

Stockholms stads Trafiksäkerhetsprogram för åren 2005 - 2010



GATU- OCH
FASTIGHETSKONTORET

APRIL 2004

Projektdeltagare:

Gatu- och fastighetskontoret

Annika Feychting, projektledare

Anna-Sofia Holmquist

Leena Tiippana

Krister Isaksson

Jan-Erik Hollander

Anna-Carin Bergström

Konsulter

Anders Markstedt, WSP Samhällsbyggnad

Magnus Jacobsson, WSP Samhällsbyggnad

Ann-Sofie Atterbrand, WSP Samhällsbyggnad

Niklas Carlsson, ÅF Trafikkompetens

Förord

Detta trafiksäkerhetsprogram är en revidering av Trafiksäkerhetsprogram 2000, som gatu- och fastighetsnämnden godkände den 6 februari 2001. Programmet visar hur Stockholms stad vill inrikta trafiksäkerhetsarbetet under perioden 2005-2010. I programmet beskriver vi en trafiksäkerhetspolicy, mål för hur antalet skadade och dödade i vägtrafiken ska minska samt strategier och åtgärder för att nå målen.

Vi tog fram programmet under hösten 2003 och vintern 2004. Under arbetets gång har vi haft en workshop - dels med interna deltagare från Stockholms stad, dels med externa deltagare - och flera remisseminarier.

Sammanfattning

Mål

Det långsiktiga målet för trafiksäkerheten inom vägtransportsystemet är nollvisionen - att ingen ska behöva dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Vi måste därför anpassa vägtransportsystemets utformning och funktion till de krav som följer av detta.

När kommunfullmäktige antar detta program innebär det att de ställer sig bakom denna inriktning för trafiksäkerhetsarbetet och antar den som ett långsiktigt mål.

Följande etappmål gäller för trafiksäkerheten i Stockholms stad:

Antalet dödade ska halveras fram till 2010. Under femårsperioden 1999-2003 dödades i genomsnitt 16 människor per år i trafiken. Denna siffra ska halveras.

Trafiksäkerhetspolicy

Trafiksäkerhetspolicyn talar om på vilket sätt Stockholm stad ska bedriva trafiksäkerhetsarbetet.

Staden ska göra allt för att förhindra att människor dödas eller skadas svårt i trafiken. Trafiksystemet ska successivt utformas så, att människors misstag inte leder till dödsfall och svåra skador.

Antalet dödade och svårt skadade ska hela tiden minska och på sikt bli noll. Risken att dödas eller skadas svårt i trafiken ska minskas snabbast för de svaga och mest utsatta trafikantgrupperna, främst barn, äldre, fotgängare och cyklister.

Staden

- ska förse invånarna med information om och system för ett säkert beteende
- skapa en säker trafikmiljö för oskyddade respektive skyddade trafikanter
- vara ett föredöme i den egna verksamheten, analysera olyckor där människor dödas eller skadas svårt och vidta åtgärder så att det inte händer igen
- verka för att trafikutbildningen integreras i skolan och att invandrargrupper får ökad kunskap
- samverka med andra aktörer.

Kommunfullmäktige har det övergripande ansvaret för trafiksäkerhetsarbetets inriktning.

De kommunala förvaltningarna och bolagen ansvarar för att nå de gemensamma trafiksäkerhetsmålen. Gatu- och fastighetskontoret ansvarar för att samordna Stockholms stads trafiksäkerhetsarbete samt följer upp och rapporterar resultatet till kommunledningen. Varje medarbetare i staden ska känna till stadens trafiksäkerhetspolicy och följa den

Trafiksäkerhetsläget i Stockholm Stad

Sedan mitten av 1990-talet har antalet polisrapporterade trafikolyckor och antalet trafikskadade ökat kraftigt. Utvecklingen har varit densamma i både Stockholms län och i Sverige som helhet, men ökningen har varit betydligt större i Stockholm.

Sedan slutet av 1990-talet har dödsolyckorna årligen legat på i stort sett samma nivå. Under perioden 2000-2003 omkom i genomsnitt 16 personer varje år.

Över hälften av de dödade under åren 2000-2003 var oskyddade trafikanter, främst gående och cyklister. Ingen av de dödade var yngre än 18 år. Unga manliga bilåkande och äldre gående, framför allt kvinnor, var hårt drabbade.

Problemområden i stockholmstrafiken är att många kör för fort och att samspelet fungerar dåligt i trafiken. Stockholmare är också dåliga på att använda bilbälte och många kör påverkade av alkohol och/eller droger. Trafikmiljön är inte anpassad till människors förmåga och beteende.

Stockholmarnas attityder till trafiksäkerhet

Under hösten 2003 genomförde gatu- och fastighetskontoret en enkätundersökning med frågor om trafiksäkerhet.

En stor del av stockholmarna tycker att det är viktigt att öka säkerheten för gående och cyklister i Stockholm, även om det innebär smalare körbanor och lägre hastighet för bilister. Undersökningen ger också starkt stöd för att införa hastighetsbegränsningar på 30 kilometer i timmen i bostadsområden.

De beteenden som stockholmarna tycker är mycket allvarliga är "köra mot rött ljus", "inte spanna fast barnen ordentligt i bilen", "omkörning framför eller på ett övergångsställe", "åka bil med någon som man vet är påverkad av alkohol" och att "köra 50 kilometer i timmen där hastighetsgränsen är 30 kilometer i timmen".

De åtgärder som stockholmarna tycker har bästa effekt för trafiksäkerheten är "övervaka trafiknykterhet", "införa hastighetsgränsen 30 kilometer i timmen vid skolor", "snöröjning/halkbekämpning på gator", "bygga cykelbanor separerade från biltrafik" och "hårdare straff för rattfylleri".

Faktorer för ett framgångsrikt trafiksäkerhetsarbete

Trafiksäkerhetsarbetet är långsiktigt. Vi kan därför inte förvänta oss snabba resultat. Det är därför viktigt att pengar avsätts långsiktigt.

Målen ska vara mätbara och följas upp kontinuerligt. Trafiksäkerhetstänkandet ska genomsyra hela Stockholms stads verksamhet.

Trafiksäkerhetsprogrammet ska antas av kommunfullmäktige och integreras i stadens ledningssystem.

Samverkan måste ske både inom staden och med externa aktörer som t.ex. Vägverket, polisen, transportnäringen, länsstyrelsen och NTF.

Programmet ska identifiera ett antal områden och åtgärda de största trafiksäkerhetsproblemen inom respektive område. Områdena ska vara tydliga och konkreta. Inom varje område är det viktigt att beskriva vilka åtgärder som krävs för att åstadkomma förbättringar.

Vi behöver förbättra vår kunskap. Både en breddning och en fördjupning krävs - många måste kunna lite om trafiksäkerhet och några måste kunna mycket. Stockholmarna visar ett stort engagemang för trafiksäkerhetsfrågor. Därför måste alla planerade åtgärder genomföras i dialog med medborgarna.

Förvaltningar och bolag i Stockholms stad måste föregå med gott exempel för att vara trovärdiga.

Till sist måste trafiksäkerhetsarbetet följas upp dels genom en årlig uppföljning av målen dels med en uppföljning av resultatet av genomförda åtgärder.

Åtgärdsområden

Åtgärder har delats in i fem övergripande åtgärdsområden:

- Trafiksäkra trafikanter
- Säker trafikmiljö för oskyddade trafikanter
- Säker trafikmiljö för skyddade trafikanter
- Trafiksäkra resor och transporter
- Organisation och kunskapsunderlag

Trafiksäkra trafikanter handlar om att genomföra åtgärder som påverkar trafikanterna till ett säkrare trafikbeteende. Delområdena är nykter och drogfri körning, användning av skyddsutrustning i bil, användning av skyddsutrustning för oskyddade trafikanter och säker hastighet. Åtgärder är framförallt information, stöd till polisen för ökad trafikövervakning samt att stadens medarbetare ska föregå med gott exempel.

Säker trafikmiljö för oskyddade trafikanter är inriktad på att genomföra fysiska åtgärder i trafikmiljön (gatuombyggnader och trafikregleringar) som förbättrar säkerheten för fotgängare, cyklister, barn och äldre. Åtgärder är att göra säkra gångbanor och övergångsställen, säkra cykelbanor och cykelpassager, förbättra säkerhet för oskyddade trafikanter där det finns tung trafik, förenkla komplexa trafikmiljöer för oskyddade trafikanter, göra säkra närmiljöer för barn och göra säkra trafikmiljöer där många äldre personer vistas.

Säker trafikmiljö för skyddade trafikanter är inriktad på att genomföra fysiska åtgärder i trafikmiljön (gatuombyggnader och trafikregleringar) som förbättrar säkerheten för bilister. De vanligaste olyckorna där bilister skadas är upphinnandelyckor och singelolyckor. Åtgärder är därför att införa system som varnar bilisterna för plötsliga stopp och för korta avstånd mellan fordonen och att göra sidoområdena mer avkörningsvänliga.

Inriktningen i **Trafiksäkra resor och transporter** är att stadens förvaltningar, bolag och nämnder ska föregå med gott exempel i trafiken. Detta kan åstadkommas genom att lägga fast en trafiksäkerhetspolicy för stadens tjänsteresor, tillhandahålla trafiksäkra tjänstefordon och utbilda

de anställda i trafiksäkert beteende. Vidare kan staden ställa trafiksäkerhetskrav på resor och transporter som upphandlas.

Organisation och kunskapsunderlag handlar om att bygga upp nätverk och kunskap inom stadens förvaltningar och bolag för att åstadkomma ett effektivt trafiksäkerhetsarbete. Trafikolycksstatistiken behöver förbättras bl a behöver vi få tillgång till olycksstatistik från sjukvården. Kunskapen om effekter av olika trafiksäkerhetsåtgärder behöver också utvecklas. Till sist behöver skolan ta upp trafikfrågor på ett integrerat sätt i undervisningen så att barnen kan inhämta nödvändig kunskap om samhälle, trafik och trafikantbeteende. Många invandrargrupper behöver få ökad kunskap i trafiksäkert beteende.

Vi har gjort en översiktlig bedömning av kostnaderna för åtgärderna. Totalt beräknar vi att de kostar 150 miljoner kronor per år att genomföra. Utöver investeringskostnader i t.ex. gång- och cykelbanor och andra gatuombyggnader tillkommer driftskostnader för dessa. Många av åtgärderna ingår i andra program och planer. En extra satsning på trafiksäkerhet med 75 miljoner kronor per år för Stockholms stad skulle dock behövas. Om Stockholms stad genomför åtgärder i denna omfattning bedömer vi att målet med en halvering av antalet dödade i trafikolyckor till år 2010 kan uppnås. Dessutom bedömer vi att antalet svårt skadade minskar i samma omfattning och inriktningen att prioritera trafiksäkerhetsförbättringar för oskyddade trafikanter, framför allt barn och äldre, uppnås.

Innehållsförteckning

Förord	3
Sammanfattning	4
Inledning	8
Nollvisionen	8
Mål	9
Trafiksäkerhetspolicy	9
Trafiksäkerhetsläget i Stockholms stad	10
Negativ olycksutveckling	10
Gående, cyklister och äldre är utsatta	12
Många kör för fort	13
Alla använder inte bilbältet	13
Förare påverkade av alkohol och droger	13
Trafikmiljön är inte anpassad	13
Stockholmarnas attityder till trafiksäkerhet	14
Faktorer för ett framgångsrikt trafiksäkerhetsarbete	15
Åtgärdsområden	16
Trafiksäkra trafikanter	16
Användning av skyddsutrustning i bil	18
Användning av skyddsutrustning för oskyddade trafikanter	19
Säkra hastigheter	20
Säker trafikmiljö för oskyddade trafikanter	22
Säkra cykelbanor och passager	24
Tung trafik och säkerhet för oskyddade trafikanter	26
Säkra komplexa trafikmiljöer	27
Säker närmiljö för barn	28
Säker trafikmiljö för äldre trafikanter	30
Säker trafikmiljö för skyddade trafikanter	32
Säkra avstånd mellan fordon	33
Säker trafikmiljö vid avåkning	34
Trafiksäkra resor och transporter	35
Organisation och kunskapsunderlag	36
Utvecklat kunskapsunderlag	37
Trafikutbildning	38
Effekt- och kostnadssammanställning	39

Inledning

I februari 2001 antog gatu- och fastighetsnämnden i Stockholm ett nytt trafiksäkerhetsprogram för perioden 2000-2007, Trafiksäkerhetsprogram 2000. Syftet med programmet var dels att klargöra vad Stockholms stad ska göra, dels att involvera alla viktiga aktörer för att förankra ett gemensamt, samordnat och effektivt trafiksäkerhetsarbete. Policy, mål och strategier för att nå målen var viktiga delar i programmet.

Tanken var att programmet, efter att ha antagits i gatu- och fastighetsnämnden, skulle föras vidare för beslut i kommunfullmäktige. Programmet skulle därmed gälla för hela staden, dvs. omfatta samtliga förvaltningar och bolag i staden. Så blev aldrig fallet.

Detta program är en revidering av Trafiksäkerhetsprogram 2000 och visar hur Stockholms stad vill inrikta trafiksäkerhetsarbetet under perioden 2005-2010. I programmet finns en trafiksäkerhetspolicy, mål för hur antalet skadade och dödade i vägtrafiken ska minska samt strategier och åtgärder för att nå målen.

