



Handläggare: 2004-04-29
Annika Feychting tel 508 264 91
Avdelningen för Strategisk Trafikplanering
Dnr 04-360-1556

Till
Gatu- och fastighetsnämnden

**Förslag till trafiksäkerhetsprogram för Stockholms stad för åren
2005-2010**

FÖRSLAG TILL BESLUT

1. Gatu- och fastighetsnämnden godkänner "Stockholms stads Trafiksäkerhetsprogram för åren 2005 – 2010" och uppdrar åt kontoret att arbeta enligt programmet.
2. Gatu- och fastighetsnämnden översänder "Stockholms stads Trafiksäkerhetsprogram för åren 2005 – 2010" till kommunfullmäktige för beslut.

Olle Zetterberg

Monica Hildingson

SAMMANFATTNING

Detta trafiksäkerhetsprogram är en revidering av Trafiksäkerhetsprogram 2000, som gatu- och fastighetsnämnden godkände den 6 februari 2001. Avsikten är att trafiksäkerhetsprogrammet ska föras till kommunfullmäktige för antagande.

I trafiksäkerhetsprogrammet anger vi mål för trafiksäkerheten. Det långsiktiga målet för trafiksäkerheten inom vägtransportssystemet är nollvisionen – att ingen ska behöva dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Följande etappmål föreslås gälla för trafiksäkerheten i Stockholms stad:
Antalet dödade ska halveras fram till 2010. Under femårsperioden 1999–2003 dödades i genomsnitt 16 människor per år i trafiken. Denna siffra ska halveras.

En trafiksäkerhetspolicy som talar om på vilket sätt Stockholm stad ska bedriva trafiksäkerhetsarbetet finns i programmet.

Trafiksäkerhetsläget i Stockholm redovisas översiktligt. Antalet skadade i trafikolyckor i Stockholm ökar. Under de senaste fem åren har i genomsnitt 16 personer dödats per år. Hälften av dessa var oskyddade trafikanter. Problemområden i stockholmstrafiken är att många kör för fort och att samspelet fungerar dåligt i trafiken. Stockholmarna är också dåliga på att använda bilbälte och många kör påverkade av alkohol och/eller droger. Trafikmiljön är inte anpassad till människors förmåga och beteende.

Förslag till åtgärder har delats in i fem övergripande åtgärdsområden. Dessa är:

- ? Trafiksäkra trafikanter – åtgärder för att stödja och påverka för ett säkrare trafikbeteende.
- ? Säker trafikmiljö för oskyddade trafikanter – säkra gångbanor och övergångsställen, cykelbanor, hastighetsdämpande åtgärder för att förbättra för barn och äldre.
- ? Säker trafikmiljö för skyddade trafikanter – åtgärder för att minska risken för upphinnandeolyckor och minska skadekonsekvenser vid avkörningar.
- ? Trafiksäkra resor och transporter – trafiksäkerhetspolicy för staden, trafiksäkerhetskrav vid upphandlingar och utbildning.
- ? Organisation och kunskapsunderlag – effektiv trafiksäkerhetsorganisation inom staden, trafikutbildning i skolan och av invandrare.

Kostnaderna för åtgärderna har bedömts uppgå till 150 miljoner kronor per år. Många av åtgärderna ingår i andra program och planer. En extra satsning på trafiksäkerhet med 75 miljoner kronor per år för Stockholms stad skulle dock behövas. En väsentlig del av denna satsning avser investeringar i säkra gång- och cykelbanor och övergångsställen. Om Stockholms stad genomför åtgärder i denna omfattning bedömer vi att målet med en halvering av antalet dödade i trafikolyckor till år 2010 kan uppnås och att antalet svårt skadade minskar i samma omfattning. Inriktningen att prioritera trafiksäkerhetsförbättringar för oskyddade trafikanter, framför allt barn och äldre, uppnås också.

UTLÅTANDE

Detta trafiksäkerhetsprogram är en revidering av Trafiksäkerhetsprogram 2000, som gatu- och fastighetsnämnden godkände den 6 februari 2001. En arbetsgrupp inom kontoret tog fram programmet under hösten 2003 och vintern 2004. Under arbetets gång har vi haft en workshop – dels med interna deltagare från Stockholms stad, dels med externa deltagare – och två remisseminarier, ett för externa deltagare och ett för interna deltagare från Stockholms stad. Avsikten är att trafiksäkerhetsprogrammet ska föras till kommunfullmäktige för antagande. Nedan följer en sammanfattning av innehållet i trafiksäkerhetsprogrammet.

Mål

Det långsiktiga målet för trafiksäkerheten inom vägtransportsystemet är nollvisionen – att ingen ska behöva dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Vi måste därför anpassa vägtransportsystemets utformning och funktion till de krav som följer av detta.

När kommunfullmäktige antar detta program innebär det att de ställer sig bakom denna inriktning för trafiksäkerhetsarbetet och antar den som ett långsiktigt mål.

