



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

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2012-03-15

Trafiksäkerhetsprogrammets åtgärdsplan 2012.

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att godkänna kontorets förslag till åtgärdsplan för Trafiksäkerhetsprogrammet 2012.

Per Anders Hedkvist
Förvaltningschef

Kristofer Tengliden
Tf avdelningschef

Sammanfattning

Detta är en kort sammanställning av de specifika trafiksäkerhetsåtgärder och verksamheter som kontoret planerar att genomföra under 2012.

Det handlar om översyn och åtgärder för att säkra ett antal korsningar och gång- och cykelpassager, åtgärder för ökad trafiksäkerhet vid skolor, trafiksäkerhetsanalyser och inspektioner av befintlig trafikmiljö, ett pilotprojekt för arbete med hastighetsplan, förstudie för en utökning av antalet trafiksäkerhetskameror, byggande av poliskontrollplats samt planering för åtgärder 2013 och de närmast följande åren.

Förutom detta driver kontoret löpande verksamhet med planering, samordning och uppföljning inom ramen för Trafiksäkerhetsprogrammet samt pedagogiskt och beteendepåverkande stöd till skolor.



Bakgrund

I november 2010 antog kommunfullmäktige ett nytt trafiksäkerhetsprogram för Stockholms stad. Programmet beskriver hur staden ska fokusera och inrikta trafiksäkerhetsarbetet för att nå de uppsatta målen år 2020. Åtgärder ska årligen konkretiseras i särskilda åtgärdsplaner.

Trafikkontorets förslag till åtgärdsplan

Trafiksäkerhetsfrågorna ska genomsyra trafikkontorets verksamhet och trafiksäkerheten ska beaktas i samtliga projekt som genomförs. Det betyder att flera av kontorets trafiksäkerhetsåtgärder ingår som en naturlig eller kompletterande del i projekt som inte är direkta trafiksäkerhetsprojekt.

Planen är en kort sammanställning av de specifika trafiksäkerhetssatsningar eller verksamheter som kontoret planerar att genomföra under 2012. En huvuduppgift för att öka trafiksäkerheten är att planera för och genomföra fysiska åtgärder. En del av åtgärderna är av mindre storlek och kan genomföras av kontoret på delegation. Andra är större och beslut för genomförande av dessa ska ske på vanligt sätt genom beslut av nämnden.

Översyn och åtgärder för säkrare korsningspunkter

I trafiksäkerhetsarbetet har kontoret fått i uppdrag att lägga särskild vikt på miljöer med många utsatta trafikanter. Trafiksäkerhetsprogrammet visar att gående och cyklister är mycket utsatta i stockholmstrafiken. Många barn, äldre och personer med funktionsnedsättningar tar sig fram som gående. Att säkra punkter där gående och cyklister korsar motorfordonstrafik är en viktig åtgärd för att förbättra säkerheten.

Under 2011 slutförde kontoret en inventering av stadens alla gång- och cykelpassager. Dessa data, tillsammans med olycksanalyser och andra mätdata, ligger som grund för kontorets prioritering av platser att åtgärda fram till 2020. Följande platser är aktuella att arbeta med under 2012. De olika objekten är i olika skeden, d v s planering, projektering eller genomförande.

- Planering för cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder längs Hägerstensvägen, Perstorpsvägen och Flatenvägen i Söderort.
- Planering för cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder på Påsundsbacken på Södermalm.
- Förslag på trafiksäkerhetsåtgärder vid ett antal övergångsställen längs Maltesholmsvägen.

- Ta fram förslag till åtgärder vid oreglerade övergångsställen där det finns fler än ett körfält i samma riktning, t ex vid Handelshögskolan på Sveavägen.
- Fortsatt planering och förslag till åtgärder på Bällstavägen och i korsningen S:t Eriksgatan-Fleminggatan.
- Genomförande av hastighetsdämpande åtgärder och mindre ombyggnad vid oreglerade övergångsställen på Klarabergsviadukten.
- Påbörja genomförande av beslutade åtgärder på Nynäsvägen, Folkparksvägen och Spångavägen.
- Slutförande av beslutade åtgärder på Tegelbacken.
- Genomföra åtgärder i korsningen Rinkebysvägen-Rinkebystråket.
- Genomförande av ett antal mindre åtgärder vid övergångsställen och gångpassager, exempelvis på Tenstavägen och Årdalavägen.

Platser för poliskontroller

Under 2010 har kontoret i dialog med trafikpolisen tagit fram förslag till ett antal platser som kan iordningställas för att underlätta för polisens övervakning av trafikfarliga beteenden. Kontrollplatserna anläggs för att möjliggöra kontroller av hastigheter, bilbältesanvändning, påverkan av alkohol och andra droger samt giltiga fordon. De föreslagna kontrollplatserna är strategiskt valda platser utifrån trafikflöden och trafiksäkerhet.

