



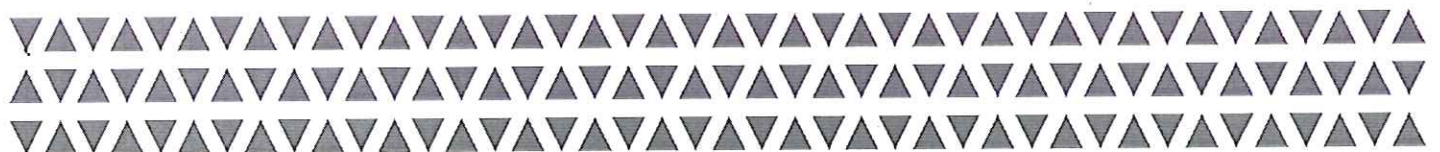
STADSREVISIONEN
www.stockholm.se/revision

Nr 9
December 2012
DNR 420-117/2012

Revisionsrapport



STADENS TRAFIKSÄKERHETSPROGRAM



Den kommunala revisionen är fullmäktiges kontrollinstrument för att granska den verksamhet som bedrivs i nämnder och bolagsstyrelser. Stadsrevisionen i Stockholm granskar nämnders och styrelserns ansvarstagande för att genomföra verksamheten enligt fullmäktiges uppdrag. Stadsrevisionen omfattar både de förtroendevalda revisorerna och revisionskontoret.

I "årsrapporter" för nämnder och "granskningspromemorior" för styrelser sammanfattar Stadsrevisionen det gångna årets synpunkter på verksamheten. Särskilda granskningar som sker under året publiceras löpande som "revisionsrapporter" och i vissa fall som "promemorior".

Publikationerna finns på Stadsrevisionens hemsida. De kan också beställas från revisionskontoret.

STADSREVISIONEN
Revisionskontoret
www.stockholm.se/revision

Besöksadress: Hantverkargatan 3 D, 1 tr
Postadress: 105 35 Stockholm
Telefon: 08-508 29 000
Fax: 08-508 29 399



Till
Trafik- och renhållningsnämnden

STADENS TRAFIKSÄKERHETSPROGRAM

Revisorsgrupp 1 har den 11 december 2012 behandlat bifogad revisionsrapport (nr 9 2012).

Vi anser att trafik- och renhållningsnämnden arbetar tillfredsställande med genomförande av åtgärder för ökad trafiksäkerhet. När det gäller uppföljning av de effekter genomförda åtgärder medfört och redovisning av kostnader för dessa är vår bedömning att detta bör utvecklas.

Vi hänvisar i övrigt till rapporten och överlämnar den till trafik- och renhållningsnämnden för yttrande. Yttrande ska ha kommit in till revisorsgrupp 1 senast den 15 februari 2013.

På revisorernas vägnar

Bengt Akalla
Ordförande

Stefan Rydberg
Sekreterare



Sammanfattning

Revisionskontoret har granskat hur trafik- och renhållningsnämnden arbetar med trafiksäkerhetsfrågorna i enlighet med trafiksäkerhetsprogrammet.

Vår bedömning är att trafik- och renhållningsnämnden arbetar tillfredsställande med genomförande av åtgärder för ökad trafiksäkerhet. När det gäller uppföljning av de effekter genomförda åtgärder medfört och redovisning av kostnader för detta är vår bedömning att detta bör utvecklas.

I trafiksäkerhetsprogrammet anges att åtgärder ska konkretiseras och presenteras i årliga handlingsplaner där kostnader liksom förväntade effekter på antal dödade och svårt skadade ska beskrivas. Av nämndens åtgärdsplan 2012 framgår inte kostnader för de planerade åtgärderna. De effekter som åtgärderna sammantaget förväntas ge anges inte heller i planen.

Uppföljning av genomförda åtgärder enligt åtgärdsprogram 2011 har inte gjorts och redovisats till nämnden. Det finns ingen samlad dokumentation över genomförda åtgärder och vilka effekter dessa har gett. Vilka planerade åtgärder som inte genomförts finns inte heller dokumenterat. Redovisning över nedlagda utgifter för genomförda trafiksäkerhetsåtgärder saknas.