Följande etappmål föreslås gälla för trafiksäkerheten i Stockholms stad: Antalet dödade ska halveras fram till 2010. Under femårsperioden 1999–2003 dödades i genomsnitt 16 människor per år i trafiken. Denna siffra ska halveras.

Trafiksäkerhetspolicy

Trafiksäkerhetspolicyn talar om på vilket sätt Stockholm stad ska bedriva trafiksäkerhetsarbetet.

Staden ska göra allt för att förhindra att människor dödas eller skadas svårt i trafiken. Trafiksystemet ska successivt utformas så, att människors misstag inte leder till dödsfall och svåra skador.

Antalet dödade och svårt skadade ska hela tiden minska och på sikt bli noll. Risken att dödas eller skadas svårt i trafiken ska minskas snabbast för de svaga och mest utsatta trafikantgrupperna, främst barn, äldre, fotgängare och cyklister.

Stockholms stad

- ? ska förse invånarna med information om och system för ett säkert beteende
- ? skapa en säker trafikmiljö för oskyddade respektive skyddade trafikanter
- ? vara ett föredöme i den egna verksamheten, analysera olyckor där människor dödas eller skadas svårt och vidta åtgärder så att det inte händer igen
- ? verka för att trafikutbildningen integreras i skolan och att invandrargrupper får ökad kunskap
- ? samverka med andra aktörer.

Kommunfullmäktige har det övergripande ansvaret för trafiksäkerhetsarbetets inriktning. De kommunala förvaltningarna och bolagen ansvarar för att nå de gemensamma trafiksäkerhetsmålen. Gatu- och fastighetskontoret ansvarar för att samordna Stockholms stads trafiksäkerhetsarbete samt följer upp och rapporterar resultatet till kommunledningen. Varje medarbetare i staden ska känna till stadens trafiksäkerhetspolicy och följa den

Trafiksäkerhetsläget i Stockholm Stad

Sedan mitten av 1990-talet har antalet polisrapporterade trafikolyckor och antalet trafikskadade ökat kraftigt. Utvecklingen har varit densamma i Stockholms län och i Sverige som helhet, men ökningen har varit betydligt större i Stockholm.

Sedan slutet av 1990-talet har dödsolyckorna årligen legat på i stort sett samma nivå. Under perioden 2000–2003¹ omkom i genomsnitt 16 personer varje år. Över hälften av de dödade under åren 2000–2003 var oskyddade trafikanter, främst gående och cyklister. Ingen av de dödade var yngre än 18 år. Unga manliga bilåkande och äldre gående, framför allt kvinnor, var hårt drabbade.

Problemområden i stockholmstrafiken är att många kör för fort och att samspelet fungerar dåligt i trafiken. Stockholmarna är också dåliga på att använda bilbälte och många kör påverkade av alkohol och/eller droger. Trafikmiljön är inte anpassad till människors förmåga och beteende.

Stockholmarnas attityder till trafiksäkerhet

Under hösten 2003 genomförde gatu- och fastighetskontoret en enkätundersökning med frågor om trafiksäkerhet.

En stor del av stockholmarna tycker att det är viktigt att öka säkerheten för gående och cyklister i Stockholm, även om det innebär smalare körbanor och lägre hastighet för bilister. Undersökningen ger också starkt stöd för att införa hastighetsbegränsningar på 30 kilometer i timmen i bostadsområden. De beteenden som stockholmarna tycker är mycket allvarliga är ”köra mot rött ljus”, ”inte spänna fast barnen ordentligt i bilen”, ”omkörning framför eller på ett övergångsställe”, ”åka bil med någon som man vet är påverkad av alkohol” och att ”köra 50 kilometer i timmen där hastighetsgränsen är 30 kilometer i timmen”.

De åtgärder som stockholmarna tycker har bästa effekt för trafiksäkerheten är ”övervaka trafiknykterhet”, ”införa hastighetsgränsen 30 kilometer i timmen vid skolor”, ”snöröjning/halkbekämpning på gator”, ”bygga cykelbanor separerade från biltrafik” och ”hårdare straff för rattfylleri”.

Faktorer för ett framgångsrikt trafiksäkerhetsarbete

Trafiksäkerhetsarbetet är långsiktigt. Vi kan därför inte förvänta oss snabba resultat. Det är därför viktigt att pengar avsätts långsiktigt. Målen ska vara mätbara och följas upp kontinuerligt.

Trafiksäkerhetstänkandet ska genomsyra hela Stockholms stads verksamhet. Trafiksäkerhetsprogrammet bör antas av kommunfullmäktige och integreras i stadens ledningssystem. Samverkan måste ske både inom staden och med externa aktörer som t.ex. Vägverket, polisen, transportnäringen, länsstyrelsen och NTF.

Programmet ska identifiera ett antal områden och åtgärda de största trafiksäkerhetsproblemen inom respektive område. Områdena ska vara tydliga och konkreta. Inom varje område är det viktigt att beskriva vilka åtgärder som krävs för att åstadkomma förbättringar.

