

Handläggare
Catarina Nilsson
08-508 262 42**Till**
Trafiknämnden
2016-05-19

Trafiksäkerhetsprogrammets åtgärdsplan 2013, 2014 och 2015. Slutredovisning

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner slutredovisning avseende trafiksäkerhetsprogrammets åtgärdsplaner för åren 2013, 2014 och 2015.

Jonas Eliasson
FörvaltningschefMattias Lundberg
AvdelningschefEric Tedesjö
Enhetschef

Sammanfattning

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

Slutredovisningen är en sammanställning av de specifika trafiksäkerhetssatsningar som kontoret genomfört genom de årliga åtgärdsplanerna under åren 2013-2015.

Trafikkontoret
TrafikplaneringFleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 262 42
Växel 08-508 272 00
catarina.nilsson@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

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

De totala utgifterna under 2013-2015, inklusive nedlagd tid, utredning/projektering, entreprenad, byggledning, besiktning etc. för projekten är:

- Obevakade övergångsställen med dubbla körfält ca 9,6 mnkr.
- Åtgärder vid prioriterade skolor ca 50,6 mnkr
- Trafikantförbättrande åtgärder ca 26,8 mnkr
- Plats för poliskontroller ca 0,8 mnkr
- Flerårig åtgärdsplan för Drottningholmsvägen/Bergslagsvägen ca 1,7 mnkr

Kontoret har från Trafikverket sammanlagt erhållit statlig medfinansiering på 7,6 mnkr. Kontoret inväntar dessutom svar från Trafikverket på begäran om utbetalning av statlig medfinansiering på 1,9 mnkr för åtgärder 2015.

Dessutom har arbetet med hastighetsplanerna varit en stor del av kontorets trafiksäkerhetsarbete under perioden.

Kontoret har också på olika sätt bidragit till att både den egna och andras kunskap inom trafiksäkerhetsfrågorna ökat. Exempelvis har kontoret deltagit i flera nätverk och arbetsgrupper inom trafiksäkerhetsområdet, beteendepåverkande åtgärder har utförts i samband med de fysiska åtgärderna kring skolorna och stadens olycksstatistik har analyserats och sammanställts i bland annat årliga rapporter.

Bakgrund

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

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

Ärendets beredning

Ärendet har beretts på trafikkontoret. Ärendet har föredragits för rådet för funktionshinderfrågor.

Projektens genomförande

Denna slutredovisning är en sammanställning av de specifika trafiksäkerhetsåtgärder som kontoret genomfört under åren 2013-2015. De årliga åtgärdsplanerna har sammanställts och genomförandebeslut har antagits i nämnden 2013-03-14 (Dnr T2013-300-00560), 2013-12-12 (Dnr T2013-300-06090) och 2015-02-19 (Dnr T2014-03093). Dessa åtgärder är bara en del av kontorets arbete med trafiksäkerhet. Trafiksäkerhetsfrågorna är viktiga i trafikkontorets verksamhet och trafiksäkerheten ska beaktas i samtliga projekt som genomförs. Det betyder att trafiksäkerhetsåtgärder också har ingått som en naturlig eller kompletterande del i kontorets övriga projekt.

Stadens trafiksäkerhetsarbete har fokuserats på åtgärder som i Trafiksäkerhetsprogrammet pekats ut som åtgärder vilka ger stor trafiksäkerhetseffekt och som staden har rådighet över. Åtgärdena som kontoret har fokuserat sitt arbete på är:

- Hastighetsefterlevnad
 - Hastighetsplaner
 - Sänkt hastighet på Hornsgatan och Folkungagatan
 - Trafiksäkerhetskameror
 - Poliskontrollplats

- Säkra huvudgator
 - Obevakade övergångsställen med dubbla körfält
 - Trafiksäkerhetsåtgärder vid skolor
 - Trafikantförbättrande åtgärder
 - Trafiksäkerhetsinspektion
 - Övrigt
 - Åtgärder inom ramen för Cykelplanen
 - Säkrare gång- och cykelpassager

- Ökad kunskap hos alla som bor och verkar i staden
 - Beteendepåverkande åtgärder - Skolor
 - Olycksstatistik
 - Cyklisters singelolyckor
 - Forsknings- och utvecklingsprojekt
 - Trafiksäkerhetsanalyser och trafiksäkerhetsrevisioner
 - Nätverk

Nedan följer en sammanställning av insatserna inom respektive område.

