

Trafiksäkerhetsprogram för Stockholms stad

Del 2 Inriktning, mål och åtgärder 2010-2020

Kontaktperson:
Anna-Sofia Welander
Telefon 08-508 26 194
anna-sofia.welander@tk.stockholm.se

Foto: Lennart Johansson, Mats Bäcker, Jens
Johansson och Liselotte van der Meijs

Konsulter: Helena Hartzell, Karin Brundell-
Freij och Nina Waara , WSP Groups

Innehåll

INLEDNING	4
SAMMANFATTNING	5
1. BAKGRUND OCH SYFTE	7
2. TRAFIKSÄKERHETSÅTGÄRDER BIDRAR TILL EN ATTRAKTIV STAD	8
3. HISTORIK OM OCH LÄRDOMAR FRÅN TIDIGARE TRAFIKSÄKERHETSPROGRAM	9
3.1 FOKUS DÄR STADEN SJÄLV KAN STYRA OCH PÅVERKA.....	9
3.2 LÅNGSIKTIGHET OCH SYSTEMATIK VIKTIGAST FÖR FRAMGÅNG	9
3.3 STÖRST GENOMFÖRANDEANSVAR PÅ DE TEKNISKA NÄMNDERNA	9
4. NYA NATIONELLA MÅL OCH STRATEGIER	10
4.1 NOLLVISIONEN UTGÖR FORTSATT GRUNDEN	10
4.2 NYA TRANSPORTPOLITISKA MÅL.....	10
4.3 NYA NATIONELLA TRAFIKSÄKERHETSMÅL.....	10
4.4 NYTT HASTIGHETSGRÄNSSYSTEM	11
5. TRAFIKOLYCKSSLÄGET I STOCKHOLM	12
6. ÖVERGRIPANDE MÅLSÄTTNING FÖR STOCKHOLM	13
6.1 MÅLÅR 2020.....	13
6.2 MÅLBILD 2020.....	13
6.3 40 PROCENT FÄRRE DÖDADE OCH SVÅRT SKADADE	14
7. FÖRUTSÄTTNINGAR ATT UPPNÅ MÅLEN	15
7.1 ARBETA MÅLSTYRT OCH SYSTEMATISKT	15
7.1.1 Delmål för att styra mot målet.....	15
7.1.2 Årliga uppföljningar och justeringar av målen.....	17
7.1.3 Årliga handlingsplaner.....	17
7.2 FOKUS PÅ DELMÅL SOM STADEN STYR ÖVER.....	17
7.3 HASTIGHETSNIVÅERNA AVGÖRANDE	18
7.4 BESLUT I KOMMUNFULLMÄKTIGE OCH TYDLIGA UPPDRAG	19
8. HUVUDINRIKTNING FRAM TILL 2020	20
8.1 HASTIGHETSEFTERLEVNAD.....	20
8.2 SÄKRA HUVUDGATOR	21
8.2.1 Säkra korsningar och gång- och cykelpassager.....	21
8.2.2 Nya trafikslag kan ge nya risker och konfliktpunkter.....	22
8.3 ÖKAD KUNSKAP HOS ALLA SOM VERKAR OCH BOR I STADEN	22
8.3.1 Kommunikationsinsatser	22
8.3.2 Bättre kunskap om trafiksäkerhetsläget och effekter.....	23
8.3.3 Trafiksäkerhetsrevisioner ger staden värdefulla kunskaper.....	23
8.3.4 Bättre kunskap inom staden för det interna arbetet	24
8.4 DE VIKTIGASTE ÅTGÄRDERNA.....	25
9. OMRÅDEN FÖR RIKTADE INSATSER	26
9.1 DRIFT OCH UNDERHÅLL	26
9.2 TUNGA FORDON	26
9.3 SÄKRA LOKALGATOR	26
10. SAMMANFATTNING AV INRIKTNINGEN	27
11. HUVUDANSVARIGA OCH ANSVARSFÖRDELNING	28
11.1 STÖRRE OCH TYDLIGARE LAGKRAV PÅ KOMMUNERNA VÄNTAS	28
11.2 TRAFIK- OCH RENHÅLLNINGSNÄMNDEN SAMMANHÅLLANDE	28
12. TIDPLAN OCH UPPFÖLJNING	29
13. OMFATTNING AV ÅTGÄRDER OCH RESURSER	30
REFERENSER	31

Inledning

Stockholm växer. Om 20 år beräknas staden ha drygt en miljon invånare och regionen tre miljoner invånare. Ska Stockholm vara en attraktiv stad måste invånare, näringsliv och besökare känna att trafiksystemet är pålitligt, tryggt och säkert.

Trafikolyckorna är ett av våra största folkhälsoproblem och trafikskador innebär förutom personligt lidande för individen, också stora kostnader för staden och samhället. Detta är den andra delen av kontorets förslag till trafiksäkerhetsprogram. Programmet har sin utgångspunkt i de verkliga trafiksäkerhetsproblemen i Stockholm och beskriver hur vi ska få ett effektivt och framgångsrikt trafiksäkerhetsarbete i en växande stad. Ett trafiksäkerhetsarbete i denna riktning är ett av många bidrag att nå Vision 2030.

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 vi 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, Cykelfrämjandet, nyttotrafikkommittén och Busslink.

Stockholms stad och trafikkontoret har en lång tradition av att i trafiksäkerhetsprogram precisera hur trafiksäkerhetsarbetet ska bedrivas. Kontoret har genom åren genomfört många åtgärder och projekt med huvudfokus på trafiksäkerhet. Många åtgärder genomförs också i samband med ny- och ombyggnationer som sker av andra anledningar än trafiksäkerhetsskäl. Kontoret lägger årligen ned mycket arbete och resurser på att bevaka trafiksäkerhetsaspekterna i andra aktörers projekt och planer, främst hos stadsbyggnadskontoret, exploateringskontoret, SL och Vägverket. Det kommer fortsatt att vara en av våra viktigaste uppgifter.

Trafiksäkerhetsprogrammet utgår från stadens trafiksäkerhetsproblem, men har också en god koppling till det nationella och internationella trafiksäkerhetsarbetet. När riksdagen i maj 2009 beslutade om nya transportpolitiska mål togs även beslut om nya mål för trafiksäkerheten. Dessa mål i kombination med ökade krav, exempelvis inom EU och lagändringar inom området, kommer att innebära större krav på landets kommuner att arbeta än mer intensivt för ökad trafiksäkerhet. Ett arbete i den riktning som föreslås i programmet är ett sätt för Stockholm att flytta fram stadens position i det svenska trafiksäkerhetsarbetet.

Magdalena Bosson
Trafikdirektör Trafikkontoret

Sammanfattning

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

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 syftar till 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 trafiksäkerhetsarbetet.

Den andra delen presenterar 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.

Måläret för detta program föreslås till år 2020, vilket innebär en harmoniering 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 ska 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 målstyrning med delmål för olika tillstånd ger möjlighet att löpande ompröva och förändra blandning av delmål och målnivåer så att slutmålet ändå kan nås.

Trafiksäkerhetsprogrammet anger mål och inriktning för trafiksäkerhetsarbetet i Stockholm. 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 ett antal åtgärdsnära delmål som är aktuella för just Stockholm.

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 rådighet staden har, desto större möjlighet har staden att påverka effekterna. Mot bakgrund av erfarenheterna med de tidigare trafiksäkerhetsprogrammen bör arbetet även fokusera på delmål som trafik- och renhållningsnämnden, exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden kan påverka.

Trafikkontorets förslag till hur staden bör inrikta trafiksäkerhetsarbetet fram till 2020 sammanfattas i tabellen nedan. Tabellen visar de delmål som kan vara aktuella att arbeta med för Stockholm och trafikkontorets förslag till hur stadens arbete ska inriktas och prioriteras. 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.

Delmål	Resursnivå	Huvudinriktning på stadens arbete
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
Cykelhjälmsanvändning	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. Nämnden föreslås därför 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.

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

Ett beslut i kommunfullmäktige om denna inriktning och tydliga 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. 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. Parallellt med datainsamlingen är det viktigt att staden påbörjar inventeringar av utsatta platser för att snabbt komma igång med arbetet att genomföra fysiska åtgärder.

1. Bakgrund och syfte

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 beskriver hur Stockholms stad ska inrikta trafiksäkerhetsarbetet under perioden 2010-2020. 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. Syftet med denna är att lägga en gemensam grund för alla som är verksamma i staden om vad som är de verkliga trafiksäkerhetsproblemen. Analysen pekar ut de områden som är av störst vikt att åtgärda för att åstadkomma förbättringar.

Det här dokumentet är den andra delen av programmet och syftar till att ange inriktningen för hur Stockholm ska arbeta med trafiksäkerhet fram till år 2020 och presenterar mål och de åtgärder som krävs för att nå målen. Programmet beskriver hur Stockholm behöver fokusera sitt trafiksäkerhetsarbete för att bli mest effektivt.

2. Trafiksäkerhetsåtgärder bidrar till en attraktiv stad

Stadskärnor utvecklas i de flesta större tätorter, så även i Stockholm. Vision 2030 anger att år 2030 ska staden ha en mångfald av attraktiva stadsmiljöer. Utvecklingen mot mer attraktiva miljöer ska ske genom att staden görs mer vacker och förtätas genom fler bostäder, fler verksamheter och fler närvarande människor. Detta kan i sin tur bidra till en mer promenadvänlig stad.