¹ Varje år inträffar ett antal olyckor där en bilförare avlider av sjukdom, exempelvis hjärtinfarkt och slaganfall. Ibland inträffar en olycka till följd av detta, men oftast hittas personen död i en stillastående bil. Under åren 1994–2000 ingår dessa personer i statistiken över trafikdödade personer. Från år 2001 ska bara de personer som avlidit av skadorna som en följd av trafikolyckan ingå i statistiken över trafikdöda.

Vi behöver förbättra vår kunskap. Både en breddning och en fördjupning krävs – många måste kunna lite om trafiksäkerhet och några måste kunna mycket. Stockholmarna visar ett stort engagemang för trafiksäkerhetsfrågor. Därför måste alla planerade åtgärder genomföras i dialog med medborgarna. Förvaltningar och bolag i Stockholms stad måste föregå med gott exempel för att vara trovärdiga.

Till sist måste trafiksäkerhetsarbetet följas upp dels genom en årlig uppföljning av målen, dels med en uppföljning av resultatet av genomförda åtgärder.

Åtgärdsområden

Åtgärdena har delats in i fem övergripande åtgärdsområden:

- ? Trafiksäkra trafikanter
- ? Säker trafikmiljö för oskyddade trafikanter
- ? Säker trafikmiljö för skyddade trafikanter
- ? Trafiksäkra resor och transporter
- ? Organisation och kunskapsunderlag

Trafiksäkra trafikanter handlar om att genomföra åtgärder som påverkar trafikanterna till ett säkrare trafikbeteende. Delområdena är nykter och drogfri körning, användning av skyddsutrustning i bil, användning av skyddsutrustning för oskyddade trafikanter och säker hastighet. Åtgärdena är framförallt information, stöd till polisen för ökad trafikövervakning samt att stadens medarbetare ska föregå med gott exempel.

Säker trafikmiljö för oskyddade trafikanter är inriktad på att genomföra fysiska åtgärder i trafikmiljön (gatuombyggnader och trafikregleringar) som förbättrar säkerheten för fotgängare, cyklister, barn och äldre. Åtgärdena är att göra säkra gångbanor och övergångsställen, säkra cykelbanor och cykelpassager, förbättra säkerhet för oskyddade trafikanter där det finns tung trafik, förenkla komplexa trafikmiljöer för oskyddade trafikanter, göra säkra närmiljöer för barn och göra säkra trafikmiljöer där många äldre personer vistas.

Säker trafikmiljö för skyddade trafikanter är inriktad på att genomföra fysiska åtgärder i trafikmiljön (gatuombyggnader och trafikregleringar) som förbättrar säkerheten för bilister. De vanligaste olyckorna där bilister skadas är upphinnandeolyckor och singelolyckor. Åtgärdena är därför att införa system som varnar bilisterna för plötsliga stopp och för korta avstånd mellan fordonen och att göra sidområdena mer avkörningsvänliga.

Inriktningen i **Trafiksäkra resor och transporter** är att stadens förvaltningar, bolag och nämnder ska föregå med gott exempel i trafiken. Detta kan åstadkommas genom att lägga fast en trafiksäkerhetspolicy för stadens tjänsteresor, tillhandahålla trafiksäkra tjänstefordon och utbilda de anställda i trafiksäkert beteende. Vidare kan staden ställa trafiksäkerhetskrav på resor och transporter som upphandlas.

Organisation och kunskapsunderlag handlar om att bygga upp nätverk och kunskap inom stadens förvaltningar och bolag för att åstadkomma ett

S

effektivt trafiksäkerhetsarbete. Trafikolycksstatistiken behöver förbättras, bl a behöver vi få tillgång till olycksstatistik från sjukvården. Kunskapen om effekter av olika trafiksäkerhetsåtgärder behöver också utvecklas. Till sist behöver skolan ta upp trafikfrågor på ett integrerat sätt i undervisningen, så att barnen kan inhämta nödvändig kunskap om samhälle, trafik och trafikantbeteende. Många invandrargrupper behöver få ökad kunskap i trafiksäkert beteende.

Vi har gjort en översiktlig bedömning av kostnaderna för åtgärderna. Totalt beräknar vi att de kostar 150 miljoner kronor per år att genomföra. Utöver investeringskostnader i t.ex. gång- och cykelbanor och andra gatuombyggnader tillkommer driftskostnader för dessa. Många av åtgärderna ingår i andra program och planer. En extra satsning på trafiksäkerhet med 75 miljoner kronor per år för Stockholms stad skulle dock behövas. En väsentlig del av avser investeringar i säkra gång- och cykelbanor och övergångsställen. Om Stockholms stad genomför åtgärder i denna omfattning bedömer vi att målet med en halvering av antalet dödade i trafikolyckor till år 2010 kan uppnås. Dessutom bedömer vi att antalet svårt skadade minskar i samma omfattning och inriktningen att prioritera trafiksäkerhetsförbättringar för oskyddade trafikanter, framför allt barn och äldre, uppnås.

SLUT