



Handläggare: Ann Storkitt  
Trafikavdelningen  
Trafikprogramenheten  
Tel: 508 262 26  
[ann.storkitt@gfk.stockholm.se](mailto:ann.storkitt@gfk.stockholm.se)

2000-11-22

Till  
Gatu- och fastighetsnämnden

### **Trafiksäkerhetsprogram för Stockholm 2000-2007**

#### **FÖRSLAG TILL BESLUT**

1. Gatu- och fastighetsnämnden godkänner "Stockholms stads trafiksäkerhetsprogram, TSP 2000" gällande under åren 2000-2007 och uppdrar åt gatu- och fastighetskontoret att arbeta enligt programmet.
2. Gatu- och fastighetsnämnden översänder TSP 2000 till kommunfullmäktige för beslut.
3. Gatu- och fastighetsnämnden uppdrar åt gatu- och fastighetskontoret att verka för utökad trafikskaderegistrering vid landstingets akutsjukhus.

Olle Zetterberg

Monica Hildingson

#### **SAMMANFATTNING**

Gatu- och fastighetsnämnden beslutade 1 juni 1999 att remittera Trafiksäkerhetsprogram för Stockholm för yttrande senast 1999-10-01.

Generellt har remissinstanserna uttalat sig positivt över trafiksäkerhetsprogrammets höga ambition och även varit positiva till att själva arbeta för ökad trafiksäkerhet. Flera har dock påpekat att ambitionsnivån inte bestäms enbart av ord utan även av tilldelningen av resurser. Remissvaren understryker att ökad trafiksäkerhet kräver arbete med såväl värdering, attitydförändring och rutiner som fysiska åtgärder.

Med anledning av de inkomna remissyttrandena och nya kunskaper har kontoret överarbetat remissutgåvan av trafiksäkerhetsprogrammet. Den

bearbetade versionen av "Stockholms stads trafiksäkerhetsprogram, TSP 2000" framgår av bilaga 1.

Trafiksäkerhetsprogrammet uttrycker målen för, inriktningen av trafiksäkerhetsarbetet under perioden 2000- 2007 samt hur arbetet skall bedrivas. Kontoret anser att alla, som har arbetar eller har ansvar inom eller i närheten av trafiken, har ett ansvar för trafiksäkerheten. Genom beslut i kommunfullmäktige blir trafiksäkerhetsprogrammet vägledande för stadens förvaltningars och bolags verksamhetsplanering och budgetarbete.

Antagandet i fullmäktige innebär ett uppdrag till stadens nämnder (förvaltningar och bolag) att arbeta in trafiksäkerhetsprogrammets ambitioner i verksamheten. Stadens nämnder preciserar trafiksäkerhetsåtgärder i sina egna verksamhetsplaner och budgetar. Kommunfullmäktige tar sedan årligen ställning till nämndernas äskanden.

## UTLÅTANDE

### Ärendets beredning

Gatu- och fastighetsnämnden behandlade vid sitt sammanträde den 1 juni 1999 kontorets förslag till "Stockholms stads trafiksäkerhetsprogram, TSP 2000", gällande under åren 2000 – 2007. Följande beslöts:

1. Gatu- och fastighetsnämnden beslutar att remittera Trafiksäkerhetsprogram för Stockholm för yttrande senast 1999-10-01.
2. Nämnden uppdrar åt kontoret att återkomma med redovisning av remissynpunkter samt med hänsyn till dessa ett överarbetat Trafiksäkerhetsprogram.

Som en bilaga till kontorets tjänsteutlåtande fanns såväl förslag till remisskrivelse som remissinstanser. Dessa utgjordes av kommunala, landstingskommunala samt statliga förvaltningar och bolag. Vidare gavs organisationer som företrädde olika intressenter inom transportsektorn möjlighet att avge remissvar. På egen begäran har sedan några ytterligare organisationer begärt att få remisshandlingarna. Totalt har ca 45 remissinstanser haft möjlighet att ge sina synpunkter på förslaget till trafiksäkerhetsprogram för Stockholm.

Remissyttranden har kommit in från 32 instanser. Deras synpunkter finns redovisade i ett sammandrag, som kan begäras från handläggaren, där finns även samtliga remissyttranden tillgängliga.

Trafiksäkerhetsprogrammet uttrycker målen för, inriktningen av trafiksäkerhetsarbetet under perioden 2000- 2007 samt hur arbetet skall bedrivas. Genom beslut i kommunfullmäktige blir trafiksäkerhetsprogrammet vägledande för stadens förvaltningars och bolags verksamhetsplanering och budgetarbete.