Nollvisionen

Nollvisionen innebär att människor inte dödas eller skadas allvarligt i vägtrafiken. Detta är ett etiskt ställningstagande. Siffran noll är den enda accepta-

bla siffran för antalet dödade och allvarligt skadade vägtrafiken. Detta stämmer överens med de värderingar som gäller inom t.ex. arbetslivet, järnvägen, sjöfarten och flyget. Omsorgen om människors liv och hälsa är viktigare än allt annat.

I oktober 1997 beslutade riksdagen att nollvisionen ska vara grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige. Beslutet ledde till förändringar i trafiksäkerhetspolitiken och i sättet att arbeta med trafiksäkerhet. Nu ska vi göra allt för att förhindra att människor dödas eller skadas allvarligt - tidigare gick trafiksäkerhetsarbetet till största delen ut på att förhindra olyckor.

Vägtransportsystemet måste utformas utifrån det faktum att människor gör misstag och att trafikolyckor därför inte kan undvikas helt. Men olyckorna får inte leda till dödliga eller allvarliga personskador. Utformningen måste därför dimensioneras efter det yttre våld som den mänskliga kroppen tål. Samtidigt ska åtgärder göras för att förhindra olyckor.

Beslutet om nollvisionen innebär också en genomgripande förändring i synen på ansvar. Alla har ansvar för säkerheten i trafiken - såväl den enskilda människan som de som utformar systemet, exempelvis väghållare, fordonstillverkare, transportföretag, politiker, tjänstemän, lagstiftande myndigheter och polisen. Den enskilda människan är ansvarig för att följa lagar och bestämmelser, medan systemutformarna ska se till att hela systemet är säkert. Tidigare låg så gott som hela ansvaret på den enskilda trafikanten.



Mål

Det långsiktiga målet för trafiksäkerheten inom vägtransportsystemet är nollvisionen - att ingen ska behöva dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Vi måste därför anpassa vägtransportsystemets utformning och funktion till de krav som följer av detta.

När kommunfullmäktige antar detta program innebär det att de ställer sig bakom denna inriktning för trafiksäkerhetsarbetet och antar den som ett långsiktigt mål.

Följande etappmål gäller för trafiksäkerheten i Stockholms stad:

- Antalet dödade ska halveras fram till 2010. Under femårsperioden 1999-2003 dödades i genomsnitt 16 människor. Denna siffra ska halveras.
- Antalet svårt skadade ska fortlöpande minska. Trafiksäkerhetsarbetet ska alltid utgå från oskyddade trafikanters behov, särskilt barns och äldres behov.

Trafiksäkerhetspolicy

Trafiksäkerhetspolicyn talar om hur Stockholm stad ska bedriva trafiksäkerhetsarbetet.

Nollvisionen utgör grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Stockholm

Stadens trafiksäkerhetsarbete ska göra allt för att förhindra att människor dödas eller skadas svårt i trafiken. Trafiksystemet ska successivt utformas så att människors misstag inte leder till dödsfall och svåra skador.

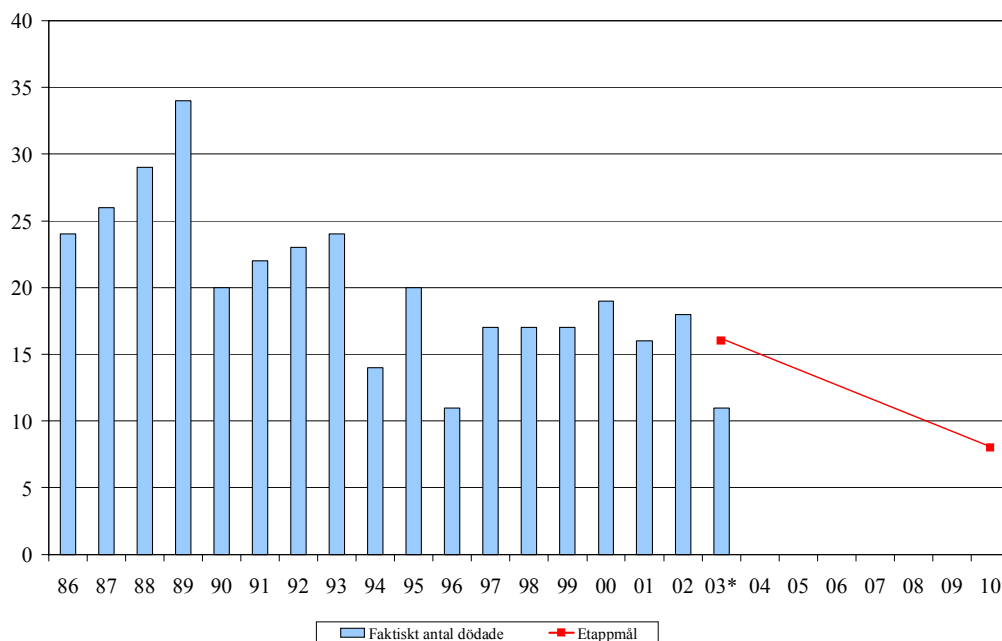
Övergripande mål och inriktning

Antalet dödade och svårt skadade ska hela tiden minska och på sikt bli noll. Risker att dödas eller skadas svårt i trafiken ska minskas snabbast för de svaga och mest utsatta trafikantgrupperna, främst barn, äldre, fotgängare och cyklister.

Trafiksäkerhetstänkandet ska genomsyra all verksamhet i staden och ingå som en integrerad del i verksamheten.

Staden ska ta tillvara och utveckla invånarnas engagemang för en säkrare och tryggare trafik

Trafikdödade i Stockholm och etappmålet 2010



Stadens trafiksäkerhetsarbete ska:

- § förse invånarna med information och system för att uppmuntra och underlätta ett trafiksäkert beteende
- § skapa en säker trafikmiljö för oskyddade trafikanter som fotgängare och cyklister, framför allt för barn och äldre, vid utformning, drift och underhåll av vägnätet. Speciella åtgärder ska vidtas för att förenkla komplexa trafikmiljöer för dessa trafikanter
- § skapa en säker trafikmiljö för skyddade trafikanter, främst personbilister, vid utformning, drift och underhåll av vägnätet. Arbetet inriktas i första hand på att minska risken för påkörningar bakifrån och singelolyckor samt allvarliga skador i samband med detta. Speciella åtgärder ska vidtas för att förenkla komplexa trafikmiljöer för dessa trafikanter
- § vara ett föredöme i den egna verksamheten genom att resor och transporter, såväl egna som upphandlade, ska vara kvalitetssäkrade från trafiksäkerhetssynpunkt
- § analysera trafikolyckor där människor dödas eller skadats svårt, vidta lämpliga åtgärder för att sådana olyckor inte ska inträffa igen samt utveckla trafiksäkerhetsmått och öka kunskapen om olika åtgärder och deras effekt
- § verka för att trafikutbildningen integreras i skolan och för att invandrargrupper får trafikutbildning anpassad efter svenska förhållanden
- § samarbeta med alla aktörer inom vägtrafikområdet för att nå resultat på bred front.

Vem ansvarar för trafiksäkerheten?

- § Kommunfullmäktige har det övergripande ansvaret för trafiksäkerhetsarbetets inriktning. Till exempel klargör fullmäktige ansvarsfördelningen dels mellan stadens förvaltningar och bolag, dels mellan staden och andra aktörer. Dessutom beslutar kommunfullmäktige om trafiksäkerhetsmål och strategier för stadens trafiksäkerhetsarbete och avsätter de pengar som krävs för att nå målen.

- § De olika kommunala förvaltningarna och bolagen ansvarar för att nå de gemensamma trafiksäkerhetsmålen. Det gör de dels genom att genomföra riktade trafiksäkerhetsinsatser, dels genom att lyfta in trafiksäkerhetsfrågorna i den ordinarie verksamheten.
- § Gatu- och fastighetskontoret ansvarar för att samordna Stockholms stads trafiksäkerhetsarbete samt följer upp och rapporterar resultatet till kommunledningen.
- § Varje medarbetare i staden ska känna till stadens trafiksäkerhetspolicy och följa den. Det innebär att de ska följa trafikreglerna och i övrigt föregå med gott exempel i trafiken, både i och utanför tjänsten.

Trafiksäkerhetsläget i Stockholms stad

Kunskap om trafikolyckor är ett viktigt underlag för trafiksäkerhetsarbetet och möjligheterna att nå trafiksäkerhetsmålen. Nedanstående avsnitt redovisar kort huvuddragen i statistiken över trafikolyckor i Stockholms stad. Statistiken visar de trafikolyckor som rapporterats till polisen, vilket endast är en del av alla olyckor som inträffar. Mörkertalet, dvs. den andel av olyckorna som inte kommer till polisens kännedom, är stort.

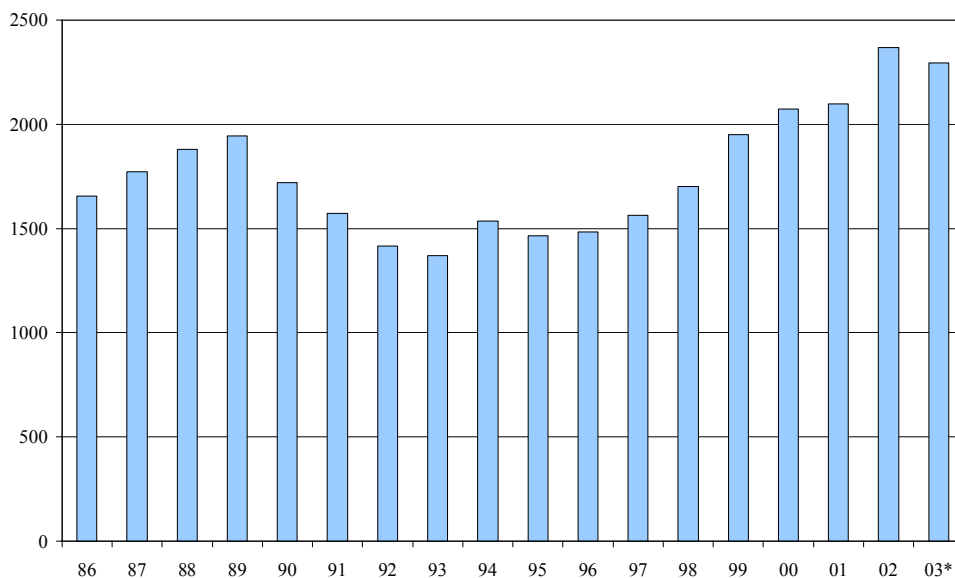
Under den senaste fyraårsperioden har i genomsnitt 2 200 personer årligen trafikskadats i Stockholm. Hur många som verkligen trafikskaadas i Stockholm vet ingen med säkerhet. Enligt tidigare uppskattningar kan det röra sig om minst 5 000 personer varje år. Trafikolyckorna är därmed ett av våra största folkhälsoproblem.

Information om viktiga beteenden och tillstånd i vägtrafiken är ytterligare underlag för analys av trafiksäkerhetsläget. Exempel på sådana områden är hastigheter, bilbältesanvändning och nykterhet hos förare.

Negativ olycksutveckling

Sedan mitten av 1990-talet har antalet polisrapporterade trafikolyckor och antalet trafikskaadade ökat kraftigt. Utvecklingen har varit densamma i både Stockholms län och Sverige som helhet, men ökningen har varit betydligt större i Stockholm.

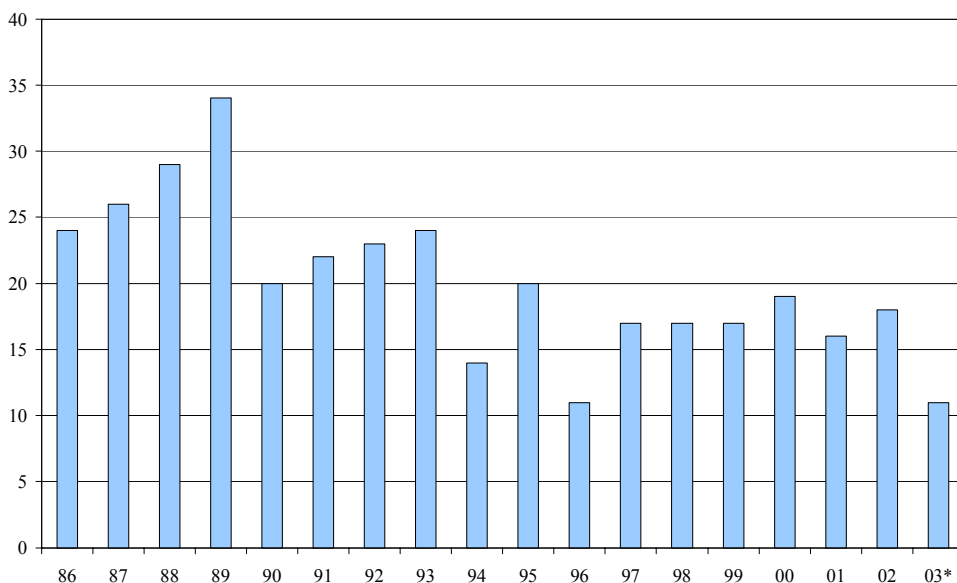
Trafikskadade i Stockholm 1986 - 2003



De senaste åren har antalet svårt skadade ökat dramatiskt. De svårt skadade utgör också en allt större del av det totala antalet skadade både i Stockholm och Sverige som helhet, men mest i Stockholm.