Investeringsåtgärder

Åtgärder för ökad hastighetsefterlevnad

En av de viktigaste åtgärderna för att förbättra trafiksäkerheten i Stockholm är att minska hastighetsöverträdelserna. Gator behöver utformas så att de naturligt stödjer trafikanten att hålla hastighetsbegränsningarna och i övrigt köra säkert.

Hastighetsplaner

En stor del av kontorets trafiksäkerhetsarbete under perioden har varit att analysera förutsättningarna och utformningsbehoven för att införa det nya hastighetsgränssystemet. 30, 40 och 60 km/tim ska på sikt ersätta dagens 30, 50 och 70 km/tim.

I trafiksäkerhetsprogrammets åtgärdsplan 2012 fick trafikkontoret i uppdrag att genomföra en översyn av hastighetsgränserna och ta fram hastighetsplaner för tre pilotområden Spånga-Tensta, Kungsholmen inklusive Västerbron och Centralbron och Hägersten med delar av Liljeholmen. En redovisning av pilotområdena och förslag till inriktning på fortsatt arbete antogs av trafik- och renhållningsnämnden 2013-11-19 (Dnr T2013-320-02133). Pilotområdena har därefter varit på remiss och kontoret har fortsatt arbetet med att ta fram hastighetsplaner för övriga stadsdelar.

Sänkt hastighet på Hornsgatan och Folkungagatan

Stadens budget för 2014 innehöll följande uppdrag: *"I syfte att skapa en mer trafiksäker miljö och en bättre stadsmiljö ska hastighetsgränsen 30 km/h införas på gator och huvudgator i innerstaden där separerad cykelbana saknas. På gator där miljö kvalitetsnormen för luft inte uppnås ska det prövas att sänka hastigheten till 30 km/h."*

2014-03-20 beslutade trafik- och renhållningsnämnden att införa hastighetsgränsen 30 km/h på Folkungagatan mellan Söderledstunneln och Londonviadukten och på Hornsgatan mellan Ansgariegatan och Slussen samt att ge kontoret i uppdrag att följa upp effekten av hastighetssänkningen gällande faktiska hastigheter och luftkvalitet.

I maj 2014 sänkte kontoret hastighetsgränsen från 50 till 30 km/h på Folkungagatan och Hornsgatan. I samband med omskyllningen

utförde kontoret hastighetsmätningar i maj 2014, november 2014 och maj/juni 2015. Resultatet av hastighetsmätningarna före och efter åtgärd visar på oförändrad hastighet, se tabellen nedan. Detta stödjer hastighetsplanernas grundtanke, att gatans utformning har större betydelse för trafikanternas val av hastighet än skyltad hastighet. Då resultatet visade på oförändrad hastighet har ingen analys av luftkvaliteten utförts.

	Medel (km/h) före	Medel (km/h) efter	85_perc* (km/h) före	85_perc* (km/h) efter
Folkungagatan 1 (Götgatan-Östgötagatan)	28-29	26-33	36-37	34-41
Folkungagatan 2 (Borgmästargatan-Renstiernas Gata)	28-31	27-32	35-39	36-40
Hornsgatan 1 (Ringvägen-Rosenlundsgatan)	(**)	31-35	(**)	39-43
Hornsgatan 2 (Mariatorget – Västra Timmermansgatan)	31-33	29-31	37-40	36-39

(*) Innebär att 85 procent av fordonen håller max denna hastighet. (**) Ingen godkänd mätning

Trafiksäkerhetskameror

På Drottningholmsvägen finns fyra ATK¹-system i drift sedan årsskiftet 2006/2007. Två mätplatser med vardera två kameror, en per riktning. Erfarenheterna av dessa kameror har varit goda. Under 2012 gjorde kontoret en förstudie för att utreda lämpliga sträckor och platser för eventuell utökning av ATK på stadens vägnät. Den i projektet genomförda undersökningen analyserades utifrån tre kriterier; beräkning av olyckstäthet och olyckskvot, högsta olycksantal på aktuella sträckor samt höga hastigheter över tillåtna hastighetsgränser.