2011 anlades kontrollplatser på Bergslagsvägen. Under 2012 planerar kontoret att anlägga kontrollplatser på Örbyleden.

Trafiksäkerhetsanalyser i projekt

Trafiksäkerhetsanalyser eller trafiksäkerhetsrevisioner är ett verktyg för att identifiera trafiksäkerhetsrisker och optimera möjligheterna att bygga trafiksäkert redan från början. Trafiksäkerhetsanalyser vid ny- och ombyggnationer kan visa på de trafiksäkerhetsmässiga effekterna av olika alternativ och kan spela en viktig roll i valet mellan olika lösningar. Kontoret ska arbeta för att trafiksäkerhetsanalyser eller revisioner genomförs för något av de stora exploateringsprojekten. Kostnad för detta ska bäras av projektägaren.

Trafiksäkerhetsinspektioner

En trafiksäkerhetsinspektion innebär en systematisk genomgång av en befintlig trafikmiljö längs en vägsträcka för att inventera alla trafiksäkerhetsrisker och brister. Nästa steg är sedan att åtgärda dessa. Under 2012 planerar kontoret att genomföra trafiksäkerhetsinspektioner på några infartsleder och 70-sträckor, där många upphinnandeolyckor (påkörningar bakifrån) och singelolyckor inträffar.



Att minska denna typ av olyckor ger vinster både i form av färre skadade och ökad framkomlighet. Arbetet har betydelse även för förstudien av trafiksäkerhetskameror.

Pilotprojekt hastighetsplaner för Stockholm

Våren 2007 fick Sverige ett nytt hastighetssystem där de gällande hastighetsgränserna kompletterades med 40, 60, 80, 100 och 120 km/tim. Syftet är att anpassa vägar utifrån dagens förutsättningar vad gäller trafiksäkerhet, miljö, vägstandard och fordonsutveckling. Anpassningen ska ge en ökad trafiksäkerhet, en minskad miljöpåverkan och skapa bättre acceptans för hastighetsgränserna.

Sedan maj 2008 har kommuner möjlighet att sätta hastighetsgränser i tiosteg mellan 30 km/tim till 70 km/tim. Många av landets kommuner har genomfört eller genomför hastighetsöversyner, tar fram hastighetsplaner och skyltar om med nya hastighetsgränser. För att få ett enhetligt system i Sverige har Trafikverket och Sveriges kommuner och Landsting (SKL) tagit fram en handbok för hastighetsnivåer i tätorter. Med hjälp av handboken, "Rätt fart i staden", kan kommunen steg för steg arbeta med hastighetsöversyn för att ta fram väl avvägda hastighetsgränser. Metodiken resulterar dels i en hastighetsplan som bildar underlag för beslut om nya, justerade hastigheter, dels i förslag till fysiska åtgärder.

Rätt hastighet på stadens vägar och gator är en förutsättning för att minska antalet döda och skadade i trafiken. En hastighetsöversyn har stor betydelse för trafiksäkerhet, trygghet, miljö, tillgänglighet och stadskarakter, även på lång sikt. Rätt hastighet bidrar även till en attraktiv stad.

Stockholm är stort och metoden enligt *Rätt fart i staden* är inte helt anpassad till storstadsmiljöer. Arbetet med en hastighetsplan för Stockholm föreslås därför ske i flera steg. Första steget är en Stockholmsanpassad metod av Rätt fart i staden med en nära koppling till stadens Framkomlighetsstrategi. Andra steget blir att genomföra ett pilotprojekt med en hastighetsöversyn för tre stadsdelområden, Bromma, Kungsholmen och Hägersten. Generella kriterier för val av dessa områden är:

- Det har inträffat relativt många trafikolyckor i dessa områden under de senaste fem åren.
- Områdena har olika karakter och storlek.
- I områdena finns statliga vägar som är relativt olycksdrabbade. Hastighetsgränser och hastighetsefterlevnad på dessa vägar anses påverka

hastighetsefterlevanden på huvudgatorna i områdena. Detta ger behov av samverkan med Trafikverket.

- I Bromma fortsätter huvudgatorna in i andra kommuner, vilket ger behov av samverkan med andra kommuner.

Kontoret räknar med att kunna presentera resultatet av pilotförsöket och förslag till fortsatt arbete i början av 2013.

Borttagning av rekommenderad 30 km/tim (Blå-30)

I staden finns ett fåtal sträckor som är skyltade med Rekommenderad hastighet 30 km/tim:

- Västerled i Bromma, strax väster om Virvelvindsvägen
- Åmänningevägen mellan Storsjövägen och Skattungsvägen
- Juvelerarvägen mellan Kedjevägen och Älvsjövägen

På dessa gator är skyltad hastighet 50 km/tim. Blå-30 innebär att förare inte måste köra 30 km/tim. För att öka säkerheten, efterlevnad av hastighet och för en enhetlig hastighetsskyltning i staden föreslår kontoret att Blå-30 ersätt med annan lämplig skyltning. På Åmänningevägen föreslås att 30 km/tim införs och på Västerled och Juvelerarvägen föreslås ett utbyte till varningsskyltar för farthinder.