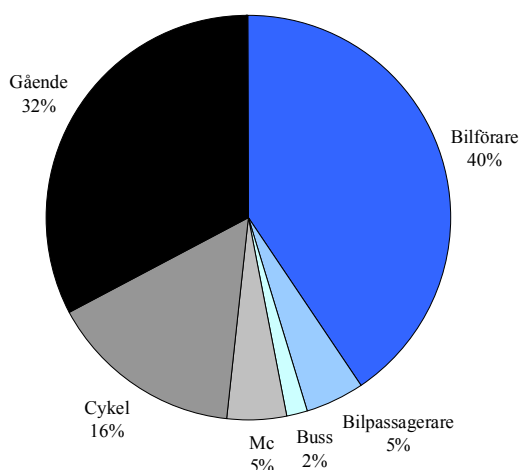
Sedan slutet av 1990-talet har dödsolyckorna årligen legat på i stort sett samma nivå. Under perioden 2000-2003² omkom i genomsnitt 16 personer varje år.

Trafikdödade i Stockholm 1986 - 2003



² Varje år inträffar ett antal olyckor där en bilförare avlider av sjukdom, exempelvis hjärtinfarkt och slaganfall. Ibland inträffar en olycka till följd av detta, men oftast hittas personen död i en stillastående bil. Under åren 1994-2000 ingår dessa personer i statistiken över trafikdödade personer. Från år 2001 ska bara de personer som avlidit av skadorna som en följd av trafikolyckan ingå i statistiken över trafikdöda.

Trafikdödade 2000 - 2003 efter trafikantgrupp



Dödade i Stockholmstrafiken år 2000-2003, sorterat efter trafikantgrupp

Gående, cyklister och äldre är utsatta

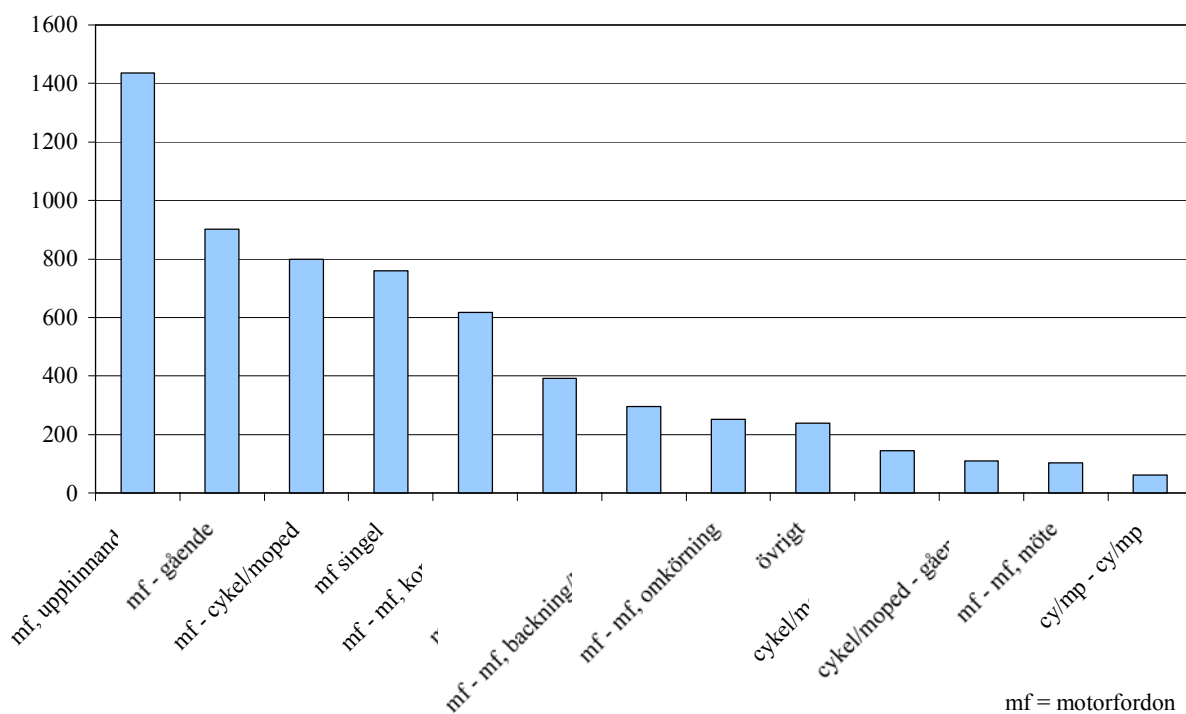
Över hälften av de dödade 2000-2003 var oskyddade trafikanter, främst gående och cyklister. Ingen av de dödade var yngre än 18 år. Unga manliga bilåkande och äldre gående, framför allt kvinnor, var hårt drabbade.

Majoriteten av de skadade är bilister, gående och cyklister. Männen dominerar i statistiken, såväl bland dödade som skadade.

Upphinnandelyckor, dvs. påkörning bakifrån, och singelolyckor är den vanligaste olyckstypen för de som skadas i motorfordon. Gående, cyklister och mopedister skadas till stor del i olyckor med motorfordon.

Upphinnandelyckorna är lika vanliga i innerstaden som i ytterstaden. Drygt två tredjedelar av alla olyckor med gående inträffade i innerstaden. Även en stor del av olyckorna med cyklister eller mopedister inträffade i innerstaden. Singelolyckor med motorfordon är en av de få olyckstyper som är vanligast i ytterstaden.

Personskadeolyckor 2000 - 2003 efter olyckstyp



Många kör för fort

Hastighetsöverträdelser är det vanligaste trafikbrottet i Stockholm. Studier som gatu- och fastighetskontoret och Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) har gjort visar att många bilister i Stockholm kör för fort. Detta gäller på både 30- och 50-gator.

Majoriteten av stockholmarna anser att det är ett mycket allvarligt fel att köra 50 kilometer i timmen när hastighetsbegränsningen är 30 kilometer i timmen³. De anser också att det är ett allvarligare fel att köra för fort på en 30-gata än på en 50-gata, vilket inte avspeglar sig i hur man verkligen kör. Studier som NTF gjort visar att majoriteten av bilisterna överskrider hastigheten på de 30-gator som studerats. På de 50-gator som studerats körde hälften av bilisterna över hastighetsgränsen.

Alla använder inte bilbältet

Studier som NTF gjort visar att en av fem bilåkande i Stockholm inte använder bilbältet. Det senaste året visar på en liten ökning i användningen jämfört med tidigare år. Ökningen kan bero på den nationella bälteskampanj som påbörjades hösten 2002 och sedan pågick under hela 2003.

Förare påverkade av alkohol och droger

När det gäller personskadeolyckor med alkohol- eller drogpåverkade förare i Stockholm är statistiken mycket ofullständig, dvs. mörkertalet är stort. Man kan därför anta att de uppgifter som finns bara speglar en liten del av verkligheten.

Olycksstatistiken visar att omkring 5 procent av alla skadade skadades i olyckor med påverkade förare. En stor del av dessa olyckor, drygt 50 procent, inträffade nattetid mellan kl. 21.00 och 5.00. Detta kan jämföras med det totala antalet personskadeolyckor där 20 procent inträffade nattetid.

Drygt 40 procent av alkohol- eller drogolyckorna var singelolyckor med motorfordon. Av samtliga personskadeolyckor var endast 13 procent singelolyckor med motorfordon.

18-24-åringar är starkt överrepresenterade bland de alkohol- eller drogpåverkade förare som var inblandade i olyckor.

Vägverket gör årligen djupstudier av de dödsolyckor som inträffar i trafiken. Studierna visar att det pågår en negativ utveckling med allt fler alkoholpåverkade bland de dödade personbilsförarna. Alkohol eller droger är med i bilden i omkring var tredje dödsolycka.

Trafikmiljön är inte anpassad

Stora delar av trafikmiljön i Stockholm är uppbyggd under en tid när kunskapen om trafiksäkerhet var mindre än den är i dag. Det gör att trafikmiljön inte är tillräckligt anpassad efter mänskligt beteende och misstag. Det finns t.ex. många breda gator som inbjuder till höga hastigheter, men med många övergångsställen där oskyddade trafikanter ska passera. Trafikmiljön är också på många platser så komplex att människor gör misstag, som ibland får så allvarliga konsekvenser att de dödas eller att någon annan dödas. Ett exempel på det är mittkörfält för bussar och trafiksignaler med flera faser än två.

³ Enligt en enkätundersökning som gatu- och fastighetskontoret genomförde 2003.

Stockholmarnas attityder till trafiksäkerhet

Under hösten 2003 genomförde gatu- och fastighetskontoret en enkätundersökning med frågor om trafiksäkerhet. Enkäten sändes till knappt 2 000 slumpmässigt utvalda invånare i staden, i åldern 18 år och uppåt. Syftet var att få en bild av stockholmarnas attityd till trafiksäkerhet och att ta fram en undersökningsmetod som kan användas vid en uppföljning. 57 procent, dvs. 1 132 personer, besvarade enkäten. Genom att jämföra ålder, kön och boendeplats för de som besvarat enkäten med bortfallet, kan vi konstatera att det inte föreligger några skillnader bland de som svarat och hela urvalet. Detta innebär att vi kan utgå från att resultaten är statistiskt säkerställda, dvs. att svaren är representativa för invånarna i Stockholm, trots den relativt sett låga svarsfrekvensen.

Många frågor i enkäten handlade om inställningen till olika beteenden i trafiken och vilka åtgärder som vi bedömer har stor inverkan på trafiksäkerheten.

Stöd för 30 kilometer i timmen och att prioritera gående och cyklisters säkerhet

En stor del av stockholmarna tycker att det är viktigt att öka säkerheten för gående och cyklister i Stockholm även om det innebär smalare körbanor och lägre hastighet för bilister. Undersökningen ger också starkt stöd för att införa hastighetsbegränsningar på 30 kilometer i timmen i bostadsområden.

Allvarligt att köra mot rött och inte spärra fast barn i bil

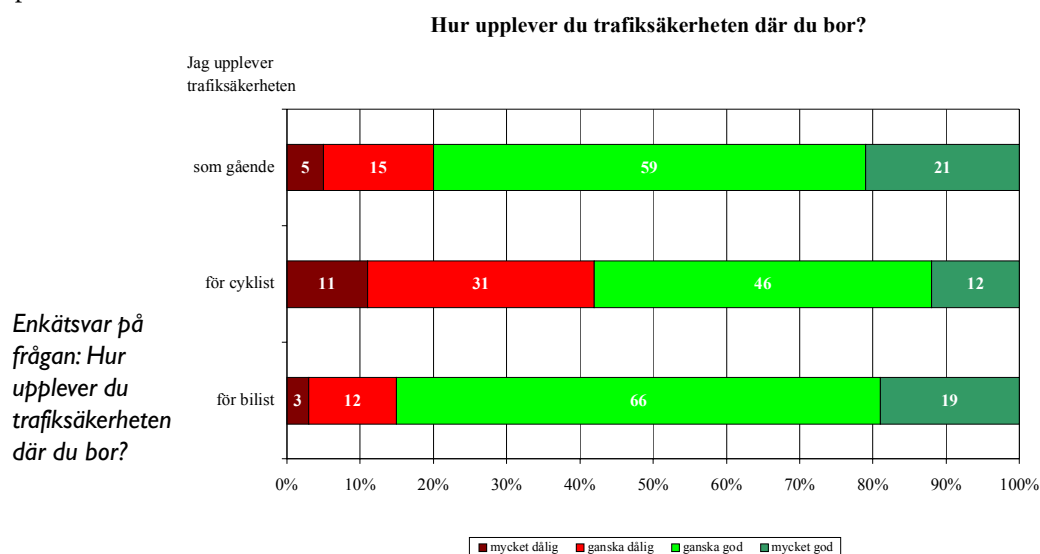
Stockholmarna tror starkt på åtgärder som handlar om att påverka bilförarens beteende och ansvar. Kvinnor ser allvarigare på felbeteenden i trafiken än vad män gör. De beteenden som stockholmarna tycker är mycket allvarliga är "köra mot rött ljus", "inte spärra fast barnen ordentligt i bilen", "omkörning framför eller på ett övergångsställe", "åka bil med någon som man vet är påverkad av alkohol" och att "köra 50 kilometer i timmen där hastighetsgränsen är 30 kilometer i timmen".

30 kilometer i timmen vid skolor och snöröjning har stor effekt

De åtgärder som stockholmarna tycker har bästa effekt för trafiksäkerheten är "övervaka trafiknykterhet", "införa hastighetsgränsen 30 kilometer i timmen vid skolor", "snöröjning/halkbekämpning på gator", "bygga cykelbanor separerade från biltrafik" och "hårdare straff för rattfylleri".

Trafiksäkerheten sämst för cyklister

I diagrammet nedan redovisas hur stockholmarna svarat att de upplever trafiksäkerheten i sitt bostadsområde. Totalt sett upplever stockholmarna att trafiksäkerheten är sämre för cyklister än för gående och bilister.



Trafiksäkerheten för barn är låg

En fjärdedel av de som svarade har barn. Bland dessa tycker majoriteten att trafiksituationen i det egna bostadsområdet inte är så säker att en sjuåring kan gå själv till skolan. Knappt hälften tycker inte att en 12-åring kan cykla fritt i det område där de bor. Boende i innerstaden är mer kritiska till trafiksäkerheten för barn än boende i ytterstaden.

Faktorer för ett framgångsrikt trafiksäkerhetsarbete

Ett trafiksäkerhetsprogram är ingen garanti för att antalet skadade och dödade i trafiken kommer att minska. Det finns alltid en risk att programmet blir en pappersprodukt som inte leder till konkreta åtgärder. Men det går att peka på ett antal framgångsfaktorer som bör vara uppfyllda för att programmet ska bli verkningsfullt, utifrån de erfarenheter som finns om hur andra trafiksäkerhetsprogram har genomförts.