Enligt Trafikverkets rutin som ska användas i samband med framtagande av förslag till lämpliga ATK-objekt framgår bland annat att ”ATK är i normalfallet inte lämpligt för flerfältsväg”. Vägar med flera körfält i samma riktning kan innebära svårigheter vid utredning och lagföring. Flertalet av de platser som kontoret pekade ut som eventuellt intressanta för utökning av ATK är just flerfältsvägar. Kontoret valde därför att inte gå vidare i frågan.

Poliskontrollplats

2015 anlades en poliskontrollplats på Örbyleden. Val av plats har skett i samråd med polisen.

Åtgärder för säkra huvudgator

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

Obevakade övergångsställen med dubbla körfält

Obevakade övergångsställen där gående måste korsa mer än ett körfält i samma riktning innebär en särskilt utsatt situation för oskyddade trafikanter. Under 2012 utförde kontoret en förstudie av ett 20-tal obevakade övergångsställen med två eller flera körfält i samma riktning och har genom detta projekt åtgärdat ett antal platser per år. Kontoret har även genom andra projekt utfört åtgärder på platser som omfattas av studien. Kontoret har också åtgärdat ytterligare platser med dubbla körfält både inom trafiksäkerhetsprogrammets andra åtgärdsdelar (t ex trafikantförbättrande åtgärder) och genom projekt utanför trafiksäkerhetsprogrammets åtgärdsplan.

Exempel på platser från studien som åtgärdats genom detta projekt:

- Birger Jarlsgatan vid Jakobsbergsgatan
- Gjörwellsgatan vid Rålambshovsskolan
- Sveavägen vid Kungstensgatan
- Valhallavägen vid Banérgatan
- Sofielundsvägen vid Röda backens väg (*färdigställs 2016*)



Upphöjt övergångsställe i korsningen Birger Jarlsgatan/Jakobsbergsgatan.



*Bild före (google.maps) och efter åtgärd i korsningen
Valhallavägen/Banérgatan. Trafiksignal och utbyggt öra vid
tidigare obevakat övergångsställe.*



*Buskuddar vid övergångsstället i korsningen Sveavägen/
Kungstensgatan.*

För alla åtgärder vid dubbla körfält är den totala utgiften under 2013-2015, inklusive nedlagd tid, utredning/projektering, entreprenad, byggledning, besiktning etc. ca 9,6 mnkr. Totalt överskrider projekten genomförandebesluten med ca 2,1 mnkr under perioden. Detta beror på att kontoret 2015 beviljades statlig medfinansiering för åtgärderna samt hade möjlighet att omprioritera i budget samtidigt som entreprenören hade möjlighet att utföra ytterligare åtgärder.

Kontoret inväntar svar från Trafikverket på begäran om utbetalning av statlig medfinansiering på 1 mnkr för åtgärder vid dubbla körfält 2015.

Trafiksäkerhetsåtgärder vid skolor

2011 gjorde kontoret en inventering vid 100 skolor med närhet till huvudgator. Inventeringen gjordes utifrån kriterierna; närhet till huvudgata, skolpoliser (som inte finns längre), inkomna ärenden samt områdesansvarigas bedömning av trafiksituationen. Utifrån inventeringsresultatet gjordes sedan en prioritetsordning, 1, 2 respektive 3 för dessa skolor.

Fysiska åtgärder vid prioriterade skolor

Kontoret har under perioden utfört omfattande trafiksäkerhetsåtgärder på flera prioriterade skolor för att skapa bättre separering, säkrare korsningspunkter och sänkta hastigheter. Åtgärderna har tagits fram i samarbete med skolorna och kontoret har fått positiv

återkoppling på de genomförda fysiska åtgärderna. I samband med de fysiska åtgärderna har även beteendepåverkande aktiviteter utförts på skolorna.

Genom denna kombination av åtgärder (information, kommunikation, olika aktiviteter och fysiska åtgärder) som gynnar gång, cykling och användning av kollektivtrafik ser vi att fler går och cyklar samt använder bilen sparsamt och medvetet för att ta sig till skolan.