Ett attraktivt stadsbyggande inbjuder till närvaro och förflyttningar som gående och cyklist i staden, vilket ökar behovet av goda lösningar för dem som går, cyklar eller åker kollektivt. En förutsättning för en attraktiv miljö är att den är och upplevs som säker och trygg för dem som ska vistas där. Det primära syftet med trafiksäkerhetsåtgärder är att få en miljö där färre dödas och skadas. Om åtgärderna görs på rätt sätt kan de dessutom ha en mängd positiva effekter på stadsmiljön och det offentliga livet. Trafiklugnande åtgärder används främst för att öka säkerheten för oskyddade trafikanter i stadstrafiken, men de är också en del av sammanhållna strategier för att förbättra trafik- och stadsmiljöer. Åtgärderna leder inte nödvändigtvis till minskad framkomlighet. Vetenskapliga undersökningar och erfarenheter från andra orter i Sverige och utomlands visar att olika former av trafiklugnande åtgärder har god trafiksäkerhetseffekt. Svåra personskadeolyckor minskar med 60-80 procent¹. Andra undersökningar² visar att trafiklugnande åtgärder ökar andelen gående och cyklisterna samt främjar stadens handel och affärsliv. Exempel på trafiklugnande åtgärder är upphöjningar, sidoförskjutningar, avsmalningar, cirkulationsplatser etc.

Med en omsorgsfull och tilltalande utformning främjas också trygghet, trivsel och estetik i stadsmiljön. Stadens attraktivitet ökar. Enligt en sammanställning av litteratur inom området som VTI genomfört³ framgår att negativa effekter på t.ex. kollektivtrafikens framkomlighet kan hanteras och att hastighetsdämpande åtgärder kan användas för att förbättra kollektivtrafikens förutsättningar. De kan också reducera avgasutsläpp och buller, tillmötesgå majoriteten av invånarnas efterfrågan på trafiksystemets utformning samt öka omsättningen i innerstädernas detaljhandel.

Åtgärder som ger en lägre hastighet ger också andra fördelar, t ex sänkt bullernivå. Även luftkvaliteten kan förbättras på grund av minskad bränsleförbrukning och därigenom minskade koldioxidutsläpp. Med en ökad trafiksäkerhetsnivå på stadens gatunät finns förutsättningar att öka mobiliteten för fler grupper, vilket på sikt leder till en friskare befolkning.



Sidoförskjutning på Hägerstensvägen



Cirkulationsplats på Hägerstensvägen

¹ God effekt av traffic calming, Svenska kommunförbundet 2004

² Traffic calming measures in built-up areas. Literature review. TRL 2002

³ Hastighetsdämpande åtgärder och integrerad stadsplanering, en litteraturstudie. VTI 2003

3. Historik om och lärdomar från tidigare trafiksäkerhetsprogram

I Stockholm finns lång erfarenhet av att arbeta med trafiksäkerhetsprogram. Detta program är det fjärde sedan 1994. Programmen har delvis haft olika ambitions-, inriktnings- och detaljeringsnivå. Arbetet med varje program har gett många lärdomar. Den viktigaste insikten är att det behövs goda förutsättningar för ett långsiktigt trafiksäkerhetsarbete i Stockholm. Andra viktiga lärdomar beskrivs här.

3.1 Fokus där staden själv kan styra och påverka

1994 genomfördes ett omfattande arbete med att ta fram Stockholms första samlade trafiksäkerhetsprogram. Programmet, som omfattade perioden 1995-1997, togs i dåvarande gatu- och fastighetsnämnden. Det var stort och ambitiöst, berörde många aktörer och preciserade totalt omkring 80 åtgärder. När programperioden var slut visade det sig att många av åtgärderna inte ens var påbörjade. Orsakerna till detta var flera. En viktig orsak var att programmet inte pekade ut en tydlig ansvarsfördelning och att nämnden utgick från att en rad interna och externa aktörer skulle ta eget ansvar för genomförandet. En slutsats för nästa program blev därför att mer fokusera på det som staden själv kan påverka och styra. En annan lärdom var att det inte räcker med beslut i berörd nämnd. För att få genomslag och större giltighet behövs beslut i kommunfullmäktige. Ytterligare en lärdom var att åtgärderna inte bör vara så detaljerade, utan mer beskriva ambition och inriktning.

3.2 Långsiktighet och systematik viktigast för framgång

Erfarenheterna och resultaten hittills visar på behov av bättre systematik i trafiksäkerhetsarbetet i Stockholm. Det är också viktigt att ett nytt program ges förutsättningar för att skapa långsiktighet i trafiksäkerhetsarbetet. Ett steg mot detta är att dela upp programmet i två delar. Den första delen presenterar de verkliga trafiksäkerhetsproblemen och syftar till 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 trafiksäkerhetsarbetet.

Den andra delen presenterar 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.

3.3 Störst genomförandeansvar på de tekniska nämnderna

Det är betydelsefullt att ett beslut i kommunfullmäktige kompletteras med tydliga direktiv och uppdrag till de enskilda nämnderna, förvaltningarna och bolagen samt fördelning av resurser som motsvarar uppdragen. För att snabbast möjligt få effektivitet i trafiksäkerhetsarbetet är trafikkontorets bedömning att det yttersta ansvaret för genomförande av programmet bör ligga på trafik- och renhållningsnämnden, men även exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden har ett stort ansvar. Övriga nämnder, förvaltningar och bolag har främst ett ansvar vad gäller de egna medarbetarnas kunskap om trafiksäkerhet och vilka beteenden som har störst betydelse för trafiksäkerheten samt att ställa trafiksäkerhetskrav vid egna och upphandlade transporter.

4. Nya nationella mål och strategier

Under de senaste åren har flera betydelsefulla förändringar inom trafiksäkerhetsområdet skett på nationell nivå. Detta har betydelse även för Stockholms framtida trafiksäkerhetsarbete.

4.1 Nollvisionen utgör fortsatt grunden

Nollvisionen är fortfarande grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige. Nollvisionen innebär att människor inte ska dödas eller skadas allvarligt i vägtrafiken. Detta är ett etiskt ställningstagande. Siffran noll är den enda acceptabla siffran för antalet dödade och allvarligt skadade i vägtrafiken. Omsorgen om människors liv och hälsa är viktigare än allt annat. Det går inte helt att förhindra att olyckor sker eftersom människor gör misstag. Nollvisionen handlar därför om att allt ska göras för att olyckor inte ska få svåra följder.

Nollvisionen bygger på det delade ansvaret. Alla har ansvar för säkerheten i trafiken – såväl den enskilda människan som de som utformar systemet, exempelvis väghållare, fordonstillverkare, transportföretag, myndigheter och polisen. Den enskilda människan är ansvarig för att följa lagar och bestämmelser, medan systemutformarna ska se till att hela systemet är säkert. Det innebär i förlängningen att om trafikanten inte tar sitt ansvar – på grund av bristande kunskap, acceptans eller förmåga – eller om personskador uppstår av andra orsaker, måste systemutformarna vidta ytterligare åtgärder för att motverka att människor dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Människors misstag ska inte leda till dödsfall eller svåra skador.

Trafiksäkerhetsarbete i nollvisionens anda innebär att vägar, gator och fordon i högre grad ska anpassas till människans förutsättningar. Samtidigt ska åtgärder göras för att förhindra olyckor.

4.2 Nya transportpolitiska mål

I maj 2009 tog riksdagen beslut om nya transportpolitiska mål.⁴ Det övergripande målet för transportpolitiken, att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet, är oförändrat. För att förbättra styrningen och uppföljningen har de sex tidigare delmålen ersatts med ett funktionsmål *Tillgänglighet* och ett hänsynsmål *Säkerhet, miljö och hälsa*. Syftet är att ytterligare tydliggöra de övergripande ambitionerna med transportpolitiken. Funktions- och hänsynsmålet konkretiseras i form av preciseringar inom ett antal prioriterade områden. Säkerhet, miljö och hälsa ska styra transportsystemet genom att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Funktionsmålet och hänsynsmålet är jämbördiga mål. Människors rörlighet och restider är viktiga parametrar samtidigt som säkerheten ska vara hög.

4.3 Nya nationella trafiksäkerhetsmål

I samband med riksdagens beslut om nya transportpolitiska mål togs även beslut om nya mål för trafiksäkerhet. De övergripande målen är att mellan 2007 och 2020 ska antalet omkomna inom vägtransportområdet halveras och antalet allvarligt skadade minskas med en fjärdedel.

För att få bättre målstyrning och skapa långsiktighet och systematik i trafiksäkerhetsarbetet är de nationella målen nedbrutna till 13 delmål. Kunskapen om åtgärders effekt på antalet dödade och svårt skadade är många gånger ofullständig. Dessutom påverkas antal dödade och svårt skadade starkt av slumpen. Kunskapen om effekterna på antal dödade och svårt skadade vid förändringar av olika tillstånd, som exempelvis hastigheter och bilbältesanvändning, är däremot god.

⁴ Mål för framtidens resor och transporter, prop 2008/09:93"

De 13 delmålen är därför utformade som åtgärdsnära delmål. Delmålen är valda utifrån att de bedöms ha stor effekt på trafiksäkerheten. Med åtgärdsnära menas att det ska vara möjligt att identifiera de åtgärder som kan bidra till att förändra delmålen så att de övergripande målen nås.