Trafiksäkerhetsarbetet är långsiktigt

Det går inte att på kort tid minska antalet dödade och skadade i trafiken. Snarare handlar det i första hand om göra fysiska förändringar och att förändra beteenden. Detta måste sedan verka under en längre tid. Det är också viktigt att ny teknik får prövas kritiskt under en tid innan den används i stor skala. Vissa åtgärder ställer stora krav på resurser och måste spridas ut över en längre tid.

Pengar måste avsättas långsiktigt

I den kommunala budgeten måste pengar öronmärkas för särskilda trafiksäkerhetsåtgärder. Inom ramen för trafiksäkerhetsprogrammet måste man ta fram en långsiktig åtgärdsplan som tilldelas en budget. Dessutom måste trafiksäkerhetsåtgärder genomföras integrerat med andra åtgärder. Det finns exempel på många åtgärder som inte bara har effekt på trafiksäkerheten utan även på andra områden, t.ex. framkomlighet och miljö.

Målen ska vara mätbara och följas upp

Olycksstatistiken måste vara tillförlitlig. För närvarande är bara statistiken över dödade i vägtrafiken pålitlig. Därför är det viktigt att arbetet med att införa sjukhusbaserad statistik intensifieras.

I brist på tillförlitlig statistik kan det tills vidare vara bättre att följa upp åtgärderna i programmet. Det är också viktigt att följa upp beteenden, som hur fort bilister kör och hur många som använder cykelhjälm och bilbälten. För vissa åtgärder kan det räcka att t.ex. räkna antalet korsningar som byggts om så att hastigheterna blir låga.

Trafiksäkerhetstänkandet ska genomsyra hela stadens arbete

Gatu- och fastighetsnämnden har en stor del av ansvaret för trafiksäkerheten, men det räcker inte. Trafiksäkerhetstänkandet måste finnas på alla berörda nämnder och förvaltningar. Detta kräver att alla delar av organisationen får mer kunskap om trafiksäkerhet. Upplåtelse av gatumark, parkeringsövervakning, upphandling av transporter, gatusopning, halkbekämpning, bygglovshantering, arbete med detaljplaner och trafikundervisning i skolan är alla exempel på verksamhet som påverkar trafiksäkerheten.

Förankra trafiksäkerhetsprogrammet

Trafiksäkerhetsprogrammet bör förankras politiskt i kommunfullmäktige och integreras i stadens ledningssystem. Då blir trafiksäkerhetsarbetet en naturlig del i arbetet med nämndernas verksamhetsprogram.

Samverka i nätverk

Det finns många etablerade nätverk som förmedlar kontakt och information mellan olika aktörer. Nätverken bör utnyttjas för att få upp trafiksäkerhetsfrågor på dagordningen. För att nå resultat på bred front krävs samarbete med alla externa aktörer inom trafiksäkerhetsområdet t.ex. Vägverket, polisen, transportsnärningen, länsstyrelsen och NTE.

Fokusera på tydliga åtgärdsområden

Programmet ska identifiera ett antal områden som ska åtgärda de största trafiksäkerhetsproblemen. Områdena ska vara tydliga och konkreta. Inom varje område är det viktigt att beskriva vilka åtgärder som krävs för att åstadkomma förbättringar.

Det viktigt att slå fast en detaljerad strategi för hur man ska arbeta med varje åtgärdsområde. Vissa områden kan kräva insatser av externa aktörer, t.ex. Vägverket och Polisen. För dessa är det viktigt att träffa avtal om gemensamma åtaganden.

Förbättrad kunskap

Förbättrad kunskap innebär både en breddning och en fördjupning - många måste kunna lite om trafiksäkerhet och några måste kunna mycket. Genom väl genomförda forsknings- och demonstrationsprojekt går det att öka kunskapen om effekterna av olika åtgärder. Samtidigt är det viktigt att nå ut med den kunskap som redan finns, t.ex. om hastighetens betydelse för hur allvarligt skadad man blir vid en olycka.

Ge medborgarna möjlighet att påverka

Stockholmarna visar ett stort engagemang för trafiksäkerhetsfrågor. Därför måste alla planerade åtgärder genomföras i dialog med medborgarna. Särskilda insatser bör göras när allmänhetens och experternas uppfattningar skiljer sig åt.

Sopa rent framför egen dörr först

Förvaltningar och bolag i Stockholms stad måste föregå med gott exempel för att vara trovärdig gentemot allmänheten och de externa aktörerna. Det kan gälla de egna medarbetarnas trafikbeteende, upphandling av transporter eller den fysiska utformningen på stadens mark. Staden har också goda möjligheter att använda det goda exemplet som maktmedel för att få en förändring.

Uppföljning

För att nå framgång behövs en årlig uppföljning av målen och de genomförda åtgärderna. Det är också viktigt att följa upp enskilda åtgärder och att återföra erfarenheterna till de som är ansvariga för genomförandet.

Åtgärdsområden

Åtgärderna är indelade i fem övergripande områden. Områdena är valda utifrån det som är de största trafiksäkerhetsproblemen i staden och som därför är viktiga att åtgärda först. För varje område finns en kort beskrivning av problemen samt en redogörelse för mål, strategier och de effekter man kan förvänta sig. Avslutningsvis redovisar vi exempel på åtgärder som har visat sig ha god trafiksäkerhetseffekt.

Trafiksäkra trafikanter

En viktig förutsättning för att nå målen i programmet är att en betydligt större del av trafikanterna än i dag följer regelverket och uppträder trafiksäkert. Här har staden ett ansvar för att förse medborgarna med information och system som underlättar ett trafiksäkert beteende. Det gäller att förändra de beteenden som har störst betydelse för trafiksäkerheten, nämligen att köra nykter och drogfri, hålla rätt hastighet och använda bilbälte och annan skyddsutrustning.

Nykter och drogfri körning

Det finns ett tydligt samband mellan den totala konsumtionen av alkohol och rattfylleri. En ökad konsumtion leder till ökat rattfylleri. Under de senaste åren har den totala konsumtionen av alkohol i Sverige ökat kraftigt samtidigt som användningen av andra typer av droger har ökat.

Tillgången på uppgifter om alkohol- eller drogpåverkade förare i Stockholms stad är mycket bristfällig. Uppgifter från olycksstatistiken och poliskontroller visar bara en liten del av verkligheten. Mörkertalet är stort. Av olycksstatistiken framgår att 18-24-åringar är starkt överrepresenterade bland alkohol- eller drogpåverkade förare som varit inblandade i olyckor.

I var tredje dödsolycka är alkohol och/eller droger inblandade. En stor del av de alkoholpåverkade förarna hade mycket höga promillehalter, vilket tyder på ett alkoholberoende.

Något förenklat kan rattfylleristerna delas upp i två kategorier, de som är alkoholberoende eller alkoholmissbrukare och de som kör onyktra någon enstaka gång. Man vet också att återfallsförövare står för en stor del av trafikolyckorna.

I dag döms många rattfyllerister till samhällstjänst, något som sällan innebär någon attitydpåverkan eller behandling för det eventuella missbruket.

I Stockholms län startade hösten 2003 ett samarbete mellan Vägverket, Polismyndigheten i Stockholms län, Svenska kommunförbundet, landstinget, kriminalvården och länsstyrelsen. Avsikten var att skapa nya snabba rutiner så att alkohol- eller drogpåverkade förare ska erbjudas ett samtal med beroendevården inom 24 timmar efter det att de ertappats av polisen. De som genomför detta samtal och är alkohol- eller drogberoende ska erbjudas hjälp för sitt missbruk.

Projektet som går under namnet SMADIT, samverkan mot alkohol och droger i trafiken i Stockholms län, är en försöksverksamhet som beräknas pågå till och med 2005. I utvecklingsarbetet deltar socialtjänsten i berörda kommuner, Maria Beroendecentrum, Beroendecentrum Stockholm och kriminalvården i Stockholm. Det lokala utvecklingsarbetet utgår från tre av länets polismästar-distrikt. Från Stockholm deltar socialtjänsten i tio av stadens stadsdelar.

Mål och effekt

- § Stockholms stad inför alkolås⁴ i alla stadens fordon.
- § Stockholms stad ställer krav på alkolås vid alla stadens upphandlingar av transporter.
- § Socialtjänsten erbjuder vård till missbrukande rattfyllerister.
- § Stockholms stad stödjer polisens övervakning av nykterhet och droger i trafiken.
- § Stockholms stad informerar kontinuerligt om nykter och drogfri körning.

Enligt Vägverket finns en studie som visar att risken att dödas ökar 13 gånger vid 0,5-1,0 promille, 100 gånger vid 1,0-1,5 promille och 550 gånger vid mer än 1,5 promille. För förare i åldern 18-24 år ökar risken att dödas 900 gånger om de har mer än 0,5 promille.

Åtgärdsstrategi

Åtgärderna inriktas dels på att förhindra alkoholpåverkade att köra bil med hjälp av tekniska hjälpmedel, dels att avhålla förare från att köra påverkade med hjälp av information och kontroller. För att få större effekt bör arbetet ske i samarbete med polisen, Vägverket och NTF.

Alkoholberoende och ungdomar är prioriterade målgrupper. Socialtjänsten har ett ansvar för att verksamheten inom projektet SMADIT blir permanent.

Åtgärder

Gatu- och fastighetskontoret

- informerar stockholmarna om vikten av att vara nykter och drogfri i samband med bilkörning samt olämpligheten i att åka med en påverkad förare. För att få större effekt bör arbetet ske i samarbete med polisen, Vägverket och NTF.
- stödjer polisens arbete med övervakning genom att hjälpa polisen med att avstängningar, skyltning etc. på strategiska platser i staden.

Stadens förvaltningar, bolag och nämnder

- informerar de anställda om vikten av att vara nykter och drogfri i samband med bilkörning samt olämpligheten i att åka med en påverkad förare
- installerar alkolås i alla fordon
- ställer krav på att det finns alkolås i fordonen vid all upphandling av transporter.

Stadsdelsförvaltningarna

- deltar i samarbetet inom projektet SMADIT och arbetar för att utöka verksamheten till fler stadsdelar.

⁴ Alkolås är en teknisk anordning som gör att bilen inte går att starta om föraren har alkohol i utandningsluften.

Användning av skyddsutrustning i bil

Användningen av bilbälte är sämre i Stockholm än i landet som helhet. Studier som gjorts, av bland annat NTF, visar att närmare en av fem stockholmare inte använder bilbälte. Användningen varierar beroende på typ av fordon, plats i fordonet och område.

I personbilar använder fyra av fem vuxna i framsätet bilbälte. I baksätet är användningen betydligt lägre. Endast tre av fem taxiförare använder bilbältet. Förare av lätta lastbilar har den lägsta användningen, endast två av fem använder bältet.

Långt ifrån alla barn sitter fastspända i bilen. I NTF:s studier sitter omkring vart tionde barn oskyddat i bilen. Barn som sitter i framsätet är bältade i något större utsträckning än barn i baksätet.

Det finns stora skillnader i bältesanvändning mellan olika områden i Stockholm. Vid en stickprovstudie 2002 var exempelvis den totala bältesanvändningen i Vällingby cirka 80 procent medan den var endast cirka 50 procent i Rinkeby.

Mål och effekt

- § Stockholms stad installerar kraftiga bältespåminnare i alla stadens fordon.
- § Stockholms stad ställer krav på att medarbetarna alltid använder bilbälte vid resor i arbetet.
- § Stockholms stad ställer krav på att förarna och passagerare använder bälte vid all upphandling av transporter.
- § Stockholms stad ställer krav på att det finns kraftfulla bältespåminnare vid all upphandling av transporter.
- § Stockholms stad informerar kontinuerligt om vikten av att använda bilbälte.

Undersökningar visar att de positiva effekterna av bilbältesanvändning är mycket stora. Om alla bilister i Sverige skulle använda bilbälte skulle mer än 100 personer räddas till livet varje år. För den som använder bilbälte minskar risken för dödliga

eller svåra skador vid en olycka med mer än 50 procent. Små barn sitter säkrast bakåtvända i babyskydd eller bilbarnstolar. Den bakåtvända placeringen minskar risken för skador och dödsfall med 90-95 procent.

Åtgärdsstrategi

Den största delen av arbetet inriktas på att informera om vikten av att använda bilbälte. Informationen blir betydligt mer verkningsfull om den kombineras med övervakning. Det gäller också att föregå med gott exempel och visa på vikten av att använda bilbälte genom att ställa krav vid egna och upphandlade transporter. Tekniska hjälpmedel som kraftfulla bältespåminnare är bra hjälpmedel som numer finns på marknaden. Särskilda insatser ska riktas till områden där användningen är låg.

Åtgärder

Gatu- och fastighetskontoret

- informerar stockholmarna om vikten av att använda bilbälte och skyddsutrustning för barn i bil. För att få större effekt bör arbetet ske i samarbete med polisen, Vägverket och NTF
- genomför riktade informations- och upplysningsinsatser till invandrargrupper i samarbete med integrationsförvaltningen
- stödjer aktivt polisens arbete med övervakning genom att hjälpa polisen avstängningar, skyltar etc. på strategiska platser i staden.

Stadens förvaltningar, bolag och nämnder

- informerar de anställda om vikten av att använda bilbälte och skyddsutrustning för barn i bil
- ställer krav på att förare och passagerare använder bilbälte vid egna resor och transporter
- ställer krav på att förare och passagerare använder bilbälte och bältespåminnare vid alla upphandlade transporter
- installerar kraftiga bältespåminnare i stadens egna fordon där sådana saknas.