De skolor som har omfattats av stora ombyggnader är:

- Norra Ängbyskolan
- Sturebyskolan
- Sundbyskolan
- Västbergaskolan
- Essingeskolan

Norra Ängby skola

Syftet med ombyggnaden var att förbättra trafikmiljön kring skolan och göra det säkrare och tryggare för dem som går och cyklar till skolan. Åtgärder som utfördes vid skolan:

- Gång- och cykelbanan intill skolan har breddats
- 4 upphöjda övergångsställen
- 2 genomgående gångbanor
- 4 lokala avsmalningar (varav två vid upphöjda övergångsställen)
- 1 farthinder
- Bättre belysning

En uppföljning kommer att utföras under 2016.



Gångbana längs Vultejusvägen före och efter ombyggnad.



Genomgående gångbana vid Peringskiöldsvägen före och efter ombyggnad.

Sturebyskolan

Syftet med ombyggnaden var att:

- Öka trafiksäkerheten för gående och cyklande skolbarn
- Minska skjutsandet med bil i allmänhet och i skolans närhet i synnerhet

Åtgärder som utfördes vid skolan:

- 5 genomgående gångbanor
- 3 fartgupp
- 1 timglashållplats
- 1 upphöjt övergångsställe
- 300 meter breddade gångbanor
- Förbättrad belysning av 2 övergångsställen
- Förbättrad belysning av gångbanor
- 2 st avsmalningar vid skolområdesportar

En uppföljning kommer att utföras under 2016.



Genomgående gångbana vid Sågverksgatan efter åtgärd.



Timglashållplats på Skönsmovägen, före och efter åtgärd.



Upphöjt övergångsställe på Skönsmovägen, före och efter åtgärd.



Fartgupp på Långåkersvägen, före och efter åtgärd.

Sundbyskolan

Syftet med ombyggnaden var att:

- Öka trafiksäkerheten för gående och cyklande skolbarn
- Minska skjutsandet med bil i allmänhet och i skolans närhet i synnerhet

Åtgärder som utfördes vid skolan:

- 4 fartgupp
- 2 timglashållplatser
- 6 stycken hastighetssäkrade övergångsställe
- 300 meter breddade gång- och cykelbanor
- Förbättrad belysning



Ny breddad gång- och cykelbana på Sundbyvägen. (Ortofoto)



Avsmalningar och farthinder på Småbrukarvägen. (Ortofoto)

Västbergaskolan

Syftet med ombyggnaden var att förbättra trafiksäkerheten runt skolan.

Åtgärder som utfördes vid skolan:

- Hastighetssäkring av ett antal övergångsställen
- 2 genomgående gångbanor över Svarvstolsvägen
- 1 gångpassage inklusive avsmalning av körbanan på Svarvstolsvägen
- Förstärkt belysning på vissa platser



Översikt över åtgärderna vid Västbergaskolan



Upphöjt övergångsställe på Mikrofonvägen.



Genomgående gångbana över Svarvstolsvägen.



Avsmalning av körbana på Svarvstolsvägen.



Upphöjt övergångsställe vid Västbergapåfarten.



Upphöjt övergångsställe på Klensmedsvägen.

Essingeskolan

Syftet med ombyggnaden vara att förbättra trafikmiljön kring skolan och göra det säkrare och tryggare för dem som går och cyklar till skolan genom hastighetsdämpande åtgärder.

Åtgärder som utfördes vid skolan:

Vid skolans entré:

- Gångbanan vid skolans entré har breddats.
- Korsningsytan tillsammans med två övergångsställen har smalnats av för att förhindra u-svängningar i korsningen och för att dämpa biltrafikens hastighet.
- Ett övergångsställe höjdes upp.
- Parkering har flyttats längre bort från skolans entré.

Vid Badstrandstorget:

- Körbanan vid övergångsstället har smalnats av för att förbättra sikten. Gångbanan på ena sidan av övergångsstället blev bredare.



Utanför skolans entré efter ombyggnad.

Övrigt

Utöver dessa stora ombyggnader har mindre åtgärder utförts vid flera skolor, exempelvis:

- Hägerstenshamnens skola – provisoriskt övergångsställe
- Internationella Engelska skolan i Sättra – Provisorisk avsmalning, skyltning och övergångsställe
- Internationella Engelska skolan i Bromma – genomgående gångbana, breddad refug
- Äppelvikens skola/Smedsslättsskolan – busskuddar och avlämningsplatskyltar
- Mälärhöjdens skola – gupp
- Lilla Adolf Fredriks skola – upphöjt övergångsställe

Att provisoriska åtgärder utförts i ovanstående redovisning beror på att vissa skolor har tillfälliga bygglov eller att de ligger vid gator som inom kort ska byggas om.