## Bakgrund

### Remissutfallet

Generellt har remissinstanserna uttalat sig positivt över trafiksäkerhetsprogrammets höga ambition och även varit positiva till att själva arbeta för ökad trafiksäkerhet. Flera har dock påpekat att ambitionsnivån inte bestäms enbart av ord utan även av tilldelningen av resurser.

Sammanfattningvis kan sägas att remissvaren understryker att ökad trafiksäkerhet kräver arbete med såväl värdering, attitydförändring och rutiner som fysiska åtgärder.

#### *Trafiksäkerhetsprogrammets upplägg*

Några remissinstanser har velat ha ett mer traditionellt trafiksäkerhetsprogram med klart angivna åtgärder under en viss tidsperiod. Kontorets förra trafiksäkerhetsprogram var av denna typ. Gatu- och fastighetskontoret anser att alla, som har arbetar eller har ansvar inom eller i närheten av trafiken, har ett ansvar för trafiksäkerheten. Detta trafiksäkerhetsprogram uttrycker mål och inriktning av trafiksäkerhetsarbete men syftar även till att förtydliga ansvar och behov av samarbete.

#### *Mål och uppföljning*

Flera stadsdelsnämnder har påpekat att de inte vill göra mål- och åtgärdsuppföljning på varje förvaltning eller att de vill ha hjälp att sätta mål och åtgärdsprogram, såsom t ex enhetliga krav på trafiksäkra transporter.

Gatu- och fastighetskontoret anser att det är bra om trafiksäkerhetsaspekter integreras i den ordinarie verksamheten och att det är väsentligt att alla stadens förvaltningar och bolag på något sätt i sina verksamhetsplaner redovisar vad man inom sitt ansvarsområde avser att genomföra för att förbättra trafiksäkerheten. Respektive förvaltning eller bolag måste även utvärdera sina egna åtgärdsprogram och sända resultaten till gatu- och fastighetskontoret. Uppföljning av egna åtgärder görs lämpligen i verksamhetsberättelsen. Det är sedan gatu- och fastighetskontorets uppgift att sammanställa trafiksäkerhetsläget, trafiksäkerhetsmål och åtgärds mål för hela staden.

Gatu- och fastighetskontoret kan även ge stöd i arbetet med och förslag till åtgärds mål mm. Om programmet fullföljs kommer kontoret att ta fram t ex

- ? mall till trafiksäkerhetspolicy för en förvaltning eller ett bolag,
- ? en lista på åtgärder inom skolan som kan ingå i ett åtgärdsprogram,
- ? förslag till värderingskriterier av trafiksäkerhet att användas vid upphandling.

Beslut om policy, program eller kriterier bör dock tas av respektive nämnd.

#### *Värdering*

Ingen av remissinstanserna har uttalat sig negativt om trafiksäkerhet. Däremot uttrycker enstaka svar tvivel på enskilda trafiksäkerhetsåtgärder, såsom hastighetsbegränsning till 30 km/tim inom bostadsområden och lag om

användning av cykelhjälm. Kontoret vill här peka på vikten av att höja kunskapen kring och värderingen av trafiksäkerhet. Då kommer många åtgärder som idag inte uppfattas som meningsfulla att i större utsträckning accepteras av trafikanterna.

#### *Trafik- och gatumiljöplanerna*

Flera remissvar tar upp behov av åtgärder i gatenätet. Det gäller t ex önskad genomfartstrafik genom Västerled och smittrafik i Kista. Kontoret kommer, såsom tidigare, att redovisa planer för fysiska åtgärder i trafik- och gatumiljöplanerna. Riktlinjer för hur åtgärderna utformas anges i Teknisk handbok och liknande dokument, se kapitel 5.4. Årets planerade åtgärder anges i verksamhetsplanerna

#### *Utveckling*

NTF Stockholms län har i sitt remissvar ifrågasatt skolpatrullverksamheten (skolpolis). Man anser att vuxna och inte barn skall ta ansvar för barnens säkerhet och att skolpatruller kan vara ett hinder för att fysiska åtgärder vidtas. Man har dock inte något förslag på alternativ. Skolpatruller har funnits i Stockholm sedan 50-talet och deras verksamhet har ännu inte drabbats av någon trafikolycka. De har hittills lyckats uppnå noll-visionen. Kontoret föreslår i det reviderade trafiksäkerhetsprogrammet att skolpatrullerna finns kvar och utvecklas.

Ett viktigt utvecklingsprojekt, syftar till att integrera trafiksäkerhet i skolarbetet. Där i ryms även utbildning i säker cykling, vilket efterfrågas i ett remissvar.