Åtgärdsprogram 2011 respektive 2012 redovisades till nämnden först i mars samma år som åtgärderna utförs. Vi anser att programmet bör redovisas tidigare för att därmed ge bättre förutsättningar och tid för planering av upphandling av entreprenörer respektive avrop av entreprenörer. Budget för de olika åtgärderna bör vidare framgå av ärendet.

Effekter och kostnader av genomförda åtgärder enligt åtgärdsprogram bör redovisas till trafik- och renhållningsnämnden.

Vi gör bedömningen att arbetet med att planera och genomföra åtgärder för säkrare korsningspunkter bedrivs på ett tillfredsställande sätt. Styrningen, uppföljningen och kontrollen i projekten är tillräcklig. Dock bör införas enhetliga metoder för uppföljning av respektive projekts ekonomi.

Dokumentation över planering, projektering och genomförda åtgärder för att öka trafiksäkerheten vid skolorna behöver förbättras. Återkopplingen mellan anläggningsavdelningen som kontorets beställare av att åtgärder genomförs och gruppen som ansvarar för barn och trafik kan förbättras.

Vår uppfattning är att projektet hastighetsplaner för tre stadsdelar bedrivs på ett strukturerat och systematiskt sätt. Det finns tillfredsställande dokumentation avseende projektet. En projektorganisation finns där förutom trafikkontoret



också ingår representanter från de tre utvalda stadsdelarna och från exploateringskontoret samt stadsbyggnadskontoret.

I trafiksäkerhetsprogrammet anges att huvudresurser bland annat ska läggas på att öka kunskap hos alla som bor och verkar i staden. Detta ska ske genom att en långsiktig kommunikationsstrategi upprättas. Vi kan konstatera att arbete med att upprätta en sådan strategi inte har påbörjats. Arbetet med upprättandet av en kommunikationsstrategi bör prioriteras eftersom denna är en central del i trafiksäkerhetsarbetet.

Förvaltningen använder inte olycksfallsstatistik för att utvärdera huruvida genomförda trafiksäkerhetsåtgärder gett effekt. Vi anser att nämnden bör utforma statistik på ett sådant sätt att den kan användas för att se effekter av genomförda trafiksäkerhetsåtgärder.

Samverkan med SL, exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret har fungerat tillfredsställande i de projekt vi granskat.

Synpunkter från medborgare angående trafiksäkerhet tas tillvara på ett tillfredsställande sätt.



Innehåll	sid
STADENS TRAFIKSÄKERHETSPROGRAM	1
1 Inledning	1
1.1 Bakgrund.....	1
1.2 Syfte, revisionsfrågor och avgränsning.....	1
1.3 Revisionskriterier	1
1.4 Metod	2
2 Stadens trafiksäkerhetsprogram	2
2.1 Analys av trafiksäkerhetsituationen i Stockholm.....	2
2.2 Trafiksäkerhetsprogram för Stockholms stad 2010-2020.....	3
2.3 Trafiksäkerhetsprogrammets åtgärdsplan 2011 respektive 2012.....	4
2.4 Olycksfallsstatistik	5
3 Avdelningen för trafikplanering	5
3.1 Enheten för områdesplanering	5
3.2 Enheten för strategisk planering.....	6
3.3 Enheten för projektplanering.....	6
3.4 Budget 2012 för trafiksäkerhet	6
3.5 Medfinansiering	7
4 Granskningens resultat	7
4.1 Översyn och åtgärder för säkrare korsningspunkter.....	7
4.2 Ökad trafiksäkerhet vid skolor.....	8
4.3 Pilotprojekt hastighetsplaner i tre stadsdelar	9
5 Sammanfattande slutsatser och bedömningar.....	10



I Inledning

Revisionskontoret har granskat hur trafik- och renhållningsnämnden arbetar med trafiksäkerhetsfrågorna i enlighet med trafiksäkerhetsprogrammet. Åtgärder ska konkretiseras och presenteras årligen i särskilda handlingsplaner.

I.1 Bakgrund

I november 2010 fattade kommunfullmäktige beslut om nytt trafiksäkerhetsprogram. I programmet anges att det övergripande målet är en minskning med 40 % av antalet döda och svårt skadade i polisrapporterade trafikolyckor. Åtgärder ska konkretiseras och presenteras i särskilda handlingsplaner. Om ansvarsfördelningen i staden inte är tydlig i arbetet med trafiksäkerhetsfrågorna kan det innebära att genomförandet av fysiska åtgärder utförs senare än planerat. Om uppföljning av vidtagna åtgärder inte sker finns bl.a. risk för brister i underlaget för prioritering och planering av kommande åtgärder.