För alla skolor är den totala utgiften under 2013-2015, inklusive nedlagd tid, utredning/projektering, entreprenad, byggledning, besiktning etc. ca 50,6 mnkr. Total underskrider projekten genomförandebesluten med ca 4,7 mnkr under perioden.

Summan som antagits i genomförandebesluten bör ses som en kostnadsram för åtgärderna. Erfarenheten är dessutom att det är olämpligt att besluta om och redovisa skolåtgärderna i årliga åtgärdsplaner. Många av skolprojekten sträcker sig över flera år och omfattningen är ofta svår att bedöma i tidigt skede. Exempelvis kommer ombyggnaderna kring Hässelby villastads skola som pågått under hela perioden inte att avslutas förrän 2016 och trafiksäkerhetsåtgärderna runt Abrahamsbergsskolan blev så

omfattande att de lyftes ut och utfördes som eget projekt, med eget beslut. Kontoret har därför från och med 2016 beslutat att inte inkludera skolåtgärderna i det årliga genomförandebeslutet för trafiksäkerhetsåtgärder utan dessa tas i separata beslut.

Kontoret har också under perioden haft problem med uteblivna anbud i samband med upphandling och att upphandlade årsentreprenörer har sagt upp sina avtal eller inte utfört utlovat arbete. Kontoret har på olika sätt försökt få åtgärderna utförda i alla fall men åtgärder har även flyttats fram till kommande år.

Kontoret har från Trafikverket erhållit statlig medfinansiering för skolprojekten på 7,6 mnkr. Kontoret inväntar dessutom svar från Trafikverket på begäran om utbetalning av statlig medfinansiering på 0,9 mnkr för skolåtgärder 2015.

Plan för säkra och trygga skolvägar

Kontoret fick i budgeten för 2014 i uppdrag att ta fram riktlinjer för trafikmiljön runt skolor. Ett förslag på plan togs fram under 2014 och 2015. Beslut om att skicka ut ”Plan för säkra och trygga skolvägar” på remiss antogs av nämnden 2015-09-24 (Dnr T2015-00339). Den efter remissynpunkterna reviderade planen godkändes av trafiknämnden i april 2016 och ska slutgiltigt fasställas av kommunfullmäktige.

Realtidsövervakning av signalreglerade övergångsställen

Projektet genomfördes under 2013 och innefattade att kontoret installerade driftövervakning på 10 stycken signalreglerade övergångsställen i direkt närhet till skolor. Övervakningen medför att kontoret, i realtid, får meddelande såvida signalen inte fungerar enligt plan. Utgiften finansierades inom ramen för Reinvestering för trafiksignaler (KF 2011-05-11).

Trafikantförbättrande åtgärder

Under samlingsnamnet trafikantförbättrande åtgärder rymmer kontorets små och medelstora förbättringsåtgärder som inte hanterats i något större projekt. Gemensamt för åtgärderna är också att de utförts via upphandlad årsentreprenör och att många av åtgärderna har initierats av medborgare. Merparten av ombyggnationerna har syftat till att förbättra trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Exempel på åtgärder som utförts:

2013

- Förbättrat utrymme för gående och cyklister vid signalreglerat övergångsställe på Ulvsundavägen i höjd med Grenvägen
- Ny refug vid övergångsställe på Voltavägen/Johannesfredsvägen
- Ombyggnad av Täbylunds rondellen
- Nya vändplatser på Lilla Banvägen
- Nytt övergångsställe över Kontrollvägen
- Genomgående gång- och cykelbana i korsningen Kontrollvägen/Diamantbacken.
- Nya busskuddar på Valhallavägen vid Fältöversten (båda köriktningarna)



*Genomgående gång- och cykelbana i korsningen
Kontrollvägen/Diamantbacken.*



Busskuddar på Valhallavägen vid Fältöversten.