Vid årliga resultatkonferenser ska berörda aktörer diskutera måluppfyllelsen, omvärldsfaktorer som har påverkat utfallet, vilka åtgärder som varit effektiva och vilka mål som behöver justeras. Ambitionen är att detta systematiska målstyrda arbete successivt ska generera erfarenheter och kunskap som gör det möjligt att efterhand utveckla allt bättre årliga program.

Säkra kommunala gator är det delmål som i högre grad berör kommuner och där de också har större möjlighet att påverka. En säker gata definieras som en gata där en kollision inte ger dödliga eller allvarliga personskador, under förutsättning att gatan används enligt gällande regler. Som mått föreslås andel säkra gång-, cykel och mopedpassager (GCM-passager) på huvudnätet samt andel säkra korsningar på huvudnätet. För dessa mått finns fem indikatorer som har stor betydelse och som ska följas:

- Säkra korsningar för biltrafik längs huvudvägnätet för bil
- Säkra passager för gång-, cykel-, och mopedtrafik (GCM-trafik) tvärs huvudvägnätet för bil
- Säkra gång-, cykel-, och mopedstråk (GCM-stråk) längs huvudvägnätet för bil
- Vinterväghållning av huvudvägnätet för cykel
- Barmarkshållning för huvudvägnätet för cykel

4.4 Nytt hastighetsgränssystem

Våren 2007 beslutade riksdagen om ett nytt hastighetssystem för Sverige. Beslutet innebär att de gällande hastighetsgränserna kompletteras med 40, 60, 80, 100 och 120 km/tim. Syftet med det nya systemet är att anpassa vägar utifrån dagens förutsättningar vad gäller trafiksäkerhet, miljö, vägstandard och fordonsutveckling. Vägens standard och säkerhet tillsammans med kunskap om hur mycket våld människokroppen tål vid en krock bestämmer om hastigheten ska justeras uppåt eller nedåt.

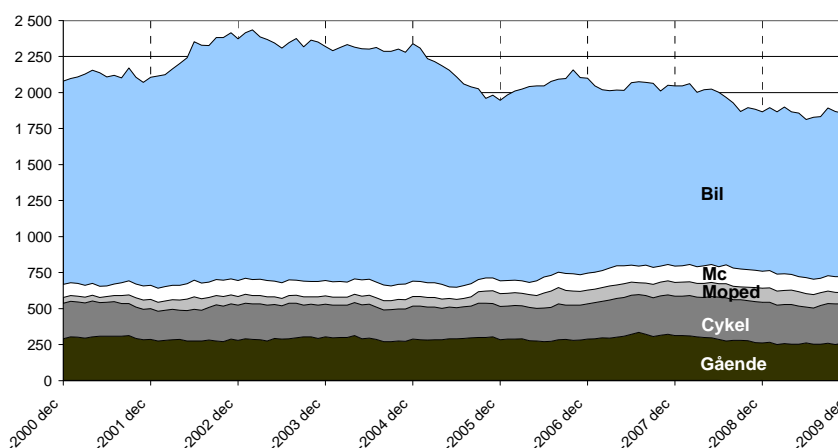
Beslutet innebär att kommuner sedan maj 2008 har möjlighet att sätta hastighetsgränser i tiosteg mellan 30 km/tim till 70 km/tim. Många kommuner förväntas se över sitt hastighetsystem i tätorterna under de närmaste åren. För att skapa säkrare trafik, bättre miljö med mindre koldioxid- och partikelutsläpp samt mindre bullerstörningar kommer hastighetsgränser på 30, 40 och 60 km/tim bli vanligare i tätorterna.

5. Trafikolyckssläget i Stockholm

Här följer en kort uppdatering av trafikolyckssituationen i Stockholm. En utförlig beskrivning av trafiksäkerhetssituationen i Stockholm finns i den första delen av trafiksäkerhetsprogrammet. Statistiken bygger på uppgifter som finns i STRADA⁵, som är den nationella databas dit både polis och sjukvård lämnar uppgifter. Sjukvårdens medverkan är inte obligatorisk. I Stockholm har medverkan varit begränsad. De senaste åren har flera akutsjukhus anslutit sig, vilket ger förhoppningar om en betydligt bättre statistik framöver. Sedan flera år tillbaka är staden med och stödjer verksamheten.

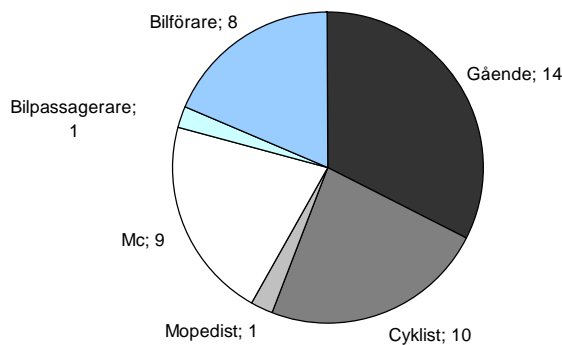
Enligt polisens rapporter inträffar årligen omkring 1 500 trafikolyckor i Stockholm. Omkring 2 000 människor blir skadade i dessa olyckor. Omkring två tredjedelar av de skadade är bilister. Här är det viktigt att notera att det finns ett stort mörkertal och att mörkertalet är större för fotgängare och cyklister. Trafikkontoret har låtit göra en uppskattning av den verkliga omfattningen av trafikskadade i staden. Enligt denna skadas mellan 5 000 och 5 800 personer varje år. Under de tre senaste åren har antalet skadade bilister minskat medan antalet skadade fotgängare, cyklister, mopedister och motorcyklister har ökat.

Antal dödade och skadade personer i Stockholms stad efter färdstätt enligt polisrapporter 1 jan 2001 till 31 dec 2009 (rullande 12-månadersvärden)



Perioden 2006-2009 omkom 55 trafikanter. 25 av dessa var oskyddade trafikanter, alltså fotgängare, cyklist eller mopedist. Antalet omkomna motorcyklister har ökat de senaste åren. Den tunga trafiken utgör en särskild riskfaktor för fotgängare och cyklister.

Trafikdödade i Stockholms stad 2006-2009



⁵ Swedish TRaffic Accident Data Acquisition

6. Övergripande målsättning för Stockholm

För att styra och effektivisera trafiksäkerhetsarbetet behöver staden både visionära och konkreta mål. Målår och förslag till målnivå har baserats på en genomgång av de nationella målen, nuvarande målsättning för Stockholm och nuvarande målsättningar i åtta andra stora nordiska städer, en trendanalys av trafiksäkerhetsutvecklingen i Stockholm och en utredning av besparingspotentialen hos olika åtgärder.⁶

6.1 Målår 2020

Ökad trafiksäkerhet med en bestående minskning av antalet dödade och svårt skadade är ett arbete som tar tid. En programperiod måste vara så pass lång att det finns möjlighet att införa kortsiktiga åtgärder samtidigt som mer långsiktiga åtgärder införs och ska hinna få effekt. I arbetet med första delen av programmet föreslogs 2013 som målår. Utifrån erfarenheter från andra städer och aktuell forskning avråder trafikkontoret från denna korta programperiod och föreslår år 2020 som målår. Det är samma målår som för det nationella trafiksäkerhetsarbetet och det är lämpligt att stadens programtid harmonierar med de nya nationella målen. Målåret 2020 innebär också en anpassning till andra politiska mål, exempelvis klimatmålen.

6.2 Målbild 2020

Vision 2030 beskriver hur Stockholm ska utvecklas till 2030. I visionen har kommunfullmäktige tydliggjort stadens långsiktiga ambitioner och intressen. Nedan följer en beskrivning av var trafiksäkerheten i Stockholm förväntas vara år 2020. Denna kan fungera som en del i avstämningen på vägen mot 2030.

Under det senaste decenniet har trafiksäkerhetsarbetet i Stockholm varit mycket framgångsrikt. Framgången beror på att trafiksäkerhet värderas högt av beslutsfattare och medborgare. Detta gör att staden har en långsiktighet och god systematik i arbetet. Staden har god kunskap om trafiksäkerhetsparametrar, vad som är de största trafiksäkerhetsproblemen och vilka åtgärder som är de bästa för att komma till rätta med problemen.

Samsynen och samverkan mellan stadens förvaltningar om trafiksäkerhetsansvaret gör att alla ny- och ombyggnader har hög trafiksäkerhetsstandard. Genom tydliga handlingsplaner och rutiner får stadens medborgare likvärdig information om stadens åtgärder och prioriteringar. Eftersom dessa är väl underbyggda är acceptansen stor.

Hastighetsgränserna är anpassade till gatornas säkerhetsstandard och upplevs som logiska och rimliga för trafikanterna. Detta får trafikanterna att ha en god efterlevnad av hastighetsgränserna. De flesta gång- och cykelpassager är säkrade, vilket innebär att olyckor mellan oskyddade trafikanter och bilister inte leder till allvarliga olyckor. Goda trafiksäkerhetsåtgärder bidrar till en attraktiv stad där medborgare och besökare upplever den som säker och trygg att vistas i.

Återkommande informations-, utbildnings- och kommunikationsinsatser gör att anställda, medborgare och trafikanter har god kunskap om vilka beteende som har stor betydelse för trafiksäkerheten, vilket gör att regelefterlevnaden är hög.

⁶ Trafiksäkerhetsprogram för Stockholm, Rapport 1044/2009 Transportøkonomisk institutt 2009.

