar och cykelskolan ökar stadigt. Sedan 2014 har över 5000 barn deltagit i Cykelskolan.

Åtgärder inom ramen för Cykelplanen

Inom ramen för cykelplanen har trafikkontoret genomfört en mängd investeringar för att förbättra trafiksäkerheten för cyklister. I några fall har investeringarna också medfört förbättringar för gående. Nya cykelvägar, cykelbanor och cykelfält har bidragit till ökad separering mellan olika trafikslag. På pendlingsstråken har oreglerade korsningspunkter hastighetssäkrats, cykelbanor har breddats och kantstenar och andra hinder avlägsnats. Kontoret har också under 2017 haft fortsatt fokus på att förbättra drift och underhåll för att öka trafiksäkerheten för cyklister, exempelvis genom förbättrad vinterväghållning, sand- och lövsopning samt halkbekämpning. Åtgärder inom ramen för cykelplanen redovisas i separata ärenden.

Åtgärder för ökad hastighetsefterlevnad

Rätt hastighet och hastighetsefterlevnad är de faktorer som har störst potential att bidra till trafiksäkerhetsprogrammets måluppfyllelse.

Hastighetsplaner

Arbetet med hastighetsöversynen samt att utreda/projektera åtgärder för att hastighetssäkra gcm-passager och skapa ökad hastighetsefterlevnad på stadens huvudgator fortgår.

Under 2017 har trafiknämnden fattat genomförandebeslut för hastighetsplan gällande delområde 2 (Hässelby-Vällingby, Skärholmen, Norrmalm och Liljeholmen inkl. Fruängen).

Kommunfullmäktige har fattat inriktningsbeslut gällande trafiksäkerhetsåtgärder kopplat till hastighetsplanen för hela staden och trafiknämnden har fattat beslut gällande precisering av gator för vidare arbete gällande åtgärder för delområde 2, etapp 1.

Åtgärder inom arbetet med hastighetsplanerna redovisas i separata ärenden.

Hastighetspåminnande skyltar

Kontoret avser upphandla 4-8 hastighetspåminnande skyltar. Skyltarna ska vara mobila och flyttas flera gånger per år. Arbetet med att ta fram platser har påbörjats. Under 2017 har också olika typer av upphandlingsformer samt driftsaspekter för skyltarna diskuterats. Kontoret utförde även en upphandling men inget avtal skrevs då inget av anbuderna uppfyllde upphandlingskraven.

Projektet har en beslutad budget på 1 mnkr och en genomförandetid på två år, 2017-2018⁴. Kontoret avser att under våren 2018 genomföra en ny upphandling samt därefter påbörja utplaceringen av skyltarna. Projektet innebär en utökad driftskostnad som förutsätter omfördelning av kontorets driftsbudget.

ATK (Automatisk trafiksäkerhetskontroll)

Kontoret har under 2017 både haft direktkontakt med tjänstemän på SKL och Trafikverket samt i olika sammanhang t ex GNS Väg (Gruppen för nationell samverkan Väg) lyft frågor gällande ATK (automatisk trafiksäkerhetskontroll) på kommunalt vägnät.

Kontoret har i kontakt med SKL varit behjälpligt med att ge underlag till SKLs dialog med trafikverket genom att bl.a. lyfta de kommunala intressena och de begränsningar vi ser i dagens möjligheter till användning av ATK samt även vad vi ser för utvecklingsmöjligheter med systemet och processen. Kontoret har även påtalat vikten av att ett utredningsarbete startas upp för att vidga de tekniska möjligheterna och förändring av ansökningskriterierna till användning och placering av ATK, t.ex. att kunna sätta kameror i portaler och på flerfältsvägar. Kontoret har även påtalat att det är viktigt att beräkningen av olycksrisken ses över så att olyckstyper m.m. som är vanligt förekommande på det kommunala vägnätet lyfts in i modellen, detta kan ge ett annat utfall som är gynnsamt för det kommunala vägnätet i tätort.

Ansökningar 2017

Staden har ingen egen rådighet över antalet kameror på stadens gator och vägar. Staden kan ansöka hos Trafikverket Region Stockholm om att få ta del av det antal mätstationer och den ärendekapacitet som finns för regionen. Fördelningen av mätplatser mellan Trafikverkets regioner sker i samband med Trafikverkets årliga verksamhetsplanering. Utgångspunkten är att anslutningen bedöms leda till en reduktion av antalet döda och skadade. Beslut

om slutgiltig fördelning fattas av Trafikverkets huvudkontor. Även Polisen deltar i bedömningen av platsernas lämplighet.

Kontoret lämnade under sommaren 2017 in en ansökan om tilldelning av ATK. Ansökan omfattade följande sträckor:

- Magelungsvägen (Nykroppagatan-Farstavägen)
- Magelungsvägen (Trollesundsvägen-Havsörnsvägen)
- Spånga kyrkväg (Solhems Hagväg-Spångaviadukten)
- Fagerstagatan (Bergslagsvägen-Avestagatan)
- Bromstensvägen (Ulvsundavägen-Magasinsvägen).