Andra utvecklingsprojekt som efterfrågas enstaka remisser är:

- ? utveckling av säkra korsningar,
- ? trafiksäkerhet samordnad med brandförsvarets krav på framkomlighet och tillgänglighet,
- ? trafiksäkerhet samordnad med kollektivtrafikens behov framkomlighet och tillgänglighet,
- ? tekniska lösningar för att hindra EU-mopeder på gång- och cykelvägar.

#### *Trafiksäkerhetsprogrammets relation till andra program*

Ett flertal av stadsdelförvaltningar har påpekat att flera olika strategiska trafikprogram som behandlar trafikfrågor har varit på remiss och att dessa till viss del överlappar varandra. Man önskar att dessa samordnades till en gemensam hållning kring trafikfrågorna. De programmen som nämns är:

- ? Diskussionsunderlag ”Strategisk trafikplan för Stockholm”, stadsbyggnadskontoret,
- ? Trafikmiljöprogram för Stockholm, miljöförvaltningen,
- ? Stockholms stads trafiksäkerhetsprogram, TSP 2000, gatu- och fastighetskontoret.

I det bearbetade trafiksäkerhetsprogrammet har kapitel 5, Trafiksäkerhetsprogrammets uppgift, kompletterats med ett stycke som anger angränsande dokument och deras innehåll.

## Studie av olika faktorerers påverkan på trafikskador

Sedan 1996 har antalet skadade personer i trafiken ökat. Vi har ingen entydig förklaring varför. Sambanden är komplicerade och företeelser både i trafiken och i omvärlden påverkar.

Kontoret har beställt en modellstudie av olika faktorerers påverkan på trafikskadorna, Trafikolycksutvecklingen i Stockholms stad 1970-2015, Transek, 2000. Modellen begränsas dock av att det endast är möjligt att ta fram långa serier av indata för en del företeelser i samhället.

Studien visar att tillväxten i Stockholm ger ökat trafikarbete vilket leder till ökade trafikskador. Omvänt ger högre bensinpris minskat trafikarbete och färre trafikskador.

Lägre medelhastigheter (särskilt i 50-nätet) och nya vägar (eftersom de oftast är trafiksäkert byggda) ger också färre trafikskador. Bättre vägbelysning minskar olyckorna med svår skadeföljd och bra vinterväghållning visar också positiv effekt.

Studien visar även att trafiksäkerheten för cyklister måste förbättras för att inte ökad cykling skall få negativ trafiksäkerhetseffekt. Cykelhjälm är viktigt för att hindra svåra cykelskador.

Stadsjeepar och andra tyngre personbilar tycks medföra en ökning av både antalet olyckor och allvarigare skador.

En känslighetsstudie med hjälp av ett räkneexempel för år 2015, med dagens trend vad gäller tillväxt och trafiksäkerhetsarbete, skulle resultera i ca 160 döda och svårt skadade per år. Med variation av bensinpris  $\pm 2\%$  per år, bibehållen eller ökad cykeltrafik med  $2\%$  per år, förbättrad eller försämrade vägbelysning med  $\pm 1\%$  per år, minskning eller ökning av medelhastigheten med  $\pm 2\%$  per år och med eller utan utökad vägbyggnad skulle en positiv resp negativ utveckling resultera i  $\pm 50$  döda eller svårt skadade personer per år.

Räkneexemplet visar att det med samlade åtgärder borde vara möjligt att kraftigt påverka skadeutfallet i trafiken men att maximalt 50 döda eller allvarligt skadade år 2007, som angavs i remissomgången av programmet är mycket svårt att nå. I det bearbetade programmet anges istället maximalt 75 döda eller svårt skadade per år.

### **Bearbetning av programmet**

Med anledning av de inkomna remissyttrandena och nya kunskaper har kontoret överarbetat remissutgåvan av trafiksäkerhetsprogrammet. Den bearbetade versionen av "Stockholms stads trafiksäkerhetsprogram, TSP 2000" framgår av bilaga 1.

Bearbetningen har främst gällt ändrade **etappmål**, vad gäller trafikskadade, och förtydligande av **resursbehov**. Pga det ökande trafikarbetet i staden

anses de i remissutgåvan sätta etappmålen orealistiska. Även nu föreslagna etappmål, mer än en halvering av trafikskadorna, innebär i rådande trafiksituation en utmaning för trafiksäkerhetsarbetet i staden, se ovanstående referat av olika faktorerers påverkan på trafikskador.

Under revideringsarbetet har kontoret haft ytterligare kontakter med vägverket, polisen och NTF Stockholms län.