6.3 40 procent färre dödade och svårt skadade

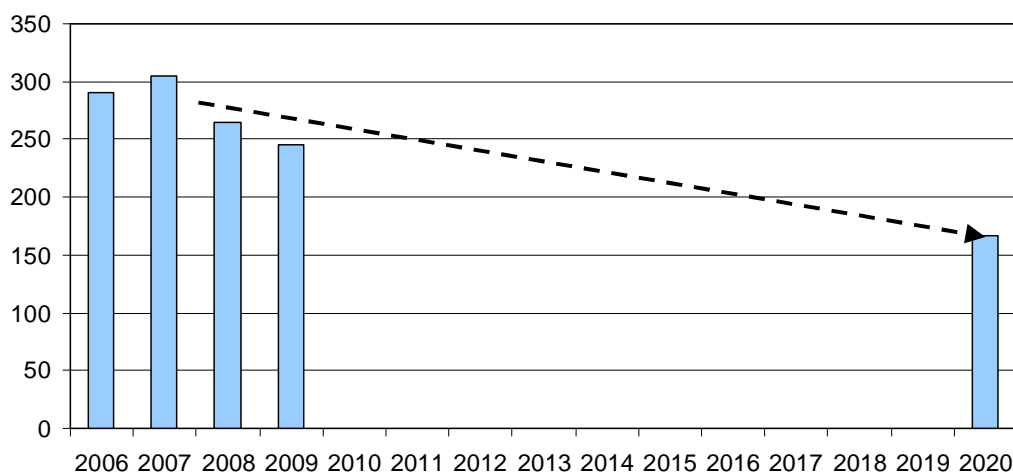
Trafikkontoret rekommenderar att staden har ett övergripande mål för trafiksäkerheten. Målet kan, likt de nationella målen, brytas ned till ett antal åtgärdsnära delmål. Den föreslagna målsättningen baseras enbart på polisrapporterade trafikolyckor. På sikt, när sjukhusrapporteringen blivit heltäckande i Stockholm, kan dessa data tas med i målformuleringen.

Eftersom mörkertalen är stora för lättare personsador baseras målen endast på olyckor med svår eller dödlig utgång. Detta harmonierar också med Nollvisionen. Eftersom antalet dödsolyckor i Stockholm är relativt få, och därför kan variera kraftigt mellan olika år, omfattar målsättningen en sammanslagning av dödade och svårt skadade.

Det övergripande målet är satt utifrån en kombination av stadens tidigare ambitioner och vad som är realistiskt mot bakgrund av hur situationen och kunskapsläget ser ut idag. För att kompensera för tillfälliga variationer i olyckstal mellan olika år bygger målsättningen på ett genomsnitt av olyckor under flera år.

Det övergripande målet för Stockholm fram till 2020 är en minskning med 40 procent av antalet dödade och skadade personer i polisrapporterade trafikolyckor. I absoluta tal innebär detta att år 2020 ska polisens statistik omfatta högst 166 dödade och svårt skadade. I dag är antalet 277, beräknat på ett genomsnitt för åren 2006-2009.

Antal dödade och svårt skadade i Stockholm enligt polisrapporter 2006-2009 och mål år 2020



Vid första anblicken kan målsättningen om en reduktion på 40 procent se mindre ambitiös ut än den nationella målsättningen som är en minskning på 50 procent. I själva verket är den mer ambitiös eftersom den omfattar både dödade och allvarligt skadade, medan den nationella målsättningen bara omfattar dödade.

7. Förutsättningar att uppnå målen

Trafiksäkerhetsutvecklingen och resultaten hittills visar att det behövs beslutsamhet och systematik inom trafiksäkerhetsarbetet för att komma till rätta med trafiksäkerhetsproblemen. Ett trafiksäkerhetsprogram är i sig ingen garanti för att antalet omkomna och skadade i trafiken kommer att minska. För att programmet ska bli verkningsfullt krävs att ett antal viktiga kriterier är uppfyllda.

7.1 Arbeta målstyrt och systematiskt

Ett sätt att få god målstyrning och systematik är att stadens arbete följer samma principer som det nationella arbetet. För staden innebär detta att det övergripande målet bryts ned till ett antal åtgärdsnära delmål i form av tillstånd som har stor effekt på trafiksäkerheten i Stockholm.

7.1.1 Delmål för att styra mot målet

Utifrån analysen av den verkliga trafiksäkerhetssituationen i Stockholm identifierades i den första delen av trafiksäkerhetsprogrammet de största problemområdena som staden har att arbeta med, nämligen:

- Huvudgator: höga hastigheter, gång- och cykelpassager, komplexa trafikmiljöer och sidoområden
- Tung trafik och oskyddade trafikanter
- Drift och underhåll, främst på gång- och cykelvägar
- Trafikmiljö runt skolor och på lokalgator/bostadsområden
- Information och kommunikation
- Förbättrad kunskap
- Stadens interna arbete

Utifrån etablerad vetenskap, såväl nationell som internationell, om vilka tillstånd som har stor betydelse för trafiksäkerheten och de största trafiksäkerhetsproblemen i Stockholm har trafikkontoret låtit bedöma följande förslag till åtgärdsnära delmål för Stockholm:

- Hastighetsefterlevnad
- Säkra huvudgator (50-gator)
- Säkra lokalgator (30-gator)
- Drift och underhåll
- Tunga fordon
- Bilbältesanvändning
- Cykelhjälm-användning
- Nyktra förare
- Ökad kunskap hos alla som verkar och bor i staden

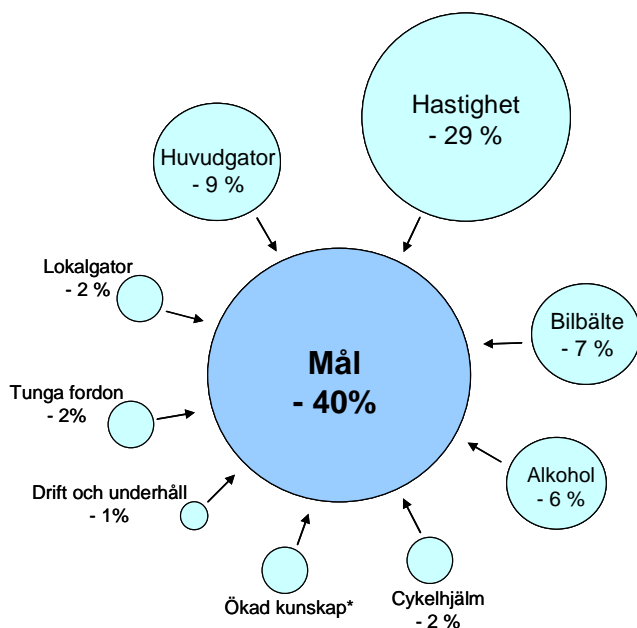
Till varje delmål föreslås en indikator för att mäta tillståndet. De föreslagna målnivåerna för respektive indikator är satta utifrån vad som bedöms vara nödvändigt och möjligt för att nå det övergripande målet. Bedömningen grundar sig på en trendanalys av trafiksäkerhetsutvecklingen i Stockholm och en bedömning av trafiksäkerhetsspotentialen hos olika åtgärder.

För varje delmål har trafikkontoret låtit beräkna trafiksäkerhetsspotentialen i form av färre dödade och svårt skadade personer. En uppfyllelse av de föreslagna indikatorerna ger de besparingar för varje enskilt delmål som visas i tabellen nedan.

Delmål	Indikator	Antagande om dagens tillstånd: 2009	Mål: 2020	Besparingspotential: 2020	
				Antal personer	Andel av total besparing
Hastighets- efterlevnad	Andel som håller hastighetsgränsen	50%	98%	- 60	29%
Säkra huvudgator	Andel säkra korsningar och gång och cykelpassager	20%	80%	- 19	9%
Säkra lokalgator	Andel säkra gång- och cykelpassager	25%	75%	- 4	2%
Drift och underhåll	Drift och underhåll av vägbanan och vinterväghållning på gång- och cykelvägar	-	Optimal standard	- 3	1%*
Bilbältes- användning	Användning i framsätet i personbil	92%	98%	- 14	7%
Cykelhjälms- användning	Användning i alla åldrar	65%	80%	- 4	2%
Nyktra förare	Andel av trafiken med nyktra förare	99,76%	99,9%	- 12	6%
Tunga fordon	Säkerhetsstrategi för tunga fordon	-	Strategi	- 4	2%
Ökad kunskap hos alla som bor och verkar i staden	Mät- och analysplan Kommunikationsplan	-	Planer	-	-

* Besparingspotentialen omfattar endast polisrapporterade olyckor, som inte omfattar singelolyckor med gående eller de singelolyckor med cyklister som endast rapporteras till sjukhusen. Kunskap om den verkliga situationen skulle sannolikt ge en betydligt högre besparing.

De nio delmålen har alltså olika potential att bidra till uppfyllelsen av den övergripande målsättningen. För delmålet om ökad kunskap saknas för närvarande tillförlitliga mått och mätmetoder, vilka måste utvecklas. Delmålen och deras potential att nå målet kan visas som i bilden nedan.



* För delmålet saknas i dagsläget tillförlitliga mått och mätmetoder, vilka måste utvecklas.