Stockholms stad tilldelades fyra kameror för Magelungsvägen sträckan Trollesundsvägen-Havsörnsvägen. Under hösten 2017 har dialog förts med Trafikverket gällande kamerornas placering. Dialogen har medfört att sträckan utökats till att gälla Trollesundsvägen-Farstavägen. Kamerorna bedöms kunna vara på plats och i drift under 2019. Detta är ett pilotprojekt där Trafikverket tar en större roll i etableringen av kamerorna än tidigare, dvs sätter upp kamerorna.

Inför nästa ansökningstillfälle (våren/sommaren 2018) kommer ytterligare gator utredas och ansökningar lämnas in till Trafikverket.

Åtgärder för ökad kunskap och strategiskt trafiksäkerhetsarbete

Trafikkontoret ska arbeta för att öka kunskapen om faktorer som påverkar trafiksäkerhetsläget och effekter av olika åtgärder. Under 2017 har detta utförts på flera olika sätt. Åtgärderna inom detta område har framför allt finansierats inom driftbudgeten.

Nätverk/Kunskapsutbyte/Kunskapsspridning

Trafikkontoret har deltagit med en representant i GNS väg (Gruppen för nationell samverkan) som leds av Trafikverket samt i den underliggande samverkansgruppen, Gång och cykel. Samverkansgruppen Gång och cykel har under året arbetat med *"Gemensam inriktning för säker gångtrafik 1.0"* samt *"Gemensam inriktning för säker cykel och moped 2.0"*. *"Gemensam inriktning för säker gångtrafik 1.0"* färdigställdes under våren 2017 och *"Gemensam inriktning för säker cykel och mopedtrafik 2.0"* kommer att färdigställas under 2018.

Kontoret ingår i ett trafiksäkerhetsnätverk tillsammans med Göteborg, Malmö, Umeå, Uppsala och Huddinge. Nätverket har

träffats två gånger under 2017. Syftet med nätverket är att utbyta erfarenheter och kunskap inom trafiksäkerhetsområdet.

Kontoret ingår också i ett egeninitierat kommunalt Strada-nätverk som startades under 2015. Nätverket syftar till att sprida kunskap om användandet av databasen och diskutera olycksstatistikens problem och möjligheter. Tjänstemän från kontoret har också träffat Trafikverket och diskuterat de dödsolyckor som skett under året samt vid flertalet tillfällen diskuterat olycksrelaterade frågor med Transportstyrelsen. Under 2017 har också samarbetet med polisen förbättrats och mötesformer med Södermalmspolisen har etablerats.

Trafikkontoret har tagit emot studiebesök från London och Sydkorea, samt deltagit vid NTF Östs Kommunala Trafiksäkerhetsråds möte i Uppsala, Resultatkonferensen 2016 och Tylösandsseminariet.

Trafikkontorets insiktsutbildning för att öka kunskapen kring möjligheten för personer med olika typer av funktionsnedsättningar att ta sig fram omfattar också en kunskapsdel om trafiksäkerhet.

Olycksdata

Sammanställningar av olycksstatistik ges ut vid interna och externa förfrågningar samt inom ramen för projekt, såsom cykeljouren, säkra skolvägar och diverse korsningsåtgärder.

Trafikolycksdata finns idag tillgängliga som öppen data på stadens dataportal. I ett led att demokratisera den data som ligger på dataportalen har en funktion riktad till allmänheten utvecklats. I den nya funktionen synliggörs stadens olyckor i en heat map. Urvalet går att sortera på tid, olyckstyp, allvarlighetsgrad och plats och det slutgiltiga resultatet beräknas publiceras på stadens hemsida i början på 2018.

Kontoret har sammanställt "*Trafikolyckor 2016. En årlig redovisning av trafikolycksutvecklingen*". Rapporten sammanfattar föregående års trafikolyckor och hur utvecklingen har sett ut de senaste åren. Rapporten ligger på stadens hemsida och lägesrapporten godkändes av trafiknämnden 2017-10-19, Dnr T2017-02470.

Riktlinjer och kriterier för utformning

SKL har under 2017 tagit fram en kommunal praxis för hur cykelöverfart och cykelpassage ska anläggas. Kontoret följde arbetet med framtagandet av praxisen och deltog bland annat på de skypemöten som anordnades. En intern diskussion gällande hur kontoret bör jobba vidare med cykelöverfarter påbörjades under hösten. Arbetet fortsätter under 2018.

Under hösten påbörjades också ett arbete med att ta fram en kunskapssammanställning samt riktlinjer för övergångsställen.