2014

- Nytt övergångsställe på Alviksvägen
- Hastighetssäkring av övergångsställe på Klövervägen/Alviksvägen
- Avsmalning vid övergångsställe på Tranebergsvägen
- Bussgupp i korsningen Årdalavägen/Helgestavägen
- Mini rondell i korsningen Viktor Balcks väg/Olympiavägen
- Pollare, "öron" mm vid Liljeholmstorget
- Mittrefuger för att underlätta passage över Bredängs Allé vid Vita Liljans väg
- Åtgärder i rondellen (Havsörnsvägen/Ejdervägen) för att dämpa hastigheterna
- Breddade refuger i korsningen Havsörnsvägen/Vildandsvägen

2015

- Ny gångbana på del av Björkbacksvägen
- Avsmalning av del av Grimstagatan
- Breddning av gångbana på Bävervägen
- Hastighetsdämpande åtgärd på Edvard Griegsgången
- "Öron" i korsningen Karlavägen/Skeppargatan
- "Öron" i korsningen Karlavägen/Sibyllegatan
- "Öron" i korsningen Karlavägen/Floragatan
- "Öron" i korsningen Karlavägen/Ordenstrappan
- Breddad mittrefug i korsningen Karlbergsvägen/Rörstrandsg

- Nya busskuddar i korsningen Engelbrektsgatan/Iversonsg
- Breddad gångbana Vid Karlbergs Station
- Konvertering av gammal körbana till cykelbana vid S:t Erikspan
- Nya busskuddar i korsningen Karlavägen/Sibyllegatan
- Nya asfaltgupp vid Tegeluddsviadukten
- Refugflyttar för att inrymma nya cykelfält på Odengatan mellan S:t Eriksgatan och Dalagatan
- Breddning cykelbana mellan Sveavägen och Norra Stationsgatan
- Trafiksäkerhetsåtgärder på Lingvägen vid Gubbängstorget



Öron i korsningen Karlavägen/Skeppargatan. (Målning utförs 2016.)



Nya busskuddar i korsningen Karlavägen/Sibyllegatan.



Öron i korsningen Karlavägen/Sibyllegatan.

För alla trafikantförbättrande åtgärder är den totala utgiften under 2013-2015, inklusive nedlagd tid, utredning/projektering, entreprenad, byggledning, besiktning etc. ca 26,8 mnkr. Total underskrider projekten genomförandebesluten med ca 17,2 mnkr under perioden.

Summan som antagits i genomförandebesluten bör ses som en kostnadsram för åtgärderna. De trafikantförbättrande åtgärdernas

karaktär är av sådan typ att viss flexibilitet behövs för tillkommande och frånfallande projekt under året.

Dessutom fanns en del projekt med i samband med genomförandebesluten som sedan blev så pass omfattande kostnadsmässigt att de lyftes ut som egna projekt, med separata beslut och budget. Kontoret har också under perioden haft problem med att de upphandlade årsentreprenörerna sagt upp sina avtal eller inte utfört utlovat arbete. Kontoret har på olika sätt försökt få åtgärderna utförda i alla fall men åtgärder fick även flyttas fram till kommande år.

Trafiksäkerhetsinspektion

En trafiksäkerhetsinspektion innebär en systematisk genomgång av en befintlig trafikmiljö längs en vägsträcka för att inventera alla trafiksäkerhetsrisker och brister.

2012 genomförde kontoret en trafiksäkerhetsinspektion av sträckan Drottningholmsvägen-Bergslagsvägen mellan Ulvsundaplan och E18 och resultatet sammanställdes i en åtgärdsplan. Inspektionen, åtgärdsplanen samt förslag till fortsatt arbete antogs i nämnden 2015-05-21 (Dnr T2015-00958).

Förutom genomförandet av inspektionen och framtagandet av åtgärdsplanen har detta projekt även omfattat åtgärder i form av borttagning av skylt och uppsättning av skyddsräcken. Projektet kommer att slutföras under 2016 genom att en VMS²-skylt sätts upp innan trafiksignalen vid Ängbyplan. Kontoret har också, utanför detta projekt, ersatt ett stort antal belysningsstolpar längs med sträckan med påkörningsbara belysningsstolpar. Fortsatt arbete utifrån planen kommer att redovisas i enskilda projekt och med egna beslut.

Resultaten från inspektionen har gett kontoret värdefull kunskap om lämpliga och olämpliga utformningar, vilket är till stor nytta i framtida ny- och ombyggnader av stadens gator och vägar.