Om effekterna för de nio tillstånden adderas får man en besparing på 58 procent, men detta är ett felaktigt sätt att räkna. Många åtgärder har effekt på samma olyckor och en addering rätt upp och ner innebär i flera fall en dubbelräkning. En korrigering för denna dubbelräkning ger en samlad besparing på 40 procent.

7.1.2 Årliga uppföljningar och justeringar av målen

Trafiksäkerhetsutvecklingen och måluppfyllelse behöver årligen följas upp och utvärderas. Årliga uppföljningar är ett betydelsefullt redskap för att kontinuerligt följa utvecklingen så att nödvändiga förändringar i trafiksäkerhetsarbetet kan göras i tid. Staden behöver årligen analysera trafiksäkerhetsutvecklingen, måluppfyllelsen, omvärldsfaktorer som har påverkat utfallet, vilka åtgärder som varit effektiva och om delmålen behöver justeras.

7.1.3 Årliga handlingsplaner

Trafiksäkerhetsprogrammet anger mål och inriktning för trafiksäkerhetsarbetet i Stockholm. Åtgärder ska konkretiseras och presenteras i årliga handlingsplaner. Detta systematiska målstyrda arbete kommer successivt att generera erfarenheter och kunskap som gör det möjligt att utveckla allt bättre årliga handlings- och åtgärdsplaner. I sådana planer beskrivs åtgärder, volymer och kostnader, liksom förväntade effekter på antal dödade och svårt skadade.

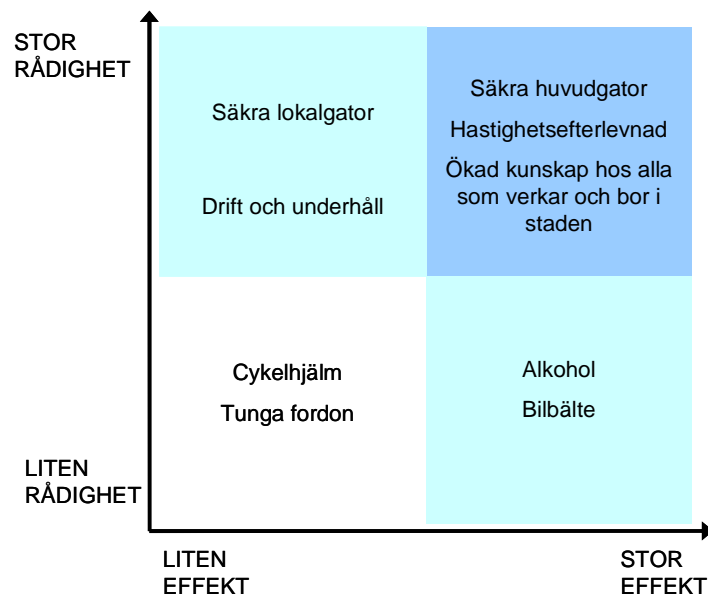
Många medborgare hör av sig om problem och önskemål på åtgärder. De flesta önskemålen handlar om hastighetsdämpande åtgärder på lokalgator och i bostadsområden. Utan en tydlig handlingsplan finns en risk att åtgärder görs slumpmässigt eller till följd av problem med otrygghet. Det är givetvis viktigt att skapa en god boendemiljö för stadens invånare, men då gäller det att vara klar över att det främst handlar om trygghet. Stadens resurser är begränsade och det är betydelsefullt att resurserna för trafiksäkerhet ska användas där de bäst behövs och gör störst nytta för trafiksäkerheten. En tydlig handlingsplan är också ett viktigt verktyg för att kommunicera åtgärder och prioriteringar gentemot invånarna.

7.2 Fokus på delmål som staden styr över

Stadens resurser i form av tid och ekonomiska medel är begränsade. För ett framgångsrikt och effektivt trafiksäkerhetsarbete behöver staden arbeta målstyrt mot de föreslagna delmålen. För störst effektivitet behöver staden fokusera på de delmål som har stor effekt på de största trafiksäkerhetsproblemen. Dessutom gäller att ju större egen rådighet staden har, desto större möjlighet har staden att påverka effekterna. Mot bakgrund av erfarenheterna från de tidigare trafiksäkerhetsprogrammen bör arbetet fokusera på delmål som trafik- och renhållningsnämnden, exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden kan styra över och påverka.

Vad gäller hastighet, huvudgator, lokalgator och drift och underhåll har staden stora möjligheter att själv påverka och genomföra nödvändiga åtgärder. Bilbältesanvändning och nykterhet har visserligen en stor trafiksäkerhetseffekt, men där är staden till stor del beroende av andra aktörers arbete, både nationellt och internationellt. Vad staden kan göra här är att arbeta för en god insikt om dessa beteendens betydelse för trafiksäkerheten bland stockholmare, anställda och förtroendevalda samt ställa krav på att alla egna och upphandlade transporter sker på ett trafiksäkert sätt. Detta arbete kan även omfatta vikten av att använda cykelhjälm.

I figuren nedan visas de nio delmålen och i förhållande till vilken rådighet staden har över dessa och deras bedömda effekt på trafiksäkerheten.



De områden som har störst effekt på trafiksäkerheten och där staden också har störst rådighet är huvudgator, hastigheter och ökad kunskap hos alla som bor och verkar i staden. Det är alltså inom dessa områden som staden bör lägga de största insatserna för sitt trafiksäkerhetsarbete.

För området drift och underhåll har staden stor egen rådighet, men bedömningen är att effekten och besparingspotentialen är liten. Vid bedömningen ingår endast polisrapporterade olyckor, som inte omfattar singelolyckor med gående. Dessutom saknas de singelolyckor med cyklister som endast rapporteras till sjukhusen. Det är känt att dessa olyckor utgör en inte obetydlig del av alla som skadas i trafikmiljön. Kunskap om den verkliga situationen skulle därför sannolikt ge en betydligt större effekt. Trafikkontorets bedömning är därför att detta fortsatt är ett viktigt område att arbeta med, men att det i ett första skede handlar om att öka kunskapen.

I trafiksäkerhetsprogrammet första del har konflikter mellan tunga fordon och oskyddade trafikanter och säkerhet på lokalgator utpekats som viktiga områden att arbeta med. Problem inom dessa områden är inte generella för hela gatunät utan är oftast kopplade till specifika plats- och typproblem. Bedömningen av effekt på trafiksäkerheten visar att dessa områden generellt för staden har liten del i att uppnå det övergripande målet. Staden bör således åtgärda dessa områden i begränsad omfattning.

Sammantaget ger detta att huvudresurserna för stadens trafiksäkerhetsarbete bör läggas på följande områden:

- Hastighetsefterlevnad
- Säkra huvudgator
- Ökad kunskap hos alla som verkar och bor i staden

7.3 Hastighetsnivåerna avgörande

Hastighet är den faktor som har i särklass störst potential att bidra till måluppfyllelsen. Utan en generell sänkning av hastighetsnivåerna genom en bättre efterlevnad av hastighetsgränserna och säkra korsningspunkter kan målet inte nås. Om Stockholm generellt inte lyckas att sänka hastighetsnivåerna fram till 2020, men uppnår de övriga åtta delmålen blir besparingen enbart 26 procent.⁷

⁷ Trafiksikkerhetsprogram for Stockholm, Rapport 1044/2009 Transportøkonomisk institutt 2009.

7.4 Beslut i kommunfullmäktige och tydliga uppdrag

En avgörande faktor för framgång är att det finns bred förankring och acceptans för trafiksäkerhetsprogrammet, metoden för målstyrning och inriktning på det framtida trafiksäkerhetsarbetet. För att målstyrningen ska fungera krävs beslut och engagemang på alla nivåer. Det går inte att på kort tid åstadkomma en hållbar minskning av antalet döda och skadade i trafiken. Arbete måste pågå kontinuerligt och konsekvent under lång tid. Vissa åtgärder ställer stora krav på resurser och måste spridas ut över tid.

Ett beslut i kommunfullmäktige om inriktning och tydliga mål gör att trafiksäkerhetsprogrammet kan integreras i stadens ledningssystem. Därigenom kan trafiksäkerhet bli en naturlig del i nämndernas verksamhetsplanering.

Det behövs också tydliga uppdrag till alla stadens nämnder, förvaltningar och bolag som specifikt berör hur de inom sin respektive kärnverksamhet kan påverka trafiksäkerheten i Stockholm.

En annan faktor som har stor betydelse för framgång är att de nämnder som har stor möjlighet att påverka trafiksäkerheten, främst trafik- och renhållningsnämnden, exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden, under hela programperioden får tillräckliga resurser för att genomföra de åtgärder som krävs för att nå målen.

På organisationsnivå bör trafik- och renhållningsnämnden få det sammanhållande ansvaret för att driva arbetet. Nämnden får då ansvar att skapa en organisation och avsätta resurser för att klara uppdraget.

8. Huvudinriktning fram till 2020

Följande avsnitt beskriver förslag till huvudinriktning på trafiksäkerhetsarbetet i Stockholm fram till 2020. I arbetet med förslag till åtgärder har tjänstemän på trafikkontoret, exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret deltagit. Även trafikkommittén har bidragit med värdefulla idéer och synpunkter. Trafikkomittén är ett samverkansorgan mellan trafikkontoret och representanter för ett antal aktörer inom trafikområdet i Stockholm, exempelvis SL, polisen, taxiförbundet, NTF, Cykelfrämjandet, nyttotrafikkomittén och Busslink.