I.2 Syfte, revisionsfrågor och avgränsning

Syftet med granskningen är att bedöma om trafik- och renhållningsnämnden arbetar med trafiksäkerhetsfrågorna i enlighet med trafiksäkerhetsprogrammet.

Revisionsfrågor:

- Arbetar nämnden på ett systematiskt sätt med planering och samordning av åtgärder för trafiksäkerhet med övriga aktörer?
- Vilket underlag finns för de åtgärder som tas upp i olika handlingsplaner?
- Hur genomför nämnden de åtgärder för ökad trafiksäkerhet som anges i åtgärdsplan 2012?
- Vilken uppföljning har skett av 2011-års åtgärder? Hur planeras uppföljning av 2012-års åtgärder?
- Hur involveras stadens medborgare i trafiksäkerhetsarbetet?

Granskningen avgränsas till de åtgärder som beskrivs i nämndens åtgärdsplan för trafiksäkerhetsprogrammet 2012 och uppföljning av 2011-års åtgärder.

I.3 Revisionskriterier

Med revisionskriterier avses de bedömningsgrunder som bildar underlag för revisionens analyser, slutsatser och bedömningar. Revisionskriterierna för denna granskning är:

- Stadens trafiksäkerhetsprogram 2010-2020.
- Åtgärdsplan för trafiksäkerhetsprogrammet 2012.



1.4 Metod

Granskningen har genomförts genom intervjuer med ansvariga personer och handläggare vid avdelningen för trafikplanering och anläggningsavdelningen. Befattningshavare som intervjuats är avdelningschef trafikplanering, enhetschef, trafiksäkerhetssamordnare, trafikpedagog, tre projektledare, verksamhetsplanerare och handläggare av medborgarärenden. Granskning har gjorts av ett antal genomförda åtgärder som tas upp i nämndens åtgärdsplan för trafiksäkerhetsprogrammet 2012.

Granskningen har genomförts av Hans Classon och Örjan Palmqvist vid revisionskontoret.

2 Stadens trafiksäkerhetsprogram

Trafik- och renhållningsnämnden är väghållare för stadens gator och vägar och har därmed ett stort ansvar för trafiksäkerheten i Stockholm. Nämnden har därmed ansvar för trafiksäkerhetsprogrammets verkställande.

2.1 Analys av trafiksäkerhetssituationen i Stockholm

I samband med kommunfullmäktiges beslut om budget för 2008 fick trafik- och renhållningsnämnden i uppdrag att revidera det då gällande trafiksäkerhetsprogrammet 2005-2010. Det reviderade programmet innehåller en analys av trafiksäkerhetssituationen i Stockholm. Syftet med analysen var att skapa en gemensam problembild bland de som är verksamma inom staden såsom beslutsfattare, tjänstemän och andra aktörer. Utifrån analysen identifierades de problemområden där åtgärder bedömdes ha störst potential att åstadkomma förbättringar. Dessa områden är huvudgator, tung trafik och oskyddade trafikanter, drift och underhåll på gång- och cykelbanor, trafikmiljö runt skolor och på lokalgator, förbättrad kunskap samt information och kommunikation.

Utifrån analysen framhölls ett antal faktorer som bör vara uppfyllda för att ett trafiksäkerhetsprogram ska bli verkningsfullt. Dessa är:

- **Trafiksäkerhetsarbete är långsiktigt.** Vissa åtgärder ställer stora krav på resurser och måste därför spridas ut över en längre tid.
- **Tydlig ansvarsfördelning.** Trafiksäkerhetsprogrammet bör beslutas i kommunfullmäktige.
- **Tydliga åtgärdsområden.** Programmet ska identifiera de största trafiksäkerhetsproblemen.