Övrigt

Säkrare gång- och cykelpassager

2011 slutförde kontoret en inventering av stadens alla gång- och cykelpassager. Dessa data, tillsammans med olycksanalyser och andra mätdata har därefter legat till grund för kontorets prioritering av platser att åtgärda. Kostnaderna för dessa projekt har tagits i egna beslut och redovisas därför inte här. Exempel på projekt:

- Genomförande av åtgärder i korsningen S:t Eriksgatan-Fleminggatan, enligt beslut i nämnden 2012-12-10 (Dnr T2012-313-05591).
- Genomförande av åtgärder på Sörgårdsvägen enligt tjänsteutlåtande till nämnden 2013-11-19 (Dnr T2013-300-5965).
- Genomförande av åtgärder längs Skarpnäcks allé enligt tjänsteutlåtande till nämnden 2013-03-21 (Dnr T2012-320-06125).

Under sommaren 2015 uppdaterades inventeringen från 2011. Analys av resultatet från inventeringen pågår.

Åtgärder inom ramen för Cykelplanen

Inom ramen för cykelplanen genomför och har kontoret genomfört en mängd åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten för cyklister. Exempelvis har korsningspunkter hastighetssäkrats, cykelbanor breddats och kantstenar och andra hinder avlägsnats. Nya cykelvägar, cykelbanor och cykelfält har också bidragit till en ökad separering mellan olika trafikslag.

Kontoret har också förbättrat rutiner och metoder för drift och underhåll, exempelvis genom förbättrad vinterväghållning, sand- och lövsopning samt halkbekämpning.

Driftåtgärder

Ökad kunskap hos alla som bor och verkar i staden

Beteendepåverkande åtgärder - Skolor

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

Trafikkontoret har utvecklat en välfungerande arbetsmetod för att stödja och uppmuntra attityd- och beteendeförändringar för hållbart resande till och från stadens skolor. Kontoret har under 2013-2015 arrangerat inspirations- och utbildningstillfällen för personal samt olika aktivitets- och informationsinsatser för elever, föräldrar och personal. I arbetet har kontoret exempelvis lyft fram fördelar med olika resealternativ, identifierar avlämningsplatser en bit ifrån skolan och hjälpt till att starta vandrande skolbussar.

I samband med fysiska åtgärder vid skolorna utförs alltid beteendepåverkande åtgärder parallellt.



Exempel på beteendepåverkande åtgärd vid Smedslättsskolan.

Olycksstatistik

Kontoret tar årligen fram en rapport där årets trafikolyckor och hur utvecklingen har sett ut de senaste fem till tio åren sammanfattats. Rapporterna för åren 2012, 2013 och 2014 har antagits av nämnden 2013-09-26 (Dnr T2013-300-04110), 2014-10-23 (T2014-01864) samt 2015-10-15 (Dnr T2015-01981).

Kontoret har under 2015 träffat Transportstyrelsen samt ett antal rapporterande sjukhus för att diskutera STRADAs³ vikt för att kunna följa trafiksäkerhetsutvecklingen i staden. Dessa uppföljningsbesök kommer att göras regelbundet även under 2016. Uppföljningsbesöken är en del av en gemensam strategi för att försöka höja antalet rapporterade olyckor från sjukvården, vilka minskat under 2015 på grund av att tidigare automatisk olycksregistrering byttes mot ett aktivt medgivande från patienterna. Regeländringarna ser ut att ha orsakat ett bortfall framförallt bland de allvarligt skadade, eftersom de inte alltid aktivt själva kan ge något medgivande. Polisens tidigare bristfälliga (orsakat av problem med ett IT-system) inrapportering till STRADA har förbättrats under 2015, även om det finns ett bortfall som uppskattas ligga runt 15 % för året som helhet.

Genom sjukhusens rapportering av olyckor har en ny problembild vuxit fram under senare år. Den visar på att cyklisters och fotgängares singelolyckor utgör de största grupperna av måttligt och allvarligt skadade. I den nationella statistiken över trafikolyckor ingår bara olyckor där ett fordon har varit inblandat. Detta medför att gåendes singelolyckor, även kallade fallolyckor, inte ingår i den statistiken. Kontoret har dock valt att i sin statistik inkludera fallolyckor.

Cyklisters singelolyckor

Under 2015 påbörjade kontoret en utredning som syftar till att genom olika djupanalyser i STRADA öka sin kunskap om de faktorer som leder till cyklisters singelolyckor och därefter utveckla metoder för åtgärder. Arbetet ska färdigställas under 2016.