Nollvisionen är fortsatt grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Stockholms stad. Staden står därmed bakom det långsiktiga målet att ingen ska behöva dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Trafikanterna i Stockholm har ett ansvar att följa lagar och regler. Staden har ett ansvar att utforma en trafikmiljö som förhindrar att människor dödas eller skadas allvarligt i trafiken. I förlängningen innebär det att om trafikanten inte tar sitt ansvar – på grund av bristande kunskap, acceptans eller förmåga – eller om personskador uppstår av andra orsaker, ska staden vidta ytterligare åtgärder för att olyckan inte ska leda till dödsfall eller svåra skador.

Trafiksäkerhetsarbetet ska särskilt beakta behoven bland dem som är extra utsatta i trafiken – barn, äldre, personer med funktionsnedsättning, gående och cyklister.

8.1 Hastighetsefterlevnad

Den enskilt viktigaste åtgärden för att förbättra trafiksäkerheten i Stockholm är att minska hastighetsöverträdelserna. En stor del av stadens resurser bör därför läggas på att öka efterlevnaden av hastigheterna. Detta är också betydelsefullt i ett miljöperspektiv. Gator behöver utformas så att de naturligt stödjer trafikanten att hålla hastighetsbegränsningarna och i övrigt köra säkert. Staden behöver ta fram strategier och åtgärder för säkra hastigheter och en bättre efterlevnad av hastigheterna. Ett led i detta är att ta fram en hastighetsplan och en flerårig åtgärdsplan för hur staden på sikt ska nå fram till intentionerna i hastighetsplanen. Staden ska också arbeta för ökad samverkan med polisen och kan stödja en ökad övervakning genom att iordningställa vissa platser längs gator där polisen kan stå. De vanligaste olyckorna där bilister skadas är upphinnande- och singelolyckor. För höga hastigheter ger allvarliga konsekvenser i dessa olyckor. Lägre hastigheter, längre avstånd mellan fordon och för-låtande sidområden ökar säkerheten.

Delmål 2020: 98 % av förarna håller hastigheten

Nulägesbedömning: 50 % av förarna håller hastigheten

Mätningar visar att många kör för fort i Stockholm, men staden saknar systematiska och representativa mätningar av de verkliga generella hastighetsnivåerna. Syftet med de mätningar som staden hittills gjort har inte varit att kunna följa hastighetsnivåerna på ett representativt sätt, utan att bedöma hastigheterna på specifika platser eller sträckor.

Innan ”andel som överskrider hastighetsgränsen” kan användas som en fullgod tillstånd-indikator är det nödvändigt att ta fram en metod för var och hur hastighetsmätningar ska göras för ett representativt urval av 30-, 50- och 70 gator och hur mätdata ska efterbehandlas. Vartefter kunskapen om nuläget ökar kan delmålet komma att justeras.

8.2 Säkra huvudgator

Majoriteten av trafikolyckorna i staden inträffar på huvudgatorna. Ett effektivt trafiksäkerhetsarbete innebär att befintliga resurser i huvudsak ska användas för insatser och åtgärder på detta gatenät. De problem som i första hand måste åtgärdas är höga hastigheter, osäkra gång- och cykelpassager, komplicerade trafikmiljöer och osäkra sidoområden.



Hägerstensvägen.

8.2.1 Säkra korsningar och gång- och cykelpassager

Höga hastigheter hos fordonstrafiken är en orsak till att många gående och cyklister skadas på gång- och cykelpassager, både med och utan trafiksignaler. På många platser är trafikmiljön så komplicerad att människor gör misstag, som ibland får så allvarliga konsekvenser att de dödas eller att någon annan dödas.

I arbetet med de nationella målen konstaterar Vägverket att de fysiska åtgärder som genomförs inom tätbebyggt område och som haft störst betydelse för trafiksäkerhetsutvecklingen är hastighetssäkring av korsningspunkter. Utbyggnaderna av säkra gång- och cykelpassager samt cirkulationsplatser nämns som två viktiga exempel.⁸ Staden behöver öka andelen säkra gång- och cykelpassager. Staden ska ta fram riktlinjer för när, var och hur åtgärder för lägre hastighet vid utsatta korsningspunkter ska göras och åtgärda dessa i prioritetsordning. Även tillfälliga åtgärder i gatumiljön, exempelvis gatuarbeten och upplåtelse, måste vara säkert utformade.

Delmål 2020: 80 % av alla korsningar och gång- och cykelpassager är säkra

Nulägesbedömning: 20 % av alla korsningar och gång- och cykelpassager är säkra

En säker korsning eller passage innebär att en kollision inte ger dödliga eller andra allvarliga personskador, under förutsättning att gatan används enligt gällande regler. En passage definieras som säker om den är utformad för en motorfordonshastighet på högst 30 km/tim, eller är planskild. En korsning anses säker om alla tillfarter har skyltad hastighet på högst 50 km/tim.

Innan ”andel korsningar och gång- och cykelpassager” kan användas som en fullgod tillståndsindikator är det nödvändigt att genomföra inventeringar för att bedöma dagens situation. Vartefter kunskapen om nuläget ökar kan delmålet komma att justeras.

⁸ Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet, Vägverket Publikation 2008:31

8.2.2 Nya trafikslag kan ge nya risker och konfliktpunkter

I Stockholm pågår en utbyggnad av ny spårbunden kollektivtrafik. Detta kan leda till nya risker och konfliktpunkter. Staden måste tillsammans med andra systemutformare göra betydande insatser för att detta inte ska innebära en försämring av trafiksäkerheten. Staden behöver ta fram strategier, principer och riktlinjer för hur införande ska ske för bästa trafiksäkerhet. Det gäller också att bygga rätt från början. När en spårvägslösning väl är vald och byggd är möjligheterna mycket små eller rent av obefintliga att förändra säkerhetsstandarden. Det visar spårvagnslösningar i andra delar av Sverige och övriga världen.



Nockebybanan genom Appelviken.

Konflikter mellan spårvagn och oskyddade trafikanter ger betydligt allvarigare konsekvenser än de mellan bil och oskyddade trafikanter. Spårvagnar har betydligt längre bromssträcka än andra fordon och har inga möjligheter att väja i en konfliktsituation. Forskning visar att en spårvagn har avsevärt högre risk att skada andra trafikanter jämfört med en personbil eller buss. En jämförelse mellan personbil, buss och spårvagn i samma gata visar stora skillnader i olycksfall även när de fysiska förutsättningarna i gaturummet är de samma.⁹ Studier från Göteborg visar att ett stort antal av de gående som skadas blir skadade på eller intill en hållplats. Hållplatserna måste därför vara i fokus vid etablerande av nya spårvägslinjer. En entydig, förutsägbar och konsekvent utformning gör det lättare för trafikanterna att uppfatta trafiksituationen på rätt sätt, vilket minskar risken för olyckor.

8.3 Ökad kunskap hos alla som verkar och bor i staden

Kunskapen och medvetenheten om trafiksäkerhet behöver öka bland beslutsfattare, anställda, medborgare och trafikanter i staden.

Delmål 2020: Staden har och följer en mät- och analysplan för trafiksäkerhetsläget i staden, i synnerhet vad gäller tillståndsindikatorerna för delmålen. Staden har och följer en kommunikationsstrategi för hur kunskaper om trafiksäkerhet kontinuerligt sprids och säkerställs.

Nulägesbedömning: -

8.3.1 Kommunikationsinsatser

Trafikanten ska följa de regler som gäller, men trafikanten måste också bidra till att samspillet i trafiken fungerar. Staden har som väghållare ett ansvar att hjälpa trafikanterna att agera så bra som möjligt. Det handlar dels om att utforma trafikmiljön så att den är enkel att

⁹ Integrerad stadsspårväg ...med fokus på trafiksäkerhet, Trafikkontoret och SL 2010.

förstå, dels att informera om vilka regler som gäller och hur man bäst bör bete sig. Hålla hastighetsgränserna, använda bilbälte och cykelhjälm samt nyktra förare är beteenden som har störst betydelse för trafiksäkerheten. Genom olika kommunikationsåtgärder behöver staden arbeta för att öka insikten och förståelsen för detta.



Kunskapen om hur man bygger trafiksäkert ökar kontinuerligt. Staden måste vara tydlig gentemot medborgare och trafikanter om vad man vill uppnå i trafiksystemet och varför man gör eller inte gör en viss typ av åtgärd. För att få förståelse och acceptans för åtgärder och prioriteringar som staden gör krävs en god och kontinuerlig dialog med medborgarna. Kommunikation med trafikanterna är avgörande för att åstadkomma ett trafiksäkrare beteende. Erfarenheter visar att de åtgärder som införs behöver kombineras med kommunikationsinsatser för att nå önskad effekt.

Det är viktigt att tidigt lägga en grund för goda trafiksäkerhetskunskaper. Staden måste även fortsättningsvis driva den pedagogiska verksamheten att stödja stadens skolor att arbeta med trafik och trafiksäkerhet. Ansvaret och kompetensen för detta finns idag på trafikkontoret.

8.3.2 Bättre kunskap om trafiksäkerhetsläget och effekter

Staden måste arbeta för att öka kunskapen om faktorer som påverkar trafiksäkerhetsläget och om effekter av olika åtgärder. Staden behöver ta fram en rad nya data för att bättre bedöma trafiksäkerhetsläget. Dessa data är absolut nödvändiga för att kunna målstyra trafiksäkerhetsarbetet så som föreslås i detta program. Bättre data är också nödvändiga för att bedöma omfattning på de olika åtgärder som krävs för att uppfylla delmålen. Många och goda data möjliggör detaljerade och verklighetsnära analyser och värderingar.