- **Nätverk.** För att nå resultat på bred front krävs samarbete med externa aktörer inom trafiksäkerhetsområdet.
- **Uppföljning.** Årlig uppföljning av genomförda åtgärder behövs.
- **Integrering med andra åtgärder.** Vid genomförande av fysiska åtgärder ska trafiksäkerhet alltid ingå som en integrerad del, till exempel vid nyexploatering och gatuunderhåll.
- **Förbättrad kunskap.** Inom staden måste kunskapen och medvetenheten om trafiksäkerhet höjas.
- **Förankring.** För att få förståelse och acceptans för åtgärder och prioriteringar som staden gör krävs en god och kontinuerlig dialog med medborgarna.

Trafik- och renhållningsnämnden beslöt i mars 2008 att godkänna det reviderade trafiksäkerhetsprogrammet för Stockholms stad.

2.2 Trafiksäkerhetsprogram för Stockholms stad 2010-2020

Kommunfullmäktige beslutade i november 2010 att godkänna trafiksäkerhetsprogram för Stockholms stad, inriktning, mål och åtgärder 2010-2020. Samtidigt beslutades att programmet ersätter trafiksäkerhetsprogram för 2005-2010.

Det övergripande målet är en minskning med 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. Nedan redovisas de områden som innebär behov av satsning av resurser i stor omfattning. Huvudresurserna ska enligt programmet läggas på dessa områden.

Hastighetsefterlevnad: Nås genom strategier och åtgärder för säkra hastigheter och för att få bättre efterlevnad av hastighetsbegränsning. Ett led i detta är att ta fram en hastighetsplan och en flerårig åtgärdsplan för hur staden ska nå fram till intentionerna i hastighetsplanen. Mål 2020 är att 98 % av förarna håller hastigheten.

Säkra huvudgator: Åtgärder för säkra och lättförståeliga korsningspunkter, säkra gång- och cykelpassager och säkra sidoområden. Mål 2020 är att 80 % av alla korsningar och gång- och cykelpassager är säkra.



Ökad kunskap hos alla som bor och verkar i staden: En långsiktig kommunikationsstrategi som inriktas på hur kunskaper om god trafiksäkerhet kontinuerligt sprids och säkerställs. Mål 2020 är att staden har och följer en kommunikationsstrategi.

Av trafiksäkerhetsprogrammet framgår att trafik- och renhållningsnämnden är väghållare för stadens gator och därmed ytterst ansvarig för trafiksäkerheten. Nämnden har det sammanhållande ansvaret för att driva arbetet. Nämnden ansvarar även för att följa upp och utvärdera trafiksäkerhetsarbetet samt föreslå eventuella justeringar av mål och inriktning utifrån uppnådda resultat. Stadsbyggnadsnämnden och exploateringsnämnden har tillsammans med trafik- och renhållningsnämnden ansvar för att trafikmiljön i staden utformas så att trafikolyckor inte leder till att trafikanter dödas eller blir svårt skadade. Ett effektivt trafiksäkerhetsarbete kräver en god samverkan och samsyn mellan dessa tre nämnder.

Hastighet är den faktor som enligt programmet har störst potential att bidra till att det övergripande målet uppfylls. En generell sänkning av hastighetsnivåerna och säkra korsningspunkter behöver uppnås för att det övergripande målet ska nås. Avstämningar och uppföljningar av målen ska ske årligen. Mer genomgripande avstämningar av målstrukturen ska ske 2013 och 2016. Staden ska årligen analysera utvecklingen av trafiksäkerhet, måluppfyllelsen, och vilka åtgärder som varit effektiva.

2.3 Trafiksäkerhetsprogrammets åtgärdsplan 2011 respektive 2012

I trafiksäkerhetsprogrammet anges att åtgärder för ökad trafiksäkerhet årligen ska konkretiseras och presenteras i särskilda åtgärdsplaner. Trafik- och renhållningsnämnden har det sammanhållande ansvaret för att ta fram planerna. I planerna ska beskrivas åtgärder, kostnader och förväntade effekter på antal dödade och svårt skadade.

2.3.1 Åtgärdsplan 2011

Planen godkändes av trafik- och renhållningsnämnden i mars 2011. Planen är den första inom trafiksäkerhetsprogrammet. Totalt ingår åtgärder inom investeringsbudgeten om 15,6 mnkr som bland annat avser utredningar för komplexa och olycksdrabbade korsningar, åtgärder vid skolor och åtgärder för ett antal gång- och cykelpassager. För varje åtgärd anges uppskattad kostnad. Utöver dessa åtgärder tillkommer den verksamhet som bedrivs löpande inom driftbudgeten på 4,6 mnkr. Det gäller samordning av trafiksäkerhetsarbetet, pedagogiskt och beteendepåverkande stöd till skolor och trafiksäkerhetskameror. Även för dessa anges uppskattad kostnad för respektive åtgärd. De effekter som åtgärderna förväntas ge anges inte i planen.