Användning av skyddsutrustning för oskyddade trafikanter

Stockholms cyklister har en hög hjälmanvändning i förhållande till landet i övrigt. Enligt mätningar gjorda av gatu- och fastighetskontoret och NTF använder närmare hälften av cyklisterna i innerstaden hjälm. I ytterstaden är användningen något lägre.

Det finns inga aktuella uppgifter på användningen av reflexer och cykelbelysning. En studie gjord av NTF från mitten av 1990-talet visade att endast ett par procent av de gående bar reflex och omkring hälften av cyklisterna hade belysning i mörker. Det finns dock inget som tyder på att användningen är annorlunda i dag.

Mål och effekt

- § Alla förvaltningar och bolag ställer krav på att de anställda använder cykelhjälm vid cykling i tjänsten
- § Stockholms stad genomför kontinuerliga informationsinsatser

En gående som använder reflex i mörker minskar risken att bli påkörd med omkring 80 procent⁵.

De vanligaste diagnoserna efter cykelolyckor är skullskador och frakturer på armar och ben. Hjärnan är väldigt ömtålig, redan en måttlig stöt kan ge svåra skador. Arm- och bensskador går ofta att reparera medan hjärnskador ger bestående men. Cykelhjälm har en god skyddseffekt mot svåra skullskador och hjärnskakning.



Cykelbud med cykelhjälm.

Olycksanalysgruppen vid Norrlands Universitetssjukhus har analyserat dödliga och ickedödliga skall- och ansiktsskador bland cyklister med och utan hjälm och funnit att

- omkring 40 procent av de cyklister som årligen omkommer i Sverige beräknas ha kunnat överleva om de använt cykelhjälm
- antalet hjärnskakningar är 60-70 procent lägre bland skadade cyklister som har använt hjälm.

Åtgärdsstrategi

Den största delen av arbetet inriktas på att informera om vikten av att använda cykelhjälm. Det gäller att föregå med gott exempel och att ställa krav vid egna cykelresor. Prioriterade målgrupper är tonåringar, äldre och fritidscyklister.

Information ges också om vikten av att använda reflexer. Det är viktigt även i stadsmiljö med gatubelysning.

Åtgärder

Gatu- och fastighetskontoret

- informerar stockholmarna om vikten av att använda cykelhjälm. För att få större effekt bör arbetet ske i samarbete med polisen, Vägverket och NTF. Särskilda insatser bör riktas till tonåringar, äldre och fritidscyklister
- informerar stockholmarna om att det är viktigt att använda reflexer när det är mörkt och att det även gäller om gatubelysning finns
- genomför riktade informations- och upplysningsinsatser till invandrargrupper i samarbete med integrationsförvaltningen.
- verkar för en lag om cykelhjälm användning som omfattar alla åldersgrupper.

Stadens förvaltningar, bolag och nämnder

- informerar de anställda om vikten av att använda cykelhjälm och reflexer. För att öka motivationen kan gatu- och fastighetskontoret arrangera hjälmtävlingar mellan olika förvaltningar och bolag i staden
- ställer krav på att de anställda använder cykelhjälm vid egna resor och transporter

⁵ Ett regionalt program för trafiksäkerhet 2003 - 2007. Vägverkets Publikation 2003:16 / ISSN: 1401-9612

Säkra hastigheter

Hastigheten är en av de viktigaste faktorerna för trafiksäkerheten. Oavsett vad som föregått olyckan är hastigheten alltid avgörande för hur allvarlig olyckan blir. Hastigheten är inte en isolerad faktor i trafiken, men genom att påverka hastigheten påverkar man också konsekvenserna av en rad andra olycksfaktorer. Med lägre hastighet blir stoppsträckan kortare. Dessutom ökar möjligheten att uppfatta situationer, stanna i tid och samspela med andra trafikanter.

Enskilda studier som gatu- och fastighetskontoret och NTF genomfört visar tydligt att många bilister i Stockholm kör över de gällande hastighetsgränserna.

Intelligent stöd för hastighetsanpassning (ISA) kallas ett tekniskt hjälpmedel i fordonet som visar föraren vilken hastighetsgräns som gäller. Hjälpmedlet kan vara informerande, t.ex. genom ljus- eller ljudsignaler, eller aktiva, t.ex. vibration eller motstånd i gaspedalen när hastighetsgränsen över skrids.

Under 2003 påbörjade gatu- och fastighetskontoret sitt arbete med att skapa förutsättningar för att införa ISA i Stockholm. Arbetet sker i samarbete med Vägverket. På sikt kan ISA ha mycket goda trafiksäkerhetseffekter, speciellt i bostadsområden och på 30-sträckor. Med ISA kan fysiska farthinder på sikt ersättas med "elektroniska gupp" och den tillåtna hastigheten kan enkelt anpassas till de förhållanden som råder.

Mål och effekt

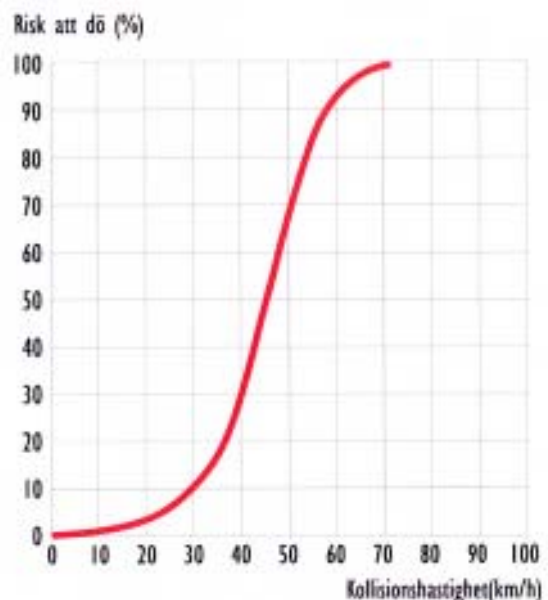
- § Teknik för ISA finns och används i alla stadens fordon.
- § Automatisk övervakning av hastigheter finns på fem sträckor i Stockholm.
- § Stockholms stad informerar kontinuerligt om säkra hastigheter.
- § Stockholms stad ställer krav på att medarbetarna aldrig kör över gällande hastighetsgräns vid resor i arbetet.
- § Stockholms stad ställer krav på att hastighetsgränserna följs vid all upphandling av transporter.

Om alla i Sverige höll hastighetsgränserna skulle minst 100 liv sparas varje år. Dessutom skulle vägtrafikens miljöpåverkan minska.

En ökning av den genomsnittliga hastigheten med 2 kilometer i timmen leder till att antalet dödade ökar med tio procent. Om genomsnittshastigheten ökar med 10 kilometer i timmen ökar antalet döda med 50 procent.

Ett antal studier av verkliga olyckor där gående blivit påkörda visar att risken för att dödas beror på den hastighet som bilen har i kollisionssögonblicket. För en gående som blir påkörd av en bil som kör 50 kilometer i timmen är risken att dödas 80 procent. Om bilen istället kör 30 kilometer i timmen är risken knappt 10 procent.

Vägverket och polisen har under några års tid gemensamt byggt ut automatisk hastighetsövervakning (ATK) på vägar runt om i landet. Utvärderingarna har visat på mycket goda resultat, med hastighetssänkningar på 5 kilometer i timmen och med påtagligt förbättrad trafiksäkerhet i form av färre skadade.



Risk för en oskyddad trafikant att dödas vid kollision med motorfordon.

Åtgärdsstrategi

Arbetet inriktas på att öka förståelsen för de hastighetsgränser som gäller och att minska möjligheterna för hastighetsöverträdelser, t.ex. genom att bygga om trafikmiljön, informera och övervaka. En viktig del i strategin är att visa vikten av hastighetens betydelse för trafiksäkerheten, genom att ställa krav vid egna och upphandlade transporter. Staden ska också arbeta för att det ska bli möjligt att använda och installera tekniska stödsystem för hastighetsanpassning i fordonen.

Åtgärder

Gatu- och fastighetskontoret

- informerar stockholmarna om hastighetens betydelse för uppkomsten av olyckor och vilka konsekvenser olyckan får. För att få större effekt bör arbetet ske i samarbete med polisen, Vägverket och NTE.
- prövar kontinuerligt nya tekniska lösningar för hastighetsanpassning i trafikmiljön
- möjliggör användningen av ISA i Stockholm
- gör regelbundna översyner av hastighetsgränserna på platser och gator med blandtrafik, så att den svagaste trafikantgruppen styr den hastighet som råder på platsen eller gatan
- fortsätter att bygga ut och bygga om trafikmiljön så att den ger tydliga signaler till trafikanterna om vilken hastighet som gäller
- utökar användningen av "Du kör för fort"-skyltar
- stödjer polisens arbete med automatiska trafiksäkerhetskontroller (ATK)
- stödjer polisens arbete med övervakning genom att hjälpa polisen med avstängningar, skyltar etc. på strategiska platser i staden.

Stadens förvaltningar, bolag och nämnder

- informerar de anställda om hastighetens betydelse för uppkomsten av olyckor och vilka konsekvenser olyckan får
- ställer krav på att förarna följer hastighetsgränserna vid egna resor och transporter

- ställer krav på att förarna följer hastighetsgränserna vid alla upphandlade transporter
- installerar ISA-utrustning i alla stadens fordon
- ställer krav på ISA-utrustning vid alla upphandlade transporter.



"Du kör för fort" - skylt.

Säker trafikmiljö för oskyddade trafikanter

Säkra gångbanor och övergångsställen

Gående är en utsatt grupp i Stockholmstrafiken. Under åren 2000-2003 dödades 22 gående och skadades drygt 1 100 gående. Majoriteten av de gående skadades i innerstaden, där nio av de tio mest olycksdrabbade gatorna ligger. De flesta olyckor - så många som tre av fyra - med gående inträffar på dagtid. De olyckor som sker nattetid är till stor del koncentrerade till krog- och restaurangstråk i innerstaden.

Många gående skadas på övergångsställen, såväl med som utan trafiksignaler.

Singelolycka med gående, alltså när en gående halkar, snubblar eller på annat sätt faller och skadar sig ute i trafikmiljön räknas inte som trafikolycka och finns därför inte med i statistiken.

I Göteborg finns tillgång till sjukhusstatistik. Här framgår att många gående skadas i singelolyckor t.ex. genom att de halkat eller snubblat. Många av dessa olyckor är också allvarliga. Under december till februari ökar dessa olyckor markant.

Bilförare i Stockholm, särskilt i innerstaden, är sämre på att lämna gående företräde vid övergångsställen än förare i länet i övrigt. Det visar studier som Vägverket gjort under flera år.

Konfliktstudier i Stockholm visar att en vanlig orsak till konflikter mellan gående och motorfordon är att någon av parterna inte följer trafiksignalen.

Gående upplever att cyklister är en risk för dem i trafikmiljön. Detta är hög grad ett trygghetsproblem och åtgärder bör genomföras för att minska konflikten och öka tryggheten.

Mål och effekt

- Stockholms stad identifierar och säkrar⁶ alla övergångsställen med många gående, barn och äldre.
- Stockholms stad undersöker sjukhusstatistik för gående som ramlat och skadat sig i gatumiljön och om det finns samband mellan denna statistik och drift och underhåll på gångbanor och gångvägar. Drift- och underhållsrutiner anpassas till resultatet av undersökningen.

Fysiska åtgärder som säkrar biltrafikens hastighet så att den inte överstiger 30 kilometer i timmen minskar både risken för att en olycka ska inträffa och skadorna om en olycka inträffar. Exempel på sådana åtgärder som minskar risken för att en olycka ska inträffa är refuger mellan körbanorna på övergångsstället eller avsmalning av körbanan genom att sköron byggs ut i körbanan från gångbanan för att korta av övergångsställen. Här är några exempel på vilka effekter åtgärderna kan ha:

- Upphöjt övergångsställe minskar antalet skadade med hälften.⁷
- Vägbelysning minskar antalet skadade fotgängare med hälften.⁷
- Gupp minskar antalet skadade med hälften.⁷

Åtgärdsstrategi

Arbetet riktas in på att hastighetssäkra⁴ övergångsställen och samtidigt ge dem en enhetlig, estetisk och tydlig utformning så att de känns igen av invånarna. Genom att marknadsföra dessa som säkrare kommer fler trafikanter att använda dem. En prioriteringslista bör tas fram för de mest angelägna ombyggnaderna. Alla gator där barn vistas ska ha gångbanor. På gemensamma gång- och cykelbanor (eller gång- och cykelvägar) bör ytor för gående respektive cyklister separeras på ett tydligt sätt.

Gatu- och fastighetskontoret undersöker gåendes singelolyckor och ser över om drift- och underhållsstrategin behöver anpassas till detta.

⁶ För att ett övergångsställe ska vara säkert ska utformningen vara sådan att inte biltrafikens hastighet överstiger 30 kilometer i timmen (vid mätning av hastigheten bör 85 procent av bilarna köra under 30 kilometer i timmen).

⁷ Transport ekonomiskt institutt (1997): Trafiksikkerhetshåndbok. ISBN: 82-480-0027-3

Åtgärder

Gatu- och fastighetskontoret

- identifierar och hastighetssäkrar⁴ övergångsställen där många oskyddade trafikanter, barn och äldre rör sig, så att hastigheten vid platsen inte överstiger 30 kilometer i timmen
- ser över utformningen och signalprogrammen i trafiksignaler
- inför 30-zoner på lokalgator i bostadsområden
- genomför hastighetsdämpande åtgärder i 30-zonerna vid behov
- inför hastighetsbegränsningen 30 kilometer i timmen nattetid utmed stora krogstråk
- ger tydliga direktiv och följer upp all upplåtelse av gatumark
- bygger planskilda gångpassager där det är möjligt och lämpligt
- bygger räcken för att leda fotgängare rätt vid riskfyllda platser
- reserverar särskilt utrymme för gående på gång- och cykelbanor och gång- och cykelvägar
- ser till att alla gator har gångbanor.