Planering, samordning, uppföljning, utvärdering och kompetenshöjning

Ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete enligt Trafiksäkerhetsprogrammet förutsätter planering och samordning av åtgärder. Kontoret avsätter också resurser för att på ett övergripande plan påbörja arbetet med de årliga uppföljningarna av hela trafiksäkerhetsarbetet i förhållande till de uppsatta målen. För projekt som genomförs avsätts resurser för att följa upp och utvärdera effekterna. För att få störst nytta av dessa krävs samordning.

Vid årsskiftet 2012/2013 planeras för en konferens där externa experter och representanter för olika trafikantgrupper inbjuds att delta för att ge sin syn på måluppföljning och utveckling av de årliga handlingsplanerna.

Kontinuerliga analyser av olyckstatistiken är en viktig del i att följa trafiksäkerhetsutvecklingen i staden. I detta ingår också att fortsatt följa och stödja sjukhusregistreringen av trafikolyckor i Stockholmsregionen.

Kontoret planerar även en stickprovsmätning för uppföljning av trafiksäkerhetsprogrammets delmål *Antal säkra GCM-passager* (gång- cykel- och



mopedpassager) genom hastighetsmätningar på omkring 100 oreglerade GCM passager, fördelade på Västerort, Innerstaden och Söderort.

För att kunna bedriva ett effektivt trafiksäkerhetsarbete är det viktigt att kontoret håller sig uppdaterat om nyheter och aktuell forskning, s.k. omvärldsbevakning. Kontoret deltar därför i regionala, nationella och internationella nätverk och erfarenhetsutbyten.

Trafiksäkerhetskameror

De omkring 1 100 trafiksäkerhetskameror som finns i Sverige idag visar på goda resultat. Kamerorna är ett komplement till polisens övriga trafikövervakning. Sedan 2006 finns fyra trafiksäkerhetskameror, ATK, på stadens vägnät. Dessa sitter längs Drottningholmsvägen mellan Brommaplan och Nockebybron. Mätstationerna inklusive tillhörande system- och kommunikationsutrustning ägs av Trafikverket. Staden hyr mätstationerna av Trafikverket och ansvarar för drift och underhåll av mätstationerna och övriga anordningar som skyltar, vägmärken m.m. En uppföljning efter etableringen visar på positiva trafiksäkerhetseffekter.

På många av stadens större leder är gupp etc. inte lämpliga åtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden. Där är fast eller mobil ATK en lämplig åtgärd. Under 2012 föreslår kontoret att göra en förstudie för att utreda lämpliga sträckor och platser för en eventuell utökning av ATK på stadens vägnät från 2013 och framåt. Genomförd studie och förslag till fortsättning i linje med den kommer att presenteras i separat ärende till nämnden.

Arbete med skolor för ökad trafiksäkerhet

Kontoret har gjort en översiktlig genomgång av stadens 260 grundskolor med avseende på trafikmiljön och har identifierat skolor som är i behov av trafiksäkerhetsåtgärder. Kontoret ska de närmaste åren prioritera åtgärder vid de skolor som bedöms ha störst behov. Åtgärderna är både fysiska och beteendepåverkande. Under 2012 planerar kontoret att genomföra åtgärder vid sex skolor, samt ta fram underlag för fem skolor för genomförande 2013. Prioriterade skolor för fysiska åtgärder 2012 är Enskedefältets skola, Sundbyskolan, Engelska skolan Norr, Mälarhöjdens skola, Sköndalsskolan och Sturebyskolan.

Sedan flera år tillbaka bedriver kontoret ett lyckat arbete med att stötta och inspirera skolor att arbeta för att få fler elever att gå eller cykla till skolan av hälso-, miljö- och upplevelseskäl. Skolor kan få aktivt stöd för att förankra arbetet bland personal, föräldrar och elever. Det finns inspirations- och utbildningstillfällen för personalen samt olika aktivitets- och informationsinsatser för elever, föräldrar och personal. I arbetet lyfter kontoret fram fördelar med olika



resealternativ, identifierar avlämningsplatser en bit ifrån skolan och hjälper till att starta Vandrande skolbussar.

Dagens barn är framtidens trafikanter och kontorets pedagogiska verksamhet med att stödja stadens skolor att arbeta med trafik- och trafiksäkerhetsfrågor är fortsatt viktig.

Trafikkontorets förslag

Kontoret föreslår att trafik- och renhållningsnämnden beslutar att godkänna kontorets förslag till åtgärdsplan för Trafiksäkerhetsprogrammet 2012.

Slut