2.3.2 Åtgärdsplan 2012

Planen godkändes av trafik- och renhållningsnämnden i mars 2012. De åtgärder som föreslås avser bland annat åtgärder för ökad trafiksäkerhet vid skolor, ett pilotprojekt för arbete med hastighetsplan ska genomföras och byggande av poliskontrollplats ska ske samt genomförande av trafiksäkerhetsanalyser. Utöver detta genomförs till exempel pedagogiskt och beteendepåverkande stöd till skolor. I åtgärdsplanen anges inte kostnader för de planerade åtgärderna. De effekter som åtgärderna sammantaget förväntas ge anges inte heller i planen.

2.4 Olycksfallsstatistik

En rapport över trafikolycksutvecklingen i Stockholm 2011 redovisades för trafik- och renhållningsnämnden i oktober 2012. Statistiken grundar sig på de trafikolyckor som polisen fått kännedom om och som lett till personskada. Dessutom registrerar akutsjukhusen personer som har sökt vård efter att ha skadat sig i trafiken. I Stockholm har det skett en stegvis anslutning av akutsjukhusen. Det är därför svårt att göra jämförelser mellan åren.

År 2011 omkom 11 personer i trafiken i Stockholm varav åtta var gående, två var cyklister och en var motorcyklist. Fyra av de åtta gående blev påkörda på övergångsställe eller gångpassage.

Förvaltningen använder inte olycksfallsstatistiken för att utvärdera huruvida genomförda trafiksäkerhetsåtgärder gett effekt. Eftersom statistiken är uppdelad per stadsdel går inte detta.

3 Avdelningen för trafikplanering

Inom avdelningen för trafikplanering är det vid tre enheter där trafiksäkerhetsfrågor utreds, planeras och som leder till att åtgärder föreslås. Genomförd granskning omfattar den verksamhet med trafiksäkerhet som bedrivs inom enheterna områdesplanering och strategisk planering.

Dessa två enheter ansvarar för utredning, program och projektering gällande trafik- och gatubyggnadsprojekt för ökad trafiksäkerhet. Många fysiska åtgärder genomförs efter att anläggningsavdelningen inom trafikkontoret avropar eller upphandlar entreprenör.

3.1 Enheten för områdesplanering

Trafikplanerarna vid enheten för områdesplanering ansvarar för trafiksystemet inom olika geografiskt avgränsade områden. Detta innebär att ansvara för utredning, program och projektering gällande trafik- och gatubyggnadsprojekt, till exempel trafiksäkerhetsprojekt. Vidare ansvarar enheten för olika trafik-



planeringsfrågor, till exempel svara på detaljplane- och bygglovsremisser och ha hand om vägmarkeringar.

Enheten ansvarar också för avdelningens hantering av medborgarärenden. Två personer vid enheten arbetar heltid med att hantera inkommande medborgarfrågor. Från 1 januari till slutet av november 2012 har inkommit 2 004 diarieförda ärenden till avdelningen för trafikplanering. Enkla faktafrågor besvaras direkt utan att diariesändas. Målsättningen är att frågor av det enklare slaget ska besvaras inom tre dagar. Frågor som kräver längre handläggningstid ska besvaras inom tio dagar. Om handläggningstiden blir längre än tio dagar ska medborgaren informeras om detta senast tre dagar efter de tio dagarna. Den genomsnittliga handläggningstiden uppgår idag till 36 dagar. Alla frågor når områdesansvariga trafikplanerare. Statistik över hur många medborgarfrågor som leder till åtgärder upprättas inte.