Forsknings- och utvecklingsprojekt

Kontoret har under 2013-2015 både drivit och deltagit i flera forsknings- och utvecklingsprojekt. Initiativen till projekten har kommit genom budgetuppdrag, internt arbete samt förfrågningar utifrån.

Några exempel på projekt:

- Konflikten mellan högersvängande tunga fordon och cyklister. En lägesrapport presenterades för nämnden 2015-12-10 i ärendet "Lägesrapport av kontorets arbete med säkrare högersvängar för cyklister enligt nederländsk modell. Svar på uppdrag från kommunfullmäktige" (Dnr T2015-02840).
- Ökad kunskap om samspelet mellan gående och cyklister. Forskningsprojekt med målet att öka kunskapen om problematiken samt att ta fram utformningsprinciper för att bättre hantera problematiska korsningspunkter utifrån ett säkerhets- och trygghetsperspektiv. Resultatet presenterades för nämnden 2015-12-10 i ärendet "Avrapportering av kontorets arbete med konflikten mellan gående och cyklister. Svar på uppdrag från kommunfullmäktige" (Dnr T2015-02901).

Trafikkontoret har också deltagit i den expertgrupp, ledd av trafikverket, som tagit fram skriften "Säker cykling".

Trafiksäkerhetsanalyser och trafiksäkerhetsrevisioner
Trafiksäkerhetsanalyser är ett verktyg för att identifiera trafiksäkerhetsrisker och optimera möjligheterna att bygga trafiksäkert redan från början. Metoden testades inom projektet Spårväg City och gav en god bild av projektets trafiksäkerhetsbrister och kvalitét. Det finns dock negativa effekter med metoder som bara fokuserar på ett ämnesområde. Resultatet är ofta svårt att använda eftersom olika avvägningar och kompromisser oftast måste till.

Nätverk

Kontoret har under perioden deltagit i både regionala, nationella och internationella nätverk. Kontoret ingår exempelvis i ett trafiksäkerhetsnätverk mellan Göteborg, Malmö, Umeå och Huddinge samt i Gruppen för nationell samverkan som leds av Trafikverket.

Kontoret tog också initiativet till att under 2015 starta ett kommunalt STRADA-nätverk. Nätverket syftar till att sprida kunskap om användandet av databasen och diskutera olycksstatistikens problem och möjligheter. Deltagande kommuner är Stockholm stad, Göteborgs stad, Malmö stad, Umeå kommun och Uppsala kommun.

Tidplan

Projekten har genomförts under perioden 2013-2015.
 Vid fysiska ombyggnader har projektering och utredning skett parallellt med utbyggnad och ombyggnad.

Ekonomi

Nedan redovisas ekonomiskt utfall och i genomförandebesluten antagen summa för investeringsåtgärder uppdelat per år. Eventuella kommentarer är redovisade under respektive åtgärdsområde.

Åtgärd/projekt	Summa i genomförandebeslut 2013 (mnkr)	Utfall 2013 (mnkr)	Summa i genomförandebeslut 2014 (mnkr)	Utfall 2014 (mnkr)	Summa i genomförandebeslut 2015 (mnkr)	Utfall 2015 (mnkr)
Obevakade övergångsställen med dubbla körfält	3	0,3	a	2,5	4,5	6,8
Åtgärder vid prioriterade skolor	15	12,7	24	21,6	16,3	16,3
Trafikantförbättrande åtgärder	10	5,8	14	7,1	20	13,9
Plats för poliskontroller	1	0,03	a	0,01	a	0,8
Trafiksäkerhetsinspektionen och flerårig åtgärdsplan för Drottningholmsvägen-Bergslagsvägen	<i>Tidigt skede. Beror på ambitionsnivå.</i>	0,4	2	0,7		0,6

a) Kostnaderna är beslutade i Trafiksäkerhetsprogrammets åtgärdsplan för 2013. Genomförandebeslut. (Dnr T2013-300-00560)

Trafikkontorets förslag

Kontoret föreslår att trafiknämnden godkänner slutredovisning avseende trafiksäkerhetsprogrammets åtgärdsplaner för åren 2013, 2014 och 2015.

Slut