Gatu- och fastighetskontoret och stadsdelsförvaltningarna

- Gatu- och fastighetskontoret undersöker gåendes singelolyckor och ser tillsammans med stadsdelsförvaltningarna över om drift- och underhållsstrategin behöver anpassas till detta.

Stadsdelsförvaltningarna

- ger tydliga direktiv och följer upp all upplåtelse av gatumark .

Stadsbyggnadskontoret

- planera tomtmark och bebyggelse, gång- och cykelstråk, gator, parker och naturmark samt upprätta detaljplaner så att gångstråk blir säkra.



Hastighetshöjande åtgärd i form av ett upphöjt övergångsställe med avsmalning.

Säkra cykelbanor och passager

Under åren 2000-2003 dödades tio cyklister och drygt 900 cyklister rapporterades som skadade. En större del av cykelolyckorna inträffade i innerstaden. De tio mest utsatta gatorna ligger alla i innerstaden. Skeppsbron är den gata där flest cyklister skadas.

Åtta av tio kollisioner mellan cyklister och motorfordon sker i korsningar.

Cykelolyckor polisrapporteras i låg grad, framförallt gäller det cyklisters singelolyckor. Göteborg har sedan länge haft tillgång till sjukhusstatistik. Där visar det sig att singelolyckor med cykel är den vanligaste olyckstypen, alla kategorier. Totalt sett har var femte skadad i Göteborg skadats i en singelolycka med cykel.

Cyklister upplever att gående är en risk och ett hinder för dem i trafikmiljön. Detta är hög grad ett trygghets- och framkomlighetsproblem och åtgärder bör genomföras för att minska risken för konflikter och öka tryggheten.

Mål och effekt

- Stockholms stad identifierar och säkrar⁸ alla cykelpassager med många cyklister.
- Stockholms stad identifierar och förbättrar cykelpassager i korsningar där cyklisterna cyklar i blandtrafik på viktiga cykelstråk.
- Stockholms stad utreder cyklister singelolyckor och ser över om drift och underhåll på cykelbanor och cykelvägar behöver ändras så att inte cyklisterna ramlar och skadas.

Utformning av anordningar för cyklister spelar stor roll för bilisternas möjligheter att ta hänsyn till cyklisterna och för cyklisternas beteende. Danska studier⁹ visar att en tillbakadragen stopplinje minskar olyckorna mellan högersvängande bilar och cyklister med drygt en tredjedel och att antalet skadade cyklister minskar med hälften. Målade cykelfält genom korsningar minskar antalet svårt skadade cyklister med 55-60 procent.

Målade cykelfält längs gator ger en minskad skaderisk för cyklister med 10 procent, för fotgängare med 30 procent och för bilister med 40 procent. Den totala effekten är att antalet skadade personer minskar med 30 procent¹⁰.

Åtgärdsstrategi

Åtgärderna inriktas på att ta fram en enhetlig utformning av cykelbanor och cykelvägar. Det gäller framför allt att utforma bra anslutningar för cyklister till och genom korsningar och vid andra cykelpassager. Även en generell översyn av korsningar behöver göras. Genom att marknadsföra dessa cykelbanor och cykelvägar som säkrare kommer fler cyklister att använda dem.

Stockholms stad ska ta fram en prioriteringslista för de mest angelägna ombyggnaderna för att kunna välja ut rätt platser.

Bättre information till cyklister, genom vägmarkering, skyltar eller elektroniska tavlor, kan höja uppmärksamheten hos både cyklister och bilister.

Drift- och underhållsstrategin ses över med hänsyn till cyklisters singelolyckor.

Åtgärder

Gatu- och fastighetskontoret

- markerar avvikande beläggning genom korsningar för cyklister
- målar en tillbakadragen stopplinje för motorfordonstrafiken i korsningar
- markerar ett kort cykelfält precis före korsningar och en tillbakadragen stopplinje för bilarna
- gör åtgärder för att minska olycksrisken för cyklister när fordon svänger höger
- bygger planskilda cykelpassager där det är möjligt och lämpligt
- bygger cykelvägar, cykelbanor och cykelfält
- förbättrar belysningen för cyklister och så att de syns

⁸ För att en cykelpassage ska vara säker ska utformningen vara sådan att inte biltrafikens hastighet överstiger 30 kilometer i timmen (vid mätning bör 85 procent av bilarna köra under 30 kilometer i timmen).

⁹ Sören Jensen et al, *Cykelfelter - Sikkerhetsmæssig effekt i signalregulerede kryds, Rapport 51*. Vejdirektoratet, 1996.

¹⁰ Transportekonomisk institutt (1997): *Trafiksikkerheshåndbok*. ISBN: 82-480-0027-3

- inför 30-zoner på lokalgator i bostadsområden
- genomför hastighetsdämpande åtgärder i 30-zonerna vid behov
- ger tydliga direktiv och följer upp alla upplåtelser av gatumark
- hastighetssäkrar frekventa cykelpassager så att hastigheten vid platsen inte överstiger 30 kilometer i timmen
- reserverar ett särskilt utrymme för cyklister på gång- och cykelvägar.

Gatu- och fastighetskontoret och stadsdelsförvaltningarna

- Gatu- och fastighetskontoret undersöker cyklisters singelolyckor och ser tillsammans med stadsdelsförvaltningarna över om drift- och underhållsstrategin behöver anpassas till detta.

Stadsdelsförvaltningarna

- ger tydliga direktiv och följer upp alla upplåtelser av gatumark..

Stadsbyggnadskontoret

- planera tomtmark och bebyggelse, gång- och cykelstråk, gator, parker och naturmark samt upprätta detaljplaner så att cykelstråk blir säkra.



Separerad cykelbana

Tung trafik och säkerhet för oskyddade trafikanter

Den tunga trafiken utgör en stor risk för oskyddade trafikanter i Stockholm. Hälften av alla dödade bland gående, cyklister och motorcyklister omkom i konflikt med buss eller tung lastbil. Många av cyklisterna blev påkörda av svängande tunga lastbilar.

I Stockholm finns flera gator där kollektivtrafikkörfältet ligger i mitten av gatan, exempelvis Odengatan, Birger Jarlsgatan och Skeppsbron. I efterhand har det visat sig att denna placering gör trafikmiljön svåröverskådlig och komplicerad, vilket leder till många svåra konflikter mellan gående och bussarna. Flera dödsfall har inträffat.

Dödsfall och svåra olyckor har också inträffat i samband med tunga fordon som backat.

Mål och effekt

- § Stockholms stad identifierar, utreder och åtgärdar platser där gående/cyklister och tung trafik blandas
- § Stockholms stad undersöker och åtgärdar problem i korsningar på gator med kollektivtrafikkörfält i mitten
- § Stockholms stad ställer krav på särskild backningsutrustning, speglar och varningsutrustning som ger bättre uppsikt vid fordonets högersida, bakåt och framför tunga fordon vid alla egna transporter
- § Stockholms stad ställer krav på särskild backningsutrustning, speglar och varningsutrustning som ger bättre uppsikt vid fordonets högersida, bakåt och framför tunga fordon vid alla upphandlade transporter.

Eftersom de flesta oskyddade trafikanter som blir påkörda av ett tungt fordon dör, kan vi rädda många liv om vi genomför åtgärderna.

Åtgärdsstrategi

Arbetet inriktas på att separera oskyddade trafikanter från tung trafik där samspel inte är möjligt, förbättra lastbilars möjlighet att vända vid distributionsplatser och att ställa olika trafiksäkerhetskrav på egna och upphandlade transporter med tunga fordon.

Åtgärder

Gatu- och fastighetskontoret

- markerar en tillbakadragen stopplinje för motorfordon, helst kombinerad med ett kort cykelfält före korsningen. Detta leder till en bättre placering av cyklisterna i korsningar.
- begränsar den tunga trafiken under vissa tidpunkter på utvalda platser
- utreder utformningen av korsningar på gator med körfält för kollektivtrafik i mitten samt föreslår och vidtar åtgärder.

Stadens förvaltningar, bolag och nämnder

- ställer krav på särskild backningsutrustning, speglar och varningsutrustning som ger bättre uppsikt vid fordonets högersida, bakåt och framför tunga fordon vid alla egna transporter.
- ställer krav på särskild backningsutrustning, speglar och varningsutrustning som ger bättre uppsikt vid fordonets högersida, bakåt och framför tunga fordon på alla upphandlade transporter.

Stadsbyggnadskontoret

- planera tomtmark och bebyggelse, gång- och cykelstråk, gator, parker och naturmark samt upprätta detaljplaner så att tung trafik och oskyddade trafikanter inte blandas.

Säkra komplexa trafikmiljöer

I Stockholm inträffar trafikolyckor med svåra skadeföljder ofta i trafikmiljöer som är komplexa. En komplex trafikmiljö definieras här som t.ex. en korsning med ett stort flöde av olika trafikslag och en utformning som inte helt stämmer med hur en korsning brukar fungera, en cirkulationsplats med höga hastigheter och övergångsställen med trafiksignaler eller mittkörfält för bussar. Även trafiksignaler med fler än två faser upplevs som komplexa och onaturliga av oskyddade trafikanter, vilket leder till farliga beteenden.

Stockholm har många komplexa trafikmiljöer, t.ex. Gullmarsplan, Bolidenplan, Brommaplan, Bergslagsrondellen, Skeppsbron och korsningar som Långholmsgatan-Hornsgatan, Odengatan-Sveavägen och Strandvägen-Narvavägen.

I Stockholm pågår arbete med att bygga ut spårvägsnätet. Detta ger upphov till nya komplexa miljöer där spårvagnar, motorfordon och oskyddade trafikanter ska samsas på samma utrymme.

Mål och effekt

- § Stockholms stad identifiera trafikmiljöer som är komplexa och har hög skadbelastning.
- § Stockholms stad tar fram en prioriteringslista och åtgärdar de mest komplicerade platserna.

Studier visar att en separat fas för gående i signalreglerade korsningar minskar olycksrisken med 35 procent jämfört med en blandfas¹¹ i trafiksignalen¹².

Åtgärdsstrategi

Arbetet inriktas på att se över utformningen av komplicerade trafikmiljöer, t.ex. signalreglerade korsningar och cirkulationsplatser, utifrån trafiksäkerhet, hastigheter, enkelhet och mänskligt beteende. I arbetet ingår dels att ta fram generella riktlinjer, dels att specifikt utreda komplicerade platser. För att höja kunskaperna om effekten av olika åtgärder genomförs olika typer av demonstrationsprojekt.

För att fokusera på rätt platser ska staden ta fram en prioriteringslista för de mest angelägna platserna att åtgärda.

Åtgärder

Gatu- och fastighetskontoret:

- separerar trafikströmmar i konflikt med varandra i tid
- anlägger planskilda gång- och cykelpassager där det är möjligt och lämpligt
- utformar platserna för låg hastighet
- anpassar korsningarna så att de blir mindre komplexa och bättre stämmer överens med människors beteende
- minskar konfliktpunkterna mellan spårvagn och övrig trafik vid utbyggnaden av tvärbanan.

Stadsbyggnadskontoret

- planera tomtmark och bebyggelse, gång- och cykelstråk, gator, parker och naturmark samt upprätta detaljplaner så att trafiksystemet blir enkelt.

¹¹ Trafikströmmar i konflikt med varandra har grönt ljus samtidigt t.ex. grönt ljus för vänstersvängande trafik samtidigt som mötande genomgående trafik har grönt.

¹² Transportekonomisk institutt (1997): Trafiksikkerhetshåndbok. ISBN: 82-480-0027-3

Säker närmiljö för barn

Barns och ungdomars uppväxtmiljö har genomgått stora förändringar under de senaste årtiondena. Vid planering av bostads- och serviceområden har man i stor utsträckning räknat med bilen som transportmedel. Efterhand som biltrafiken ökat, har barnens möjligheter att leka och utforska sin omgivning minskat. I trafikerade områden måste föräldrar begränsa barnens rörelsefrihet för att skydda dem mot risken att bli dödade eller skadade i en trafikolycka. Biltrafiken bidrar till att barnen känner sig otrygga och rädda när de ska ta sig till och från skolan och fritidsaktiviteter.

För att utvecklas behöver barn kunna utforska och röra sig fritt i sin närmiljö. Under det senaste decenniet har synen på barn och trafik genomgått stora förändringar. Tidigare ansåg man att barnen skulle anpassa sig till trafiken. Numera vet man att utformningen av barnens närmiljöer har avgörande betydelse för deras säkerhet. Forskning visar också att traditionell trafikträning inte påverkar de yngre barnens trafikbeteende.

Under de senaste åren har det skett en negativ utveckling där allt fler föräldrar skjutsar sina barn i bil till och från skolan. Trafikmiljön som finns vid skolorna är inte byggd för att hantera den ökade biltrafiken. Detta leder till trafik- och miljöproblem vid många av stadens skolor.

Huvuddelen av trafikolyckorna med barn och ungdomar inblandade sker på näraliggande gator där barn går och cyklar betydligt mer än vuxna. De drabbas därför i stor utsträckning som gående och cyklister. Barn drabbas inte bara på väg till och från skolan, utan mestadels på tider utanför skoltid. Många 15-åringar råkar ut för olyckor med moped. Det är mycket ovanligt att barn under 18 år trafikdödas i Stockholm. Det senaste fallet inträffade 1999.

Mål och effekt

- § Varje år ska Stockholms stad åtgärda minst 40 platser där det står skolpoliser eller andra farliga platser där barn rör sig.
- § Barnperspektivet ska alltid finnas med vid ny- och ombyggnader i trafikmiljön.
- § Barn ska få möjlighet att delta i planeringsprocessen vid ny- och ombyggnader som berör dem.

Trafikkontoret i Göteborg har analyserat trafikolyckor där barn mellan 7 och 16 år har skadats. Trafikkontoret har tillgång både till polisrapporterade och sjukhusrapporterade olyckor. Analysen visar att sju av tio barn som skadats som oskyddade trafikanter har skadats utanför skoltid.

Barns livskvalitet och utveckling är avgörande för deras framtida livskvalitet och hälsa. Barn som har möjlighet att själva röra sig i sitt närområde får bättre hälsa, både nu och i framtiden. Dessutom får de med sig ett resbeteende och en syn på transporter där gång och cykel är viktiga beståndsdelar.

Åtgärdsstrategi

Barnperspektivet ska in trafikplaneringsprocessen vid alla ny- och ombyggnationer. Vidare ska barn få möjlighet att delta i planeringsprocessen vid ny- och ombyggnader av gator. Arbetet ska inriktas på att ha goda gång- och cykelförhållanden i miljöer där många barn vistas. Det gäller också att i så stor utsträckning som möjligt skilja barn och biltrafik åt. Där detta inte är möjligt gäller det att se till att biltrafiken har låg hastighet. En förutsättning för arbetet är att kartlägga skolvägar och deras säkerhetsstandard. Det är angeläget att genom aktivitets- och informationskampanjer minska andelen barn som skjutsas i bil till och från skolan.

Åtgärder

Gatu- och fastighetskontoret

- bygger ut gång- och cykelbanor i skolornas närområde och andra områden som är viktiga för barn
- inför hastighetsbegränsning 30 kilometer i timmen på lokalgator i alla bostadsområden
- genomför hastighetsdämpande åtgärder i 30-zonerna vid behov
- inför hastighetsdämpande åtgärder
- bygger planskilda gång- och cykelpassager där det är möjligt och lämpligt
- trafiksäkrar busshållplatser i skolornas närområde
- anordnar bra och säkra platser, som ligger en bit från skolorna, så föräldrarna kan lämna av barnen där på morgonen. Detta leder till minskad biltrafik invid skolorna.
- inför bilfria zoner under vissa tidpunkter på utvalda platser
- ger barn möjlighet att delta i planeringsprocessen
- har med barnperspektivet vid utformning av åtgärder
- utvecklar en skolvägsdatabas för att identifiera, analysera och prioritera åtgärder på skolvägar. Efterhand kan databasen utökas till att omfatta även vägar och platser som barnen använder på fritiden.

Gatu- och fastighetskontoret och stadsdelsförvaltningarna

- utvecklar ett system som tar emot synpunkter om barnens närmiljö från barn, skola och föräldrar. I arbetet ingår även att utarbeta en metod för att ta tillvara synpunkterna.
- genomför beteendepåverkande projekt för att minska bilskjutningen till och från skolan
- genomför trafikmöten i skolorna vid terminsstart. Alla skolor ska ha som rutin att vid skolstart informera föräldrar om barns trafiksäkerhet, lämpliga skolvägar och ordningsregler för skjutning till skolan.

Stadsbyggnadsförvaltningen

- planera tomtmark och bebyggelse, gång- och cykelstråk, gator, parker och naturmark samt upprätta detaljplaner så att så att närmiljön och skolvägar blir säkra för barn.



Säker trafikmiljö för äldre trafikanter

Trafiken begränsar rörelsefriheten för äldre vilket leder till försämrad livskvalitet. Olyckor får också allvarigare konsekvenser eftersom äldre har en skörare kroppsbyggnad. Äldre bilförare har dock inte högre risk att råka ut för olyckor än medelålders bilförare. För varje år som går blir gruppen äldre större - om 20 år är en fjärdedel av Sveriges befolkning 65 år eller äldre.

I förhållande till antal personer och exponering i trafiken är äldre starkt överrepresenterade i dödsstatistiken. Äldre personer dödas framför allt som gående. Av de 35 oskyddade trafikanter som dödades under 2000-2003 var 13 närmare 80 år eller äldre. En stor del dödades i olyckor med tunga fordon. Drygt hälften av alla gående som dödades 2000-2003 var 65 år eller äldre.

Många äldre skadas i singelolyckor, alltså att de faller och slår sig ute i trafikmiljön.

Genom NTF har en stor grupp pensionärer kartlagt problem i sin trafikmiljö. Problemen finns framför allt på gång- och cykelbanor, i form av dålig beläggning, gropar, höga kantstenar och andra ojämnheter som ökar risken för äldre att ramla och slå sig. De upplever också risken för att bli påkörd av cyklisterna som stor.

Andra problem är brist på säkra övergångsställen och gång- eller cykelbanor, för korta intervaller för grön gubbe vid trafiksignaler, skydd mot i gatukorsningar, höga hastigheter och trafikmiljöer som inte är tillgängliga för äldre eller personer med funktionshinder.

Mål och effekt

- § Stockholms stad kartlägger viktiga platser för äldre och anpassar gatumiljön efter deras behov.
- § Äldres behov ska alltid finnas med vid ny- och ombyggnader i trafikmiljön.
- § Äldre ska få möjlighet att delta i planeringsprocessen vid ny- och ombyggnader som berör dem.

Åtgärdsstrategi

De äldres möjligheter och behov ska in trafikplaneringsprocessen vid alla ny- och ombyggnationer. Vidare ska äldre få möjlighet att delta i planeringsprocessen vid ny- och ombyggnader av gator. Arbetet inriktas på att ha huvudstråk med goda gång- och cykelförhållanden där många äldre bor och vistas. Gångvägar mellan busshållplatser ägnas stor uppmärksamhet liksom busshållplatserna i sig själva och stråk till viktiga målpunkter exempelvis apotek, vårdcentraler och äldreboenden. En förutsättning för arbetet är att kartlägga vilka stråk som är viktiga för äldre. Det är också angeläget att minska riskerna för konflikter med tung trafik och problematiken med busskörfält i mitten av körbanan.

Åtgärder

Gatu- och fastighetskontoret

- ger äldre möjlighet att delta i planeringsprocessen
- kartlägger huvudstråk för äldre som går och cyklar
- gör en översyn av beläggning på gång- och cykelbanor
- bygger ut gång- och cykelbanor
- bygger mittrefuger vid övergångsställen
- anpassar fotgängarsignaler till äldre gående i närheten av platser där många äldre bor eller vistas
- inför hastighetsbegränsningar på 30 kilometer i timmen på lokalgator i alla bostadsområden
- inför hastighetsdämpande åtgärder för fordon i närheten av platser där många äldre bor eller vistas
- trafiksäkrar busshållplatser för gående i närheten av platser där många äldre bor eller vistas
- prioriterar åtgärder för att säkra huvudstråken
- begränsar den tunga trafiken under vissa tidpunkter på utvalda platser

- utformar korsningar på gator med körfält för kollektivtrafik i mitten så att gående, cyklister och bussförare blir varse om varandra
- inför bilfria zoner under vissa tidpunkter på utvalda platser.

Gatu- och fastighetskontoret och stadsdelsförvaltningarna

- utreder om drift och underhåll av framförallt gångbanor och gångvägar men även cykelbanor behöver ses över med hänsyn till äldres behov.

Förvaltningar, bolag och nämnder

- ställer krav på särskild backningsutrustning på tunga fordon, t.ex. TV-monitorer som ger uppsikt bakom fordonet, samt speglar eller varningsanordningar som ger bättre uppsikt på fordonets högersida, bakåt och framför både på egna och upphandlade transporter.

Stadsbyggnadskontoret

- planera tomtmark och bebyggelse, gång- och cykelstråk, gator, parker och naturmark samt upprätta detaljplaner så att gång- och cykelstråk blir säkra för äldre trafikanter.



Äldre kvinnor vilar i solskenet

Säker trafikmiljö för skyddade trafikanter

Bilförare och passagerare skadas ofta i upphinnandeolyckor och singelolyckor. En säker trafikmiljö för skyddade trafikanter ska därför i första hand inriktas på att minska risken för sådana olyckor och minska skadeföljderna om en olycka ändå inträffar.

Säkra komplexa trafikmiljöer

Detta åtgärdsområde överensstämmer med motsvarande åtgärdsområde för oskyddade trafikanter. Läs mer om detta i kapitlet Säker trafikmiljö för oskyddade trafikanter. I de komplexa trafikmiljöerna skadas även skyddade trafikanter t.ex. i upphinnandeolyckor och korsningsolyckor.

Mål och effekt

- § Stockholms stad identifierar trafikmiljöer som är komplexa och har hög skadebelastning
- § Stockholms stad tar fram en prioriteringslista och åtgärdar de mest komplicerade platserna.

Studier visar att personskadeolyckorna minskar med tre fjärdedelar om alla konflikter elimineras genom separata faser i en trafiksignal¹³. Genom att förlänga utrymningstiden¹⁴ i trafiksignalen kan man minska olycksrisken med upp till över hälften och genom att införa en separat vänstersvängfas kan man minska olyckorna med knappt 60 procent¹⁵.



Centralbron

Åtgärdsstrategi

Utformningen av komplicerade trafikmiljöer ska ses över utifrån trafiksäkerhet, hastigheter, enkelhet och mänskligt beteende, t.ex. vid signalreglerade korsningar och cirkulationsplatser. Dels ska generella riktlinjer tas fram, dels ska komplicerade platser utredas specifikt. Demonstrationsprojekt genomförs för att öka kunskaperna.

Åtgärder

Gatu- och fastighetskontoret

- separerar trafikströmmarna från varandra i tid
- anlägger gång- och cykeltunnlar där det är möjligt och lämpligt
- utformar platserna för låg hastighet
- anpassar korsningarna och cirkulationsplatser så att de stämmer bättre med människors beteende och med mindre komplexitet
- bevakar att konfliktpunkterna mellan spårvagn och övrig trafik minskar vid utbyggnaden av tvärbanan.

Stadsbyggnadskontoret

- planera tomtmark och bebyggelse, gång- och cykelstråk, gator, parker och naturmark samt upprätta detaljplaner så att trafiksystemet blir enkelt.

¹³ Inga fordon som kan komma i konflikt med varandra t.ex. vänstersvängande fordon och genomgående motriktade fordon, har grönt samtidigt.

¹⁴ Säkerhetstid innan det slår om till grönt för annan trafik.

¹⁵ Transportekonomisk institutt (1997): Trafiksikkerhetshåndbok. ISBN: 82-480-0027-3

Säkra avstånd mellan fordon

Under åren 2000-2003 har 1 079 polis-rapporterade upphinnandeolyckor med personskada inträffat. I dessa olyckor har fyra personer omkommit. Huvuddelen av dessa inträffar på huvudgatorna. Det är främst på de stora infartsgatorna till Stockholms innerstad och på stora huvudgator i innerstaden som många upphinnandeolyckor inträffar

De flesta påkörningarna bakifrån inträffar under eftermiddagen och det finns en stor topp i eftermiddagens rusningstrafik mellan kl. 16.00-18.00. Upphinnandeolyckorna varierar även under året. Största andelen upphinnandeolyckor sker under oktober månad.

Upphinnandeolyckor kan ge allvarliga skadekonsekvenser i form av s.k. whiplashskador. Det är den vanligaste trafikskadan i Sverige med nära 2 000 invaliditetsfall per år.

Mål och effekt

- § Stockholms stad inför whiplash-skyddad utformning av stolarna i stadens fordon och ställer krav på sådana vid transport-upphandlingar.
- § Gatu- och fastighetskontoret identifierar platser som är särskilt drabbade av upphinnandeolyckor och monterar varningssystem på dessa platser.

Påkörning bakifrån är ett typiskt problem som uppkommer i storstäder där det är höga trafikflöden, korta avstånd mellan fordonen och ett högt tempo i trafiken. Framför allt är det viktigt att försöka minska den tydliga topp som finns i eftermiddagens rusningstrafik.

Viktigt är också att utveckla fordonen så att de bättre skyddar de åkande mot whiplash-skador. Utformningen av stolarna är mycket viktig. Krockprov som Folksam och Vägverket genomfört visar att om alla bilar hade stolar i nivå med de bästa skulle de invalidiserande whiplashskadorna kunna minska med upp till 50 procent. Andra förbättringar i fordonen kan vara system som varnar inne i fordonet när föraren ligger för nära fordonet framför.

Åtgärdsstrategi

Problemet med upphinnandeolyckor finns framför allt på infartsleder och stora huvudgator i innerstaden. Variabla¹⁶ hastigheter eller andra varningssystem kan användas för att sänka hastigheterna och varna när avstånden mellan fordonen minskar. Även en lägre hastighetsnivå kan bidra till att minska antalet upphinnandeolyckor.

För att snabba på utvecklingen mot fordon som bättre skyddar mot whiplash-skador bör sådana krav ställas i stadens upphandlingar (läs mer i kapitlet Trafiksäkra resor och transporter).

Åtgärder

Gatu- och fastighetskontoret

- informerar om vikten av att hålla avstånd och ger tips till trafikanterna när de väljer fordon (i samarbete med NTF)
- stödjer polisen i deras arbete att övervaka korta avstånd mellan fordon och hastigheter
- bygger ut kövarningssystem och system med variabla hastigheter
- testar förvarnande signaler vid trafiksignaler
- sätter upp permanenta skyltar som visar vilken hastighet bilisterna kör.