3.2 Enheten för strategisk planering

Enheten för strategisk planering ansvarar för långsiktig trafikplanering. Inom enheten finns bland annat trafikkontorets trafiksäkerhetssamordnare och kompetens finns inom området barn och trafik. Trafiksäkerhetssamordnaren har det samordnande ansvaret för trafikkontorets årliga åtgärdsplan för trafiksäkerhet och att samordna trafikkontorets ansökan till Trafikverket om statlig medfinansiering för trafiksäkerhets-, miljö- och kollektivtrafikåtgärder. För frågor om barn och trafik finns två personer som arbetar mot grundskolor. En genomgång av stadens samtliga grundskolor med avseende på trafikmiljön omkring skolan har gjorts. Utifrån detta har identifierats skolor som är i behov av trafiksäkerhetsåtgärder.

3.3 Enheten för projektplanering

Enheten arbetar med alla typer av trafikfrågor i de större stadsutvecklingsprojekten i staden som Slussen, Norra Djurgårdsstaden och Norra station.

3.4 Budget 2012 för trafiksäkerhet

Den totala budgeten för trafiksäkerhet enligt verksamhetsplan 2012 uppgår till 38 mnkr. Denna finns uppdelad med en budget för respektive projekt. Uppföljning av projektens budget sker en gång i månaden. Uppföljningsrapporter tas fram centralt vid avdelningen och delges respektive projektledare. Ansvaret för projektet och dess budget ligger initialt hos avdelningen för trafikplanering. Detta innefattar utredning, projektering, förslag till åtgärder och uppskattad kostnad för genomförandet. Projektledare vid anläggningsavdelningen inom trafikkontoret avropar eller upphandlar entreprenör för genomförandet av åtgärder. Projektledaren har då ansvar för projektet och för projektets budget till och med godkänd slutbesiktning.



3.5 Medfinansiering

Trafikverket beviljar statlig medfinansiering för trafiksäkerhets-, miljö- och kollektivtrafikåtgärder på det kommunala vägnätet. Medfinansieringen uppgår till högst 50 procent av kostnaderna. För 2012 har statlig medfinansiering för trafiksäkerhetsåtgärder beviljats med totalt 9,6 mnkr. Slutredovisning till Trafikverket av genomförda åtgärder och total kostnad per projekt ska ske i november samma år som bidraget avser.

4 Granskningens resultat

Revisionskontoret har granskat hur nämnden arbetar med åtgärder och insatser vid ett antal utvalda programåtgärder enligt åtgärdsplanen för 2012. De utvalda åtgärderna omfattar åtgärder vid korsningar, skolor samt hastighetsplaner. Nedan redovisas iakttagelser med anledning av granskningen.

4.1 Översyn och åtgärder för säkrare korsningspunkter

Tre projekt har granskats:

- Ny cirkulationsplats i korsningen Rinkebysvängen/Rinkebystråket.
- Trafiksäkerhetsåtgärder på Spångavägen.
- Trafiksäkerhetsåtgärder i korsningen S:t Eriksgatan/Fleminggatan.

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade i mars 2012 om åtgärder i korsningen Rinkebysvängen/Rinkebystråket för att få ner höga hastigheter och göra korsningen mer trafiksäker. De åtgärder som genomförts är att en trevägs-korsning byggts om till en cirkulationsplats. Vidare att ett nytt övergångsställe och en ny gångbana anlagts. Den nya cirkulationsplatsen bedömdes minska hastigheten. Trafikmätningar före och efter ombyggnaden visar att medelhastigheten sjunkit från ca 57 km/tim till ca 43 km/tim. I nämndens genomförandebeslut bedömdes de totala utgifterna för åtgärderna till 7,5 mnkr. Utfallet blev 4,8 mnkr exklusive statlig medfinansiering som uppgår till 1,6 mnkr. Samverkan har skett med SL och har fungerat bra enligt projektledaren.

Målsättningen för trafiksäkerhetsåtgärder på Spångavägen var att skapa en säkrare trafikmiljö genom återkommande hastighetsdämpade åtgärder vid gång- och cykelöverfarter samt att förbättra för framkomligheten och tillgängligheten för cyklister och fotgängare. Genomförandebeslut fattades i december 2011. Utgifterna för projektet beräknades till 17 mnkr. Samverkan har skett med SL och med Bromma stadsdelsförvaltning och har fungerat bra enligt projektledaren. Slutredovisning av projektet beräknas ske i december 2012.