Staden bör fortsatt följa och stödja utvecklingen av sjukhusregistrering av olyckor i Stockholmsregionen. För att öka kunskapen om de olyckor som inträffar i staden behöver staden fortsatt ha nära samverkan med Trafikverket och Transportstyrelsen.

Ett effektivt trafiksäkerhetsarbete förutsätter god kunskap om resultat och effekter av olika åtgärder. Kunskapen behöver fördjupas om hur trafiksäkerhet kan införas som en del i stadens alla verksamheter. Det behövs olika rutiner och verktyg för det dagliga arbetet. Genomförande av olika demonstrationsprojekt ökar kunskaperna.

8.3.3 Trafiksäkerhetsrevisioner ger staden värdefulla kunskaper

Stockholm genomgår en expansion av historiska mått. Nya stadsdelar byggs och stadens gatunät förnyas kraftigt. Några exempel är Nordvästra Kungsholmen, Norra Station, Norra Djurgårdsstaden, Citybanan, Slussen, E18, Årstafältet, Järvalyftet och utbyggnaden av tvärbanan. Stora delar av Stockholm har kommit till under en tid då kunskapen om trafiksäkerhet var liten. Idag finns en mycket större kunskap och det är viktigt att Stockholm drar nytta av de aktuella erfarenheter och kunskaper som finns.

Trafiksäkerhetsanalyser och trafiksäkerhetsrevisioner för vägprojekt blir allt vanligare i många länder, bland andra Norge och Danmark. I Sverige används detta än så länge i mycket begränsad omfattning. Metoderna är viktiga verktyg och hjälpmedel för att identifiera eventuella trafiksäkerhetsrisker och optimera möjligheterna att bygga trafiksäkert redan från början.

Enligt plan- och bygglagen regleras kommunens skyldighet att beakta trafiksäkerheten i den fysiska planeringen. Genom att införa trafiksäkerhetsrevisioner som en naturlig del vid om- och nybyggnader får staden ett bra verktyg för att säkra att trafiksäkerheten beaktas. Specifika 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. Staden får också ett bra verktyg att identifiera risker och öka kunskapen om de bästa trafiksäkerhetslösningarna. Trafiksäkerhetsrevisioner bidrar till ett effektivt och systematiskt trafiksäkerhetsarbete, och samtidigt har staden möjlighet att lägga sig i framkant i det svenska trafiksäkerhetsarbetet.

8.3.4 Bättre kunskap inom staden för det interna arbetet

Berörda nämnder och förvaltningar behöver öka kunskapen om vilka åtgärder som har stor effekt på trafiksäkerheten i Stockholm och var de är lämpliga att införas. Det behövs också en samsyn om detta. Staden behöver utveckla former för hur stadens förvaltningar och bolag ska ta större ansvar för sin del i trafiksäkerhetsarbetet och att sätta verksamhetsspecifika och uppföljningsbara mål för trafiksäkerhet inom sina verksamhetsområden. Många verksamheter i staden har möjlighet att påverka trafiksäkerheten. Ofta är beslutsfattare och tjänstemän inte medvetna om detta och saknar kunskaper om hur de i sitt dagliga arbete även kan arbeta för ökad trafiksäkerhet. Några exempel är upplåtelse, bygglov, detaljplaner, lokalisering av nya skolor, skolskjutsar, färdtjänst, resor i tjänsten och upphandlingar av entreprenörer.

Samverkan mellan olika förvaltningar och avdelningar inom staden måste stärkas för att de gemensamma trafiksäkerhetsmålen ska kunna nås. Trafikkontoret, exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret har ett särskilt ansvar vad gäller trafiksäkerhet varför samverkan är extra viktig mellan dessa tre kontor och deras nämnder.



Alla nämnder, förvaltningar och bolag har ett ansvar att föregå med gott exempel. Det gäller exempelvis vid upphandling av transporter och vid den fysiska utformningen av stadens gator och mark. Även de enskilda medarbetarnas beteenden i trafiken är viktigt, exempelvis att hålla hastighetsbegränsningar och använda bilbälte och cykelhjälm. För detta krävs att alla i staden har god kunskap om vad ansvaret är och hur det ska utföras.

8.4 De viktigaste åtgärderna

- Strategier och åtgärder för säkra hastigheter och en bättre efterlevnad av hastigheterna, inklusive en hastighetsplan
- Riktlinjer och principer för säkra utformningar, både i befintlig miljö och vid ny- och ombyggnader
- Identifiera samt åtgärda utsatta platser och sträckor enligt prioriteringslistor
- Försök med nya tekniska lösningar för bättre hastighetsanpassning
- Rutiner och former för samarbete inom staden. I första hand utveckla samarbetet och samsynen mellan trafikkontoret, exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret vad gäller trafiksäkerhetsfrågor.
- Trafiksäkerhetsrevisioner vid större ny- och ombyggnader och i andra arbeten där det bedöms som nödvändigt.
- Mät- och analysplan för att följa olika trafikantbeteenden och andra trafiksäkerhetsmått
- Ta fram en kommunikationsstrategi för hur kunskaper om trafiksäkerhet kontinuerligt sprids och säkerställs samt kontinuerliga informations-, utbildnings- och kommunikationsinsatser
- Rutiner och former för att stadens medborgare får likvärdig information om stadens åtgärder och prioriteringar
- Krav på bältespåminnare, alkolås, ISA och specifik utrustning för tunga fordon i alla fordon som används av staden och i upphandlade transporter

9. Områden för riktade insatser

Varje år inträffar ett antal mycket allvarliga olyckor mellan tunga fordon och oskyddade trafikanter i Stockholm. Även om bedömningen av trafiksäkerhetseffekten är liten anser Trafikkontoret att speciella åtgärder för att motverka just dessa specifika olyckor behöver genomföras, om än i begränsad omfattning. Även åtgärder på lokalgatunätet har mindre trafiksäkerhetseffekt, men det kan finnas vissa enstaka riskfyllda platser. Dessa behöver givetvis åtgärdas.

För området drift och underhåll är bedömningen att effekten och besparingspotentialen är liten. Bedömningen utgår från dagens kunskaper som inte omfattar alla singelolyckor med gående och cyklister. Forskning från andra delar i landet visar att många av dessa olyckor beror på brister i drift och underhåll och att dessa olyckor står för en betydande del av skadade gående och cyklister. Trafikkontoret anser därför att detta fortsatt är ett viktigt område att arbeta med, men att det i ett första skede handlar om att öka kunskapen om förhållandena i Stockholm.

9.1 Drift och underhåll

Staden behöver främst öka kunskapen om singelolyckor med gående och cyklister, standard på drift och underhåll på gång- och cykelytor samt vilka åtgärder som har bäst effekt. Vartefter kunskapen ökar kan delmål och åtgärder utformas. Även kunskapen om effekter av tillfälliga åtgärder i gatumiljön, t ex gatuarbeten och upplåtelse, och hur dessa ska vara säkert utformade behöver öka.

9.2 Tung fordon

Staden kan inte direkt påverka säkerhetsstandarden på bussar och lastbilar. Det är däremot möjligt att påverka standarden på lastbilar i staden i form av olika restriktioner för vilka lastbilar som kan köra var och när. Det kan då handla om att ta fram en strategi för tung trafik i staden, motsvarande en som blivit föreslagen i Köpenhamn. Där samspel inte är möjligt måste de oskyddade trafikanterna separeras från tung trafik. Det handlar också om att förbättra lastbilars möjlighet att vända vid distributionsplatser, att utforma säkra distributionsplatser och att ställa krav, såväl tekniska på fordonen som på beteenden hos förarna.

9.3 Säkra lokalgator

Olycksstatistiken från polisen visar på små problem och få olyckor på lokalgatunätet, främst bostadsgator med hastighetsbegränsningen 30 km/tim. Många problem på lokalgatunätet har oftast sin grund i upplevd otrygghet och är egentligen inte verkliga trafiksäkerhetsproblem. Det är viktigt att staden arbetar med att åtgärda dessa problem, men det bör göras utanför ramen för trafiksäkerhet. Resurserna för trafiksäkerhetsåtgärder på lokalgatunätet bör användas till att åtgärda speciellt utsatta platser med definierade trafiksäkerhetsproblem, exempelvis vissa gång- och cykelpassager, höga hastigheter hos motorfordonstrafiken och miljöer runt skolor.

10. Sammanfattning av inriktningen

Utifrån resonemangen i föregående kapitel kan trafikkontorets förslag till hur staden bör inrikta trafiksäkerhetsarbetet fram till 2020 sammanfattas i följande tabell. Tabellen utgår från de delmål som kan vara aktuella att arbeta med för Stockholm.

Nivå 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.

Delmål	Resursnivå	Huvudinriktning på stadens arbete
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
Cykelhjälmsanvändning	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

11. Huvudansvariga och ansvarsfördelning

Kommunfullmäktige har det övergripande ansvaret för trafiksäkerheten. Fullmäktige klargör ansvarsfördelningen mellan stadens olika nämnder och beslutar om mål och strategier för stadens trafiksäkerhetsarbete. Stadens nämnder, förvaltningar och bolag är systemutformare. Enligt nollvisionen har systemutformarna och trafikanterna ett delat ansvar, men systemutformarna har det yttersta ansvaret.