För att förbättra framkomligheten samt för att öka säkerheten för cyklister som ska passera över en genomgående gångbana pågår framtagande av riktlinjer för utformning. En viktig parameter är att utformningen inte får medföra att den genomgående gångbanans prioritet av gående genom t ex hastighetsdämpning försvinner. Utformningsriktlinjerna ska färdigställas under våren 2018 för att sedan testas och utvärderas.



Framkomlighetsproblem samt risk för att falla för cyklisten.

Geostaket

Den 18 maj 2017 enades Scania AB, AB Volvo, Volvo Personvagnar AB, Stockholms kommun, Göteborgs kommun och Trafikverket om att gemensamt kraftsamla kring hur digitaliseringens möjligheter kan tas tillvara på transportområdet. Trafikverket fick under hösten regeringens uppdrag att leda arbetet.

Uppdraget innebär att så kallade geostaket ska testas i demonstrationsprojekt i urban miljö samt att Trafikverket ska utveckla relevanta befintliga forsknings- och innovationsprogram så att geostaket inkluderas. Syftet är att främja utvecklingen av digitala innovationer som kan bidra till att skapa säkrare och attraktivare stadsmiljöer.

Tjänstemän från trafikkontoret har deltagit i både projektets arbetsgrupp och styrgrupp. Projektet fortgår under 2018.

Övrigt

Förutom insatserna som genomförts inom denna åtgärdsplan pågår ytterligare projekt inom kontoret i syfte att minska fotgängares och cyklisters singelolyckor, t ex ”jämförd TA-plan”, sopsaltning av cykelbanor och ”jämförd snöröjning”.

Måluppfyllelse

För att öka trafiksäkerheten och därigenom få ner antalet omkomna och skadade krävs ett långsiktigt och kontinuerligt arbete samt att arbetet bedrivs utifrån en tydlig målstyrning. I ”*Trafiksäkerhetsprogram för Stockholms stad 2010-2020*” anges nio delmål som är viktiga för att styra mot det övergripande målet. Dessutom anses tre delmål vara prioriterade: säkra huvudgator, hastighetsefterlevnad och ökad kunskap hos alla som bor och verkar i staden. Åtgärder inom dessa områden anses ge stor trafiksäkerhetseffekt och vara åtgärder som staden har rådighet över. De åtgärder som utförts utifrån denna åtgärdsplan ligger helt i linje med de åtgärdsområden som i trafiksäkerhetsprogrammet pekats ut som prioriterade för att nå det övergripande målet.

Kontoret har också, precis som anges i trafiksäkerhetsprogrammet, fokuserat sitt arbete på oskyddade trafikanter samt för dem prioriterat åtgärder vid exempelvis skolor och olycksdrabbade platser.

Tidplan

Projektet har genomförts under år 2017.

Ekonomi

Genomförandebeslut omfattande investeringsåtgärder under 2017 på 22 mnkr fördelade på 7 mnkr för åtgärder på obebakade övergångsställen med dubbla körfält och 15 mnkr för trafikantförbättrande åtgärder godkändes av trafiknämnden 2017-02-02. Dessutom togs genomförandebeslut för åtgärder vid gcm-passager till en utgift om 7 mnkr och åtgärder vid ”hot spots” till en utgift om 5 mnkr under perioden 2017-2019 samt genomförande av hastighetspåminnande skyltar till en utgift om 1 mnkr under 2017-2018.

För driftverksamhet, dvs. åtgärder för ökad kunskap och strategiskt trafiksäkerhetsarbete, antogs en budget på 3 mnkr.

Den totala utgiften för investeringsprojekteten slutade på 18,0 mnkr

För trafikantförbättrande åtgärder angavs redan i genomförandebeslutet att budgeten på 15 mnkr bara var delvis inrymd i verksamhetsplanen. Beslutssumman skulle därför ses som ett budgettak för att trafikkontoret under året skulle kunna arbeta flexibelt med åtgärdsbehoven.

Trafikkontoret beviljades statlig medfinansiering för åtgärderna vid obehövade övergångsställen med dubbla körfält. Finansieringen avsåg 30 % och kontoret har från Trafikverket ansökt om slututbetalning om 1,2 mnkr.

Åtgärd/projekt	Utfall 2017 (mnkr)	Enlig genomförande- beslut 2017 (mnkr)
Driftverksamhet		
Åtgärder för ökad kunskap och strategiskt trafiksäkerhetsarbete	2,6	3,0
Investeringar		
Obehövade övergångsställen med dubbla körfält	4,0	7
Trafikantförbättrande åtgärder	13,1	15
Åtgärder vid "hot spots"	-	5 ⁵
Åtgärder vid gcm-passager	0,9	7 ⁶
Hastighetspåminnande skyltar	-	1 ⁷

Trafikkontorets förslag

Kontoret föreslår att trafiknämnden godkänner slutredovisning avseende trafiksäkerhetsprogrammets åtgärdsplan för 2017.

Slut

⁵ För perioden 2017-2019

⁶ För perioden 2017-2019

⁷ För perioden 2017-2018