Trafik- och renhållningsnämnden godkände i mars 2012 inriktning av trafiksäkerhetsåtgärder i korsningen S:t Eriksgatan – Fleminggatan och gav trafik-



kontoret i uppdrag att arbeta vidare med detaljutformning av åtgärder till en uppskattad kostnad av 11,0 mnkr. Korsningen är en av Stockholms mest olycksdrabbade korsningar. Många av problemen som uppstår i korsningen är kopplade till vänstersvängsrörelser. Under hösten 2011 utredde trafikkontoret möjliga trafiksäkerhetsåtgärder i korsningen. Utredningen bestod av konfliktstudier, trafikräkningar, analys av olyckor och test av olika lösningar genom trafiksimuleringar. Förslaget som trafikkontoret ska arbeta vidare med är att minska vänstersvängarna. Åtgärder som föreslås är till exempel bortagen respektive separatreglerad vänstersväng. Genomförandet av åtgärder beräknas ske under 2013. Samverkan har skett med SL och har fungerat bra enligt projektledaren.

För alla tre projekten finns tillfredställande dokumentation över planering, genomförandet, kontroller och uppföljning av projekten. När det gäller budgeten för projekten så använder handläggarna dock olika metoder för uppföljning av ekonomin.

4.2 Ökad trafiksäkerhet vid skolor

Två skolor har granskats:

- Enskedefältets skola
- Skanskvarnsskolan

Vid Enskedefältets skola har ett avsmalnat övergångsställe anlagts vid Ålandsvägen för att göra övergången mellan Enskedefältet och skolan säkrare. Vid Sockenvägens infart till skolan har gång- och cykelbanan fått ny kantsten. Vidare har skyltningen gjorts mera tydlig. Slutbesiktning har genomförts 2012-09-26 och entreprenaden godkändes samma dag.

Vid Skanskvarnsskolan har hastighetsdämpande åtgärder genomförts på Gullmarsvägen och det befintliga övergångsstället har avsmalnats mellan skolan och gångvägen. Vidare har tre gupp anlagts på Gullmarsvägen. Slutbesiktning genomfördes 2011-11-03, men entreprenaden godkändes inte. Godkänt slutbesiktningsintyg har inte inkommit till gruppen barn och trafik vid enheten för strategisk planering.

För båda projekten finns en begränsad mängd dokumentation, framförallt gäller detta för planerings- och projekteringskedet. Kontakterna mellan gruppen som ansvarar för barn och trafik och andra delar av kontoret har varit begränsad. Det är inte helt klart när budgeten för åtgärderna övergår från de personer som ansvarar för barn och trafik till anläggningsavdelningen. Några fastställda rutiner finns inte för detta.



Förslag till åtgärder har tagits fram i nära samverkan med representanter från skolorna och vid Enskedefältets skola deltog även föräldrarådsrepresentanter.

4.3 Pilotprojekt hastighetsplaner i tre stadsdelar

Våren 2007 fick Sverige ett nytt hastighetssystem där de gällande hastighetsgränserna kompletterades med 40, 60, 80, 100 och 120 km/tim. Syftet var 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 steg om 10 km/tim mellan 30 km/tim till 70 km/tim. För att få ett enhetligt system i Sverige har Trafikverket och Sveriges Kommuner och Landsting 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 underlag för väl avvägda hastighetsgränser. Översynen avser att bl.a. ge stöd för hastighetsnivåer som höjer trafiksäkerheten där hastigheten anpassas till den grad av krockvåld som människan tål och tydliggör kopplingen mellan vägens utformning och önskvärd hastighet. Metodiken resulterar dels i en hastighetsplan som bildar underlag för beslut om nya, justerade hastigheter, dels i förslag till fysiska åtgärder.

Metoden enligt *Rätt fart i staden* är inte helt anpassad till storstadsmiljöer.

Arbetet med en hastighetsplan för Stockholm görs därför i flera steg. Första steget är att under 2012 göra hastighetsplaner för tre stadsdelsområden för att därmed få en uppskattning av vad en hastighetsöversyn i hela Stockholm innebär och hur lång tid detta tar. Områden inom stadsdelarna Spånga-Tensta, Kungsholmen och Hägersten har valts ut bl.a. utifrån att det inträffat relativt många trafikolyckor i dessa områden under de senaste fem åren. En hastighetsplan per stadsdel ska upprättas.

Uppskattad kostnad för pilotprojektet uppgår till 0,9 mnkr. Resultatet av pilotprojektet och förslag till fortsatt arbete kommer att redovisas till nämnden i början av 2013.