Trafik- och renhållningsnämnden är väghållare för stadens gator och vägar och har därmed huvudansvaret för trafiksäkerheten. Ansvaret för planering av åtgärder på stadens mark ligger i första hand hos trafik- och renhållningsnämnden, exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden. Dessa tre nämnder har tillsammans ansvar för att trafikmiljön i staden utformas så att trafikolyckor inte leder till att trafikanterna dödas eller blir svårt skadade.



11.1 Större och tydligare lagkrav på kommunerna väntas

Transportstyrelsen har på uppdrag av regeringen utrett hur Europaparlamentets och rådets direktiv om förvaltning av vägars säkerhet på lämpligt sätt kan genomföras i svensk rätt.¹⁰ Förslaget är att det sker genom en ny lag som reglerar väghållarens ansvar för trafiksäkerheten. Lagförslaget innebär utökade och tydligare ansvar på väghållaren, både när det gäller bygge av nya vägar, och när det gäller underhåll av befintliga vägar. Den nya lagen förslås börja gälla från den 1 december 2010 för de vägar som ingår i transeuropeiska vägnätet (TEN-T vägar). För övriga vägar förslås lagen gälla från den 1 januari 2013. Förslaget innebär att alla väghållare, däribland kommuner, systematiskt och fortlöpande ska vidta de åtgärder som behövs för att förebygga allvarliga personskador till följd av användningen av vägarna. För varje vägprojekt ska väghållaren göra en trafiksäkerhetsanalys med en beskrivning av den aktuella situationen, de trafiksäkerhetsmässiga problemen och de mål som ska uppnås samt en konsekvensanalys av de alternativ som föreslås.

11.2 Trafik- och renhållningsnämnden sammanhållande

Ansvaret för att hålla ihop helheten i systemet för målstyrning bör ligga på trafik- och renhållningsnämnden, som även bör ansvara för att följa upp och utvärdera trafiksäkerhetsarbetet. Trafikkontoret bedömer att detta kommer att kräva stora insatser och resurser för kontorets del. Nämnden bör även ansvara för eventuella förslag till justering av mål och inriktning utifrån uppnådda resultat. Ansvaret att följa upp programmet och delmålen förslås ligga på trafik- och renhållningsnämnden.

Ansvaret för att mäta och att genomföra åtgärder bör främst ligga på trafik- och renhållningsnämnden, exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden.

Ett beslut i kommunfullmäktige gör att trafiksäkerhetsmålen kan integreras i stadens ledningssystem och därigenom bli en naturlig del i uppdrag och verksamhetsplanering för berörda nämnder och bolag. Varje nämnd och bolag ansvarar då årligen för att rapportera genomförda åtgärder och resultat.

¹⁰ Redovisning av regeringsuppdrag om genomförande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/96/EG av den 19 november 2008 om förvaltning av vägars säkerhet, Transportstyrelsen oktober 2009.

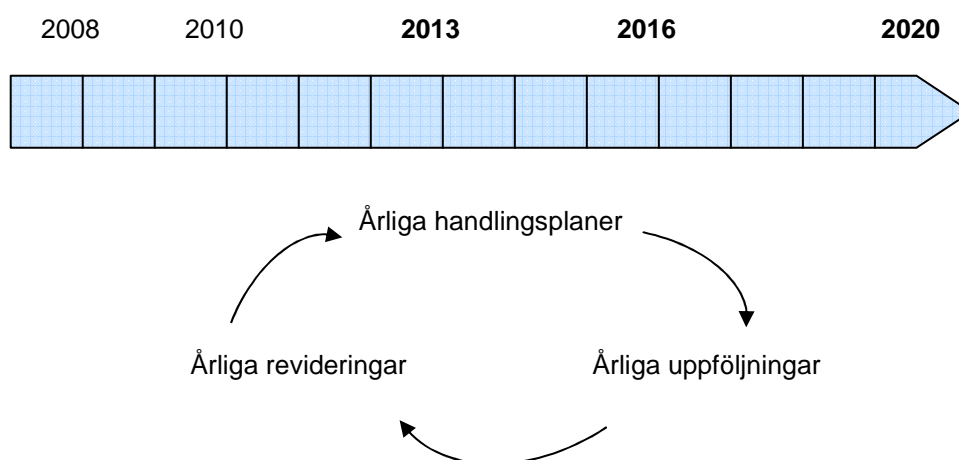
12. Tidplan och uppföljning

De föreslagna målen är givet dagens förutsättningar. Utöver rent trafiksäkerhetsmässiga faktorer finns en rad andra omvärldsfaktorer som kan ha både positiv och negativ inverkan på det framtida antalet dödade och skadade i trafiken i Stockholm. Några exempel är ekonomisk utveckling, trafikarbete och befolkningens sammansättning i förhållande till exempelvis ålder, kön, etnisk bakgrund, ekonomisk situation, livsstil och inställning till exempelvis miljö och klimat. Även internationellt och nationellt trafiksäkerhetsarbete kan ha positiv effekt på trafiksäkerhetssituationen i Stockholm. Exempelvis kan nationella kampanjer eller ändring av svensk lagstiftning ha betydelse. På internationell nivå kan till exempel nya EU-krav på bilindustrin påverka. Lokala åtgärder i Stockholm, som inte är utpekade trafiksäkerhetsåtgärder och som införs för att förbättra stadsmiljön, trafikavveckling och mobilitet eller klimat kan ha betydelse för säkerheten.

Målstyrning med olika delmål ger möjlighet att fortlöpande ompröva och förändra blandning av delmål och målnivåer så att slutmålet ändå kan nås. Årliga uppföljningar är ett betydelsefullt redskap för att kontinuerligt följa utvecklingen så att förändringar i trafiksäkerhetsarbetet kan göras i tid. Varje år ska staden analysera trafiksäkerhetsutvecklingen, måluppfyllelsen, omvärldsfaktorer som har påverkat utfallet, vilka åtgärder som varit effektiva och om delmålen behöver justeras. Själva arbetet att analysera resultaten och rekommendera nödvändiga justeringar bör göras i samråd med en oberoende expertgrupp. Trafik- och renhållningsnämnden fattar besluten om eventuella justeringar.

Mållåret för programmet föreslås till år 2020. Genomgripande avstämningar av målstrukturen föreslås ske år 2013 och 2016. Detta sammanfaller med de övergripande avstämningar och revideringar som planeras på nationell nivå.

En viktig del i arbetet med att arbeta systematiskt är att ha god kunskap om aktuella förhållanden. Början av programperioden bör fokusera på att få fram bättre data. Stadens lokala vägdata är en plattform som bör användas för befintliga data i stadens olika system och vid alla nya inventeringar. För detta behöver staden ta fram en policy för hur data ska samlas in och registreras i systemet. Parallellt med datainsamlingen är det viktigt att staden påbörjar inventeringar av utsatta platser för att snabbt komma igång med arbetet att genomföra fysiska åtgärder. Med bättre kunskap om nuläget för de olika delmålen kan staden göra en bättre bedömning av de åtgärder som krävs för att nå målen.



13. Omfattning av åtgärder och resurser

Vid formulering av ett trafiksäkerhetsprogram görs det normalt olika beräkningar för vad det kommer att kosta att genomföra programmet. Trafikkontoret konstaterar att det inte är möjligt att uppskatta omfattning på de mest effektiva åtgärderna för Stockholm att nå delmålen. För att kunna göra en realistisk ekonomisk bedömning krävs bättre data om vägnätet, trafik och trafikantbeteenden i Stockholm.

Trafikkontoret bedömer att en rad åtgärder kan genomföras genom prioriteringar och utveckling inom befintligt arbete och befintliga planer. Det kan också handla om att bättre utnyttja resurserna genom att passa på att göra trafiksäkerhetshöjande åtgärder i samband med alla ny- och ombyggnader av gatumiljön samt drift och underhållsåtgärder oavsett om de görs av trafiksäkerhets- eller andra skäl. De satsningar som kommer att krävas ska presenteras i de årliga handlingsplanerna. Vartefter kunskaperna ökar kan alltmer förfinade och exakta handlingsplaner och kostnader tas fram. När omfattningen på åtgärderna bättre kan bedömas är det också möjligt att göra en god bedömning av kostnaderna.

Referenser

Trafikksikkerhetsprogram for Stockholm, Innspill til målsetting, tilstandsmål och tiltak, Rapport 1044/2009 Transportøkonomisk institutt 2009.

Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet – Aktörssamverkan mot nya etappmål år 2020, Vägverket, Publikation: 2008:31

Integrerad stadsspårväg ... med fokus på trafiksäkerhet, Trafikkontoret och SL 2010

Mål för framtidens resor och transporter, prop. 2008/09:93

Redovisning av regeringsuppdrag om genomförande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/96/EG av den 19 november 2008 om förvaltning av vägars säkerhet, Transportstyrelsen oktober 2009

Personskadeolyckorna i Stockholmstrafiken – hur många är de i verkligheten och hur stora kostnader orsakar de samhället?, Trafikkontoret 2007

Stockholms stads Trafiksäkerhetsprogram för åren 2005-2010, Trafikkontoret 2005



TRAFIKKONTORET

Box 8311, 104 20 Stockholm

Telefon 08-508 272 00

www.stockholm.se/tk