## **Konsekvenser**

### *Måluppfyllelse*

Det långsiktiga målet är att nå noll-visionen, ingen dödad eller svårt skadad i trafiken.

Programmet anger, dels direkta resultatmål i form av antalet dödade och svårt skadade i trafiken, dels indirekta resultatmål i förbättrat trafikbeteende hos trafikanterna. Åtgärds mål föreslås sättas av varje aktör inom trafiksäkerhetsarbetet i samband med verksamhetsplaneringen, se bilaga 1, kapitel 3.

Det övergripande resultatmålet, att antalet döda och svårt trafikskadade skall ha minskat till 130 år 2003 och till 75 år 2007 innebär att trafiksäkerhetsarbetet måste intensifieras.

### *Ekonomiska*

Trafikolyckor i Stockholm uppskattas enligt en översiktlig beräkning motsvara ca 2 miljarder kronor per år i total samhällskostnad, enbart materiella kostnader ca 500 miljoner kronor/år, se bilaga 1, kapitel 4. I detta är inte fallolyckor med gående inräknat.

Minskade antal trafikskadade innebär vinster både för individerna och samhället. För staden innebär det minskat behov av hemhjälp och färdtjänst och minskat produktionsbortfall, för stadens egna anställda, samt ökade skatteintäkter. Om målet för år 2007 nås skulle staden enligt en liknande uppskattning få minskade kostnader med ca 60 miljoner kronor per år, fallolyckor inkluderat.

För att trafiksäkerhetsarbetet skall bli framgångsrikt bör resurstilldelningen ökas. Programmet, bilaga 1, kapitel 4, anger uppskattningar av tillkommande behov till minst 30 miljoner kronor per år för "mjuka" åtgärder och minst 100 miljoner kronor per år för att skapa säkrare och tryggare trafikmiljö. Det åligger varje förvaltning och bolag att söka medel för trafiksäkerhetsarbete i ordinarie budgetarbete.

### *Miljö*

Åtgärder för att öka trafiksäkerheten minskar i många fall även miljöproblemen, t ex mjukare körsätt. Även större områden med 30 km/tim påverka utsläppen positivt genom att hastighetsförändringarna blir mindre och körsättet lugnare.

## Kontorets synpunkter

Trafiksäkerhetsprogrammet uttrycker målen för, inriktningen av trafiksäkerhetsarbetet under perioden 2000- 2007 samt hur arbetet skall bedrivas.

Kontoret anser att alla, som arbetar eller har ansvar inom eller i närheten av trafiken, har ett ansvar för trafiksäkerheten. Genom beslut i kommunfullmäktige blir trafiksäkerhetsprogrammet vägledande för stadens förvaltningars och bolags verksamhetsplanering och budgetarbete.

Antagandet i fullmäktige innebär ett uppdrag till stadens nämnder (förvaltningar och bolag) att arbeta in trafiksäkerhetsprogrammets ambitioner i verksamheten. Stadens nämnder preciserar trafiksäkerhetsåtgärder i sina egna verksamhetsplaner och budgetar. Kommunfullmäktige tar sedan årligen ställning till nämndernas äskanden. Det är sedan gatu- och fastighetskontorets uppgift att sammanställa trafiksäkerhetsläget, trafiksäkerhetsmål och åtgärds- mål för hela staden.

Kontoret anser att förslaget till trafiksäkerhetsprogram uttrycker en nödvändigt hög ambition och att det behövs både ökade medel för trafiksäkerhetsarbete och till viss del ändrade arbetssätt inom staden.

Kontoret anser att stadens trafiksäkerhetsarbete främst skall inriktas på att:

1. aktivt medverka i regional samverkan om trafiksäkerhet,
2. öka värderingen av trafiksäkerhet och förbättra beteendet hos stadens politiker och anställda genom utbildning och information,
3. stärka skolans roll i det förebyggande trafiksäkerhetsarbetet,
4. skapa en säkrare och tryggare trafikmiljö genom trafiktekniska åtgärder i det kommunala vägnätet,
5. kvalitetssäkra egna och köpta transporter och resor vad gäller trafiksäkerhet,
6. förbättra kunskapsförsörjningen om trafikskador och trafikbeteende i Stockholm.

Dessa punkter beskrivs närmare i programmets kapitel 7.

Kontoret anser att arbetet omedelbart bör starta med att;

- ? utarbeta ett program för att **integrera trafiksäkerhet i skolornas** ordinarie undervisning,

Däri ingår även skolskjutsning och säker cykling.

- ? ta fram förslag till värdering av på