Vår bedömning är att projektet bedrivs på ett strukturerat och systematiskt sätt. Det finns tillfredsställande dokumentation avseende projektet. En projektorganisation finns där förutom trafikkontoret också ingår representanter från de tre utvalda stadsdelarna och från exploateringskontoret samt stadsbyggnadskontoret.



5 Sammanfattande slutsatser och bedömningar

Vår bedömning är att trafik- och renhållningsnämnden arbetar tillfredsställande med genomförande av åtgärder för ökad trafiksäkerhet. När det gäller uppföljning av de effekter genomförda åtgärder medfört och redovisning av kostnader för detta är vår bedömning att detta bör utvecklas.

I trafiksäkerhetsprogrammet anges att åtgärder ska konkretiseras och presenteras i årliga handlingsplaner där kostnader liksom förväntade effekter på antal dödade och svårt skadade ska beskrivas. Av nämndens åtgärdsplan 2012 framgår inte kostnader för de planerade åtgärderna. De effekter som åtgärderna sammantaget förväntas ge anges inte heller i planen.

Uppföljning av genomförda åtgärder enligt åtgärdsprogram 2011 har inte gjorts och redovisats till nämnden. Det finns ingen samlad dokumentation över genomförda åtgärder och vilka effekter dessa har gett. Vilka planerade åtgärder som inte genomförts finns inte heller dokumenterat. Redovisning över nedlagda utgifter för genomförda trafiksäkerhetsåtgärder saknas.

Åtgärdsprogram 2011 respektive 2012 redovisades till nämnden först i mars samma år som åtgärderna utförs. Vi anser att programmet bör redovisas tidigare för att därmed ge bättre förutsättningar och tid för planering av upphandling av entreprenörer respektive avrop av entreprenörer. Budget för de olika åtgärderna bör vidare framgå av ärendet. Effekter och kostnader av genomförda åtgärder enligt åtgärdsprogram bör redovisas till trafik- och renhållningsnämnden.

Vi gör bedömningen att arbetet med att planera och genomföra åtgärder för säkrare korsningspunkter bedrivs på ett tillfredsställande sätt. Styrningen, uppföljningen och kontrollen i projekten är tillräcklig. Dock bör införas enhetliga metoder för uppföljning av respektive projekts ekonomi.

Dokumentation över planering, projektering och genomförda åtgärder för att öka trafiksäkerheten vid skolorna behöver förbättras. Återkopplingen mellan kontorets beställare av att åtgärder genomförs och de personer som ansvarar för barn och trafik kan förbättras. Deras olika roller inom kontoret behöver förtydligas. Rutiner behöver tas fram som klargör när budgetansvaret övergår till anläggningsavdelningen från gruppen som ansvarar för barn och trafik.

Vår uppfattning är att projektet hastighetsplaner för tre stadsdelar bedrivs på ett strukturerat och systematiskt sätt. Det finns tillfredsställande dokumentation. En projektorganisation finns där förutom trafikkontoret också ingår representanter



från de tre utvalda stadsdelarna och från exploateringskontoret samt stadsbyggnadskontoret.

I trafiksäkerhetsprogrammet anges att huvudresurser bland annat ska läggas på att öka kunskap hos alla som bor och verkar i staden. Detta ska ske genom att en långsiktig kommunikationsstrategi upprättas. Den ska inriktas på hur kunskaper om god trafiksäkerhet kontinuerligt sprids och säkerställs. Vi kan konstatera att arbete med att upprätta en sådan strategi inte påbörjats. Arbetet med upprättandet av en kommunikationsstrategi bör prioriteras eftersom denna är en central del i trafiksäkerhetsarbetet.

Förvaltningen använder inte olycksfallsstatistik för att utvärdera huruvida genomförda trafiksäkerhetsåtgärder gett effekt. Vi anser att nämnden bör utforma statistiken på ett sådant sätt att den kan användas för att se effekter av genomförda trafiksäkerhetsåtgärder.

Samverkan med SL, exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret har fungerat tillfredsställande i de projekt vi granskat.

Synpunkter från medborgare angående trafiksäkerhet tas tillvara på ett tillfredsställande sätt.

Maria Lindgren Persson
Samordnare

Hans Classon
Projektledare