¹⁶ Rekommendation av en högsta hastighet som är lämplig att köra i förhållande till trafiksituationen. Variabla hastigheter visas för trafikanterna med elektroniska vägmärken.

Säker trafikmiljö vid avåkning

Under åren 2000-2003 har 759 polisrapporterade singelolyckor med personskada inträffat. Fyra personer har dödats i dessa olyckor. De flesta av singelolyckorna inträffar på huvudgatorna. En tredjedel av alla singelolyckor inträffar nattetid, mellan kl. 23.00-5.00.

Mål och effekt

- Stockholms stad ska säkra sidoområden på gator med höga hastigheter och vid ombyggnader av andra gatumiljöer.

Det är oftast män som omkommer i singelolyckor och med några få undantag är regelöverträdelseerna hög hastighet, alkohol eller droger inblandade i dödsolyckorna. Oftast har de inte använt bilbälte. Olyckorna som inträffar är ofta kopplade till bilisternas beteende och det är svårt att åstadkomma resultat med fysiska åtgärder i trafikmiljön. Skador som uppstår vid avkörning där förarna har hållit sig något så när inom regelverkets ramar, dvs. inte överskridit hastighetsgränsen alltför mycket, varit nykter och drogfri samt använt bilbälte kan förebyggas genom att göra trafikmiljön mer förlåtande vid avåkning.



Busskudde

Åtgärdsstrategi

Förbättringar av sidoområden måste göras dels för gator med högre hastigheter, dels i samband med övriga ombyggnads- och underhållsåtgärder. En utbytesplan för stolpar till eftergivliga stolpar tas fram.

Åtgärder

Gatu- och fastighetskontoret

- förbättrar sidoområden genom att t.ex. ta bort hårda föremål och byta till eftergivliga stolpar
- byter systematiskt stolpar till eftergivliga stolpar på höghastighetsvägar
- inför olika hastighetsdämpade åtgärder
- säkrar mittbarriärer där sådana saknas.

Trafiksäkra resor och transporter

Stockholms stad kan föregå med gott exempel genom att våra anställda har ett säkert beteende och åker i säkra fordon. Dessutom kan vi påverka genom att ställa preciserade krav på trafiksäkerhet vid upphandlingar av transporter och resor eller andra tjänster där transporter ingår. Det är fullt möjligt att ställa krav utan att frångå lagstiftningen. Staden bör också stimulera sina anställda till trafiksäkra arbetsresor.

Med en trafiksäkerhetspolicy för tjänsteresor kan Stockholms stad visa vilka säkerhetskrav som gäller. Endast ett fåtal förvaltningar har en sådan policy, och därmed är det få förvaltningar som har klara direktiv för hur tjänsteresor ska utföras.

Systematiska trafiksäkerhetskrav ställs tyvärr inte i samband med upphandlingar.

Mål och effekt

- Stockholms stad utformar en trafiksäkerhetspolicy för tjänsteresor i staden.
- Alla anställda ska ha kunskap om hur de reser trafiksäkert.
- Alla förvaltningar och bolag ska ställa trafiksäkerhetskrav vid upphandlingar av transporter och resor samt vid andra upphandlingar där transporter ingår och det är möjligt att ställa trafiksäkerhetskrav utan att frångå lagstiftningen.

Eftersom Stockholms stad har många anställda och är en stor upphandlare av transporter och resor, kan vi påverka transportmarknaden genom att ställa trafiksäkerhetskrav.

Åtgärdsstrategi

Stockholms stad tar fram en övergripande trafiksäkerhetspolicy för tjänsteresor. Gatu- och fastighetskontoret får i uppdrag att stödja andra förvaltningar och bolag med att konkretisera policyn och ta fram ett åtgärdsprogram för att kunna genomföra det. Stockholms stad tar även fram gemensamma övergripande trafiksäkerhetskrav vid upphandling av transporter och sprider dem till alla förvaltningar och bolag som sedan konkretiserar kraven i den egna verksamheten.

Åtgärder

Stadens förvaltningar, bolag och nämnder

- inför en trafiksäkerhetspolicy för tjänsteresor i staden
- ställer trafiksäkerhetskrav vid upphandlingar (kraven kan ställas både på fordon och hur transporten eller resan utförs och med vilket färdmedel)
- stimulerar de anställda till att göra säkra arbetsresor.

Organisation och kunskapsunderlag

Förbättringar av trafiksäkerheten är beroende av att många aktörer engagerar sig och inte motverkar varandra. Detta kräver en effektiv organisation och ett bra nätverk för samarbete. Likaså behövs ett gott kunskapsunderlag så att effektiva åtgärder blir genomförda.

Effektiv organisation

Det finns i dag inte något samarbete eller nätverk inom staden för att samordna och driva trafiksäkerhetsarbetet. Utöver gatu- och fastighetskontorets arbete med trafiksäkerhet finns det inte något organisatoriskt stöd i andra förvaltningar inom organisationen som berörs av frågan. Allmänt finns det en bristande kunskap om trafiksäkerhet i stadens organisation.

Mål och effekt

- Stockholms stad bildar ett nätverk för samverkan om trafiksäkerhet inom staden.
- Stockholms stad integrerar inriktningen för trafiksäkerhet i stadens ledningssystem.
- Stockholms stad deltar aktivt i samarbete med externa parter i trafiksäkerhet.

En effektiv samarbetsorganisation kan ge goda trafiksäkerhetseffekter utan större kostnader genom att åtgärder kan ingå i verksamheten på ett naturligt sätt. Det förebyggande trafiksäkerhetsarbetet stärks genom att det blir rätt från början.

Åtgärdsstrategi

För att få ett genomslag för trafiksäkerhetsarbetet inom alla förvaltningar krävs att kommunledningen anger trafiksäkerhet i sina övergripande inriktningsmål och prioriterade inriktningar. Sedan får förvaltningarna fastställa detaljerade mål och åtaganden inom trafiksäkerhetsområdet i sin verksamhetsplanering. Åtaganden följs upp i enlighet med ledningssystemet. Gatu- och fastighetsnämnden kan få ett särskilt ansvar för att stödja andra nämnder och bolag i detta arbete.

Åtgärder

- Stockholms stad integrerar inriktningen för trafiksäkerhet i stadens ledningssystem.
- Förvaltningar och bolag bildar ett nätverk för trafiksäkerhet.
- Nätverket utbildas i trafiksäkerhet allmänt och specifikt inom det som berör varje förvaltning och bolag.

Utvecklat kunskapsunderlag

Kunskap om trafiksäkerhet bör omfatta följande områden:

- olyckor och skador
- trafikantbeteende
- trafiksäkerhetseffekter av åtgärder.

Det finns stora brister när det gäller flera av dessa områden. Rapporteringen av olyckor och skador ansvarar polisen för. Vägverket har det övergripande ansvaret för rapporteringssystemet (det nationella trafikskaderegistret STRADA¹⁷) och dess kvalitet. Vägverket bedriver ett arbete för att utveckla kvaliteten bland annat genom att försöka få sjukhusen att rapportera trafikskador i STRADA. Detta arbete går mycket långsamt i Stockholms län.

Mätningar av trafikantbeteende som hastigheter, bilbältesanvändning kan vara bra underlag för att beskriva trafiksäkerhetsläget, val av åtgärder och uppföljning av genomförda åtgärder.

Mål

- § Stockholms stad stödjer Vägverket för att få tillgång till bra olycks- och skadestatistik både från polisen och från sjukvården.
- § Stockholms stad tar fram nyckeltal för trafikantbeteende och andra trafiksäkerhetsmått.
- § Stockholms stad ska följa upp åtgärder och deras effekter och sprida resultatet i organisationen.

Åtgärdsstrategi

Stockholms stad ska samarbeta med polisen och Vägverket om olycksstatistiken för att försöka påskynda utvecklingen och höja kvaliteten. Vi ska utveckla nyckeltal som kan beskriva trafiksäkerhetsläget och användas i uppföljningssyfte. Dessutom ska vi följa upp genomförda åtgärder systematiskt och föra ut resultatet av uppföljningarna i organisationen. Vi ska stödja forskningen och använda resultat därifrån.

Åtgärder

- Gatu- och fastighetskontoret tar fram nyckeltal och gör mätningar av bland annat bältesanvändning, hastigheter
- Gatu- och fastighetskontoret tar fram, förbättrar och analyserar olycksstatistik.
- Gatu- och fastighetskontoret och stadsdelsförvaltningarna följer forskningen och genomför projekt som ger ökade kunskaper om droganvändningen.
- Integrationsförvaltningen och Gatu- och fastighetskontoret genomför projekt för att öka kunskapen om invandrargrupper och deras trafikantbeteende.
- Gatu- och fastighetskontoret följer kunskapsutvecklingen om hastigheter och dess effekt vid eventuell olycka.
- Gatu- och fastighetskontoret deltar i Vägverkets undersökningar av alla dödsolyckor i staden.
- Gatu- och fastighetskontoret sprider kunskap inom nätverket för trafiksäkerhet.

¹⁷ Swedish Traffic Accident Data Acquisition - Vägverkets nya informationssystem om skadade och olyckor i vägtransportsystemet som används för den officiella olycksstatistiken från och med 2003.

Trafikutbildning

Enligt läroplanen för grundskolan är trafik ett ämnesövergripande ämne som ska integreras i andra ämnen. Den pedagogiska forskningen har under de senaste årtiondena varit omfattande och tydligt pekat åt ett håll: Alla människor lär sig nya saker bäst om de utgår från ett intresse eller ett problem. Det är viktigt att väcka frågor som eleverna vill få besvarade. Inläring på detta sätt skapar en gedigen kunskap som utvecklar människan. Lärar- och pedagogrollen håller på att utvecklas i en mer handledande riktning, vilket innebär att man försöker få eleverna att själva ställa frågor och sedan också svara på dem. Forskningen visar också att det inte gynnar elevernas lärande att ämnesseparera studierna, dvs. att läsa ett ämne i taget. Om man i stället skapar samband mellan de olika ämnena så ökar förståelsen.

Undersökningar som bland annat Vägverket gjort visar att trafikfrågorna tas upp i liten omfattning i skolan och att lärarna saknar stöd för detta arbete. Brister i barnens trafik kunskap har rapporterats bland annat av NTF.

En hel del invandrare har lägre kunskaper i trafiksäkert beteende och hur man kan skydda sig i bil, t.ex. är bältesanvändningen lägre i områden där det bor många invandrare.

Mål och effekt

- § 90 procent av stadens lärare tar upp trafik integrerat i undervisningen vid slutet av programperioden.
- § Stockholms stad informerar invandrare om trafiksäkert beteende.

En god trafikutbildning i skolan ger kunniga framtida trafikanter med kunskap om både trafiksäkert beteende, trafiksystemets roll i samhället, möjligheter att påverka trafiksystemet, miljöpåverkan m.m. Effekten av utbildningen är långsiktig.

Åtgärdsstrategi

Gatu- och fastighetskontoret tar i samverkan med stadsdelsförvaltningar, utbildningsförvaltningen, Verket för skolutveckling m.fl. fram en strategi för hur trafikundervisningen ska integreras i undervisningen. Lärarna får stöd för att arbeta med trafik i undervisningen. Vi sprider goda exempel.

Åtgärder

Stadsdelsförvaltningarna, gatu- och fastighetskontoret och utbildningsförvaltningen

- tar fram en strategi för integrering av trafikundervisningen i skolan
- ger stöd och tar fram hjälpmedel åt lärare för trafikundervisning.

Integrationsförvaltningen och gatu- och fastighetskontoret

- stödjer invandrarorganisationerna och de som arbetar med dessa så att de kan informera om trafiksäkerhet.

Effekt- och kostnadssammanställning

Vi har gjort en översiktlig bedömning av kostnaderna för Stockholms stad att genomföra åtgärderna i programmet.

Trafiksäkra trafikanter - åtgärder för att stödja och påverka för ett säkrare trafikbeteende	16 miljoner kronor per år
Säker trafikmiljö för oskyddade trafikanter - säkra gångbanor och övergångsställen, cykelbanor, hastighetsdämpande åtgärder för att förbättra för barn och äldre	107 miljoner kronor per år
Säker trafikmiljö för skyddade trafikanter - åtgärder för att minska risken för upphinnandelyckor och minska skadekonsekvenser vid avkörningar	15 miljoner kronor per år
Trafiksäkra resor och transporter - trafiksäkerhetspolicy för staden, trafiksäkerhetskrav vid upphandlingar och utbildning	10 miljoner kronor per år
Organisation och kunskapsunderlag - effektiv trafiksäkerhetsorganisation inom staden, trafikutbildning i skolan och av invandrare	2 miljoner kronor per år
Totalt	150 miljoner kronor per år

Utöver investeringskostnader i t.ex. gång- och cykelbanor och andra gatuombyggnader tillkommer driftskostnader för dessa. Många av åtgärderna ingår i andra program och planer. En extra satsning på trafiksäkerhet med 75 miljoner kronor på år för Stockholms stad skulle dock behövas. Om vi genomför åtgärder i denna omfattning bedömer vi att målet med en halvering av antalet dödade i trafikolyckor till år 2010 kan uppnås. Dessutom bedömer vi att antalet svårt skadade minskar i samma omfattning och inriktningen att prioritera trafiksäkerhetsförbättringar för oskyddade trafikanter, framför allt barn och äldre, uppnås.