



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

Till  
Trafik- och renhållningsnämnden  
2010-04-19

## **Trafiksäkerhetsprogram för Stockholms stad Del 2 -Inriktning, mål och åtgärder 2010-2020.**

### **Förslag till beslut**

1. Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att anta kontorets förslag till inriktning av stadens trafiksäkerhetsarbete fram till år 2020.
2. Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att kontorets förslag till trafiksäkerhetsprogram för perioden 2010-2020 ersätter *Trafiksäkerhetsprogram för Stockholms stad 2005-2010*.
3. Trafik- och renhållningsnämnden ger trafikkontoret det sammanhållande ansvaret för att driva arbetet och de årliga handlingsplanerna.
4. Trafik- och renhållningsnämnden ger trafikkontoret ansvaret för att årligen följa upp och utvärdera trafiksäkerhetsarbetet, programmet och delmålen samt att föreslå justeringar utifrån uppnådda resultat.
5. Trafik- och renhållningsnämnden överlämnar kontorets förslag till kommunfullmäktige för godkännande.

Magdalena Bosson  
Förvaltningschef

Anton Västberg  
tf Avdelningschef



## Sammanfattning

Detta är den andra delen av *Trafiksäkerhetsprogram för Stockholms stad* och beskriver hur staden bör inrikta trafiksäkerhetsarbetet för att bli som mest effektivt fram till år 2020.

Det övergripande målet är en minskning på 40 procent av antalet dödade och svårt skadade i polisrapporterade trafikolyckor. För god målstyrning och systematik föreslås att det övergripande målet bryts ned i nio delmål. Detta ger möjlighet att löpande ompröva och förändra blandning av delmål och målnivåer så att slutmålet ändå kan nås. Avstämningar, uppföljningar och eventuella justeringar av målen ska ske årligen.

Stadens arbete bör fokusera på de delmål som har stor effekt på de största trafiksäkerhetsproblemen, främst de som trafik- och renhållningsnämnden, exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden kan påverka. Trafiksäkerhetsarbetet föreslås därför fokusera på hastighetsefterlevnad, säkra huvudgator och ökad kunskap hos alla som bor och verkar i staden. Därutöver finns behov av riktade satsningar vad gäller drift och underhåll, tunga fordon och säkra lokalgator.

Trafik- och renhållningsnämnden föreslås få det sammanhållande ansvaret för att driva arbetet. Nämnden bör även ansvara för att följa upp och utvärdera trafiksäkerhetsarbetet samt föreslå eventuella justeringar av mål och inriktning utifrån uppnådda resultat.

Åtgärder ska årligen konkretiseras och presenteras i särskilda handlingsplaner. Trafikkontoret föreslås få det sammanhållande ansvaret för detta.

## Bakgrund

Den 21 februari 2005 beslutade Stockholms kommunfullmäktige om *Trafiksäkerhetsprogram för Stockholms stad 2005-2010*. I samband med kommunfullmäktiges beslut om 2008 års budget fick Trafik- och renhållningsnämnden i uppdrag att revidera trafiksäkerhetsprogrammet. Det reviderade programmet presenteras i två delar. Den första delen är en analys av den verkliga trafiksäkerhetssituationen i Stockholm och antogs av trafik- och renhållningsnämnden i mars 2008.

## Trafikkontorets synpunkter

Staden har en lång tradition av att i trafiksäkerhetsprogram precisera hur trafiksäkerhetsarbetet ska bedrivas. Många åtgärder och projekt har gjorts genom åren, men erfarenheterna och resultaten hittills visar på behov av större systematik och långsiktighet i trafiksäkerhetsarbetet i ett växande Stockholm.

En del i att skapa större långsiktighet är att dela upp programmet i två delar. Den första delen presenterar de verkliga trafiksäkerhetsproblemen och pekar ut de områden som är av störst vikt att åtgärda för att åstadkomma förbättringar. Syftet med denna del är att skapa en gemensam plattform för alla som bor och verkar i staden. Även om det sker variationer mellan olika år är de största trafiksäkerhetsproblemen de samma. Denna del kan alltså gälla som en långsiktig grund för stadens trafiksäkerhetsarbete.

I den andra delen presenteras inriktning, mål och åtgärder för att komma till rätta med de största problemen. Eftersom problemen är givna är huvudinriktningen på arbetet redan definierad. Det handlar då om att prioritera och sätta ambitionsnivå. Genom att i årliga handlingsplaner välja åtgärder och nivåer på dessa är det möjligt att ändra ambitionsnivå och prioriteringar, utan att behöva utarbeta ett nytt trafiksäkerhetsprogram.

Staden behöver både visionära och konkreta mål för att styra och effektivisera trafiksäkerhetsarbetet. För arbetet med att sätta relevanta och realistiska mål samt bästa vägen att nå dem har kontoret tagit hjälp av några av världens främsta trafiksäkerhetsforskare, som finns på Transportøkonomisk institutt, TØI, i Norge. I arbetet med förslag till åtgärder har tjänstemän på trafikkontoret, exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret samt representanter för trafikkommittén deltagit. Trafikkomittén är ett samverkansorgan mellan trafikkontoret och representanter för ett antal aktörer inom trafikområdet i Stockholm, exempelvis SL, polisen, taxiförbundet, NTF och nyttotrafikkommittén.

## Trafikkontorets förslag

Del 2 av *Trafiksäkerhetsprogram för Stockholms stad* beskriver hur staden bör inrikta trafiksäkerhetsarbetet för att bli som mest effektivt. Måläret föreslås till år 2020, vilket innebär en harmonisering med de nationella målen. Det övergripande målet är en minskning på 40 procent av antalet dödade och svårt skadade i polisrapporterade trafikolyckor. I absoluta tal innebär detta att år 2020 får polisens statistik omfatta högst 166 dödade och svårt skadade. I dag är antalet 277, beräknat på ett genomsnitt för åren 2006-2009.



För god målstyrning och systematik föreslås att det övergripande målet bryts ned till ett antal åtgärdsnära delmål i form av tillstånd som har stor effekt på trafiksäkerheten i Stockholm. Med åtgärdsnära menas att det ska vara möjligt att identifiera de åtgärder som kan bidra till att förändra tillstånden så att de övergripande målen nås. Denna typ av arbete ger möjlighet att löpande ompröva och förändra blandning av delmål och målnivåer så att slutmålet kan nås.

Åtgärder ska årligen konkretiseras och presenteras i särskilda handlingsplaner. I sådana planer kan åtgärder, volymer och kostnader, liksom förväntade effekter på antal dödade och svårt skadade beskrivas. Det systematiska målstyrda arbete som föreslås kommer successivt att generera erfarenheter och kunskap som gör det möjligt att utveckla allt bättre årliga handlings- och åtgärdsplaner.

Utifrån etablerad vetenskap om vilka tillstånd som har stor betydelse för trafiksäkerhet och de största trafiksäkerhetsproblemen i Stockholm har trafikkontoret låtit bedöma nio åtgärdsnära delmål som är aktuella för just Stockholm. Delmålen har olika potential att bidra till uppfyllelsen av den övergripande målsättningen.

Stadens resurser i form av tid och ekonomiska medel är begränsade. För störst effektivitet behöver staden fokusera på de delmål som har stor effekt på de största trafiksäkerhetsproblemen. Dessutom gäller att ju större egen rådgivning staden har, desto större möjlighet har staden att påverka effekterna. Utifrån erfarenheterna av de tidigare trafiksäkerhetsprogrammen bör arbetet fokusera på delmål som trafik- och renhållningsnämnden, exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden kan påverka. Ett effektivt trafiksäkerhetsarbete kräver en god samverkan och samsyn mellan dessa tre nämnder.

Tabellen nedan sammanfattar trafikkontorets förslag till hur stadens arbete bör inriktas och prioriteras fram till år 2020. Resursnivå 1 innebär behov av en satsning av resurser i stor omfattning. Nivå 2 innebär behov av en satsning i begränsad och specifik omfattning. Nivå 3 innebär litet behov av resurser, där mycket av åtgärderna är smärre förändringar inom befintlig verksamhet.

<b>Delmål</b>	<b>Resursnivå</b>	<b>Huvudinriktning på stadens arbete</b>
Hastighetsefterlevnad	1	Strategier och åtgärder för säkra hastigheter och för att få en bättre efterlevnad av hastigheterna.
Säkra huvudgator	1	Åtgärder för säkra och lättförståeliga korsningspunkter, säkra gång- och cykelpassager och säkra sidoområden.
Ökad kunskap hos alla som bor och verkar i staden	1	Ta fram en långsiktig kommunikationsstrategi för hur kunskaper om god trafiksäkerhet kontinuerligt sprids och säkerställs. Långsiktig mät- och analysplan för att metodiskt följa trafiksäkerhetsutvecklingen.
Drift och underhåll	2	Ökad kunskap om samband mellan olyckor och nivå på drift och underhåll i staden, främst på gång- och cykelytor.
Tunga fordon	2	Punktåtgärder på platser med verkliga trafiksäkerhetsrisker samt ställa trafiksäkerhetskrav vid egna och upphandlade transporter.
Säkra lokalgator	2	Punktåtgärder vid platser med verkliga trafiksäkerhetsrisker
Bilbältesanvändning	3	Krav vid egna och upphandlade transporter samt stödja andra aktörers aktiviteter
Cykelhjälm användning	3	Krav vid egna och upphandlade transporter samt stödja andra aktörers aktiviteter
Nyktra förare	3	Krav vid egna och upphandlade transporter samt stödja andra aktörers aktiviteter

Trafik- och renhållningsnämnden är väghållare för stadens gator och vägar och har därmed det yttersta ansvaret för trafiksäkerheten. I programmet föreslås nämnden därför få det sammanhållande ansvaret för att driva arbetet. Nämnden föreslås även ansvara för att följa upp och utvärdera trafiksäkerhetsarbetet samt föreslå eventuella justeringar av mål och inriktning utifrån uppnådda resultat.



Ansvar för planering av åtgärder på stadens mark ligger i första hand hos trafik- och renhållningsnämnden, exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden.

Ett beslut i kommunfullmäktige om inriktning och mål gör att trafiksäkerhetsprogrammet kan integreras i stadens ledningssystem och därigenom bli en naturlig del i verksamhetsplaneringen för alla berörda. Dessutom behövs tydliga uppdrag, till alla stadens nämnder, förvaltningar och bolag, som specifikt berör hur varje enskild nämnd kan påverka trafiksäkerheten i Stockholm.

Avstämningar och uppföljningar av målen ska ske årligen. Kontoret föreslår att en årlig konferens kommer att hållas där externa experter och representanter för olika trafikantgrupper inbjuds att delta för att ge sin syn på måluppföljning och utveckling av de årliga handlingsplanerna. Mer genomgripande avstämningar av målstrukturen föreslås ske år 2013 och 2016. För en god målstyrning av arbetet enligt föreslagen metod behöver början av programperioden fokusera på att få fram bättre data. För att påskynda start av fysiska åtgärder bör staden parallellt med datainsamlingen snarast påbörja inventeringar av utsatta platser.

Trafikkontoret förslås få det sammanhållande ansvaret för att ta fram de årliga handlingsplanerna. Planerna ska tas fram i samverkan med ett brett spektra av aktörer som verkar inom trafikområdet i Stockholm.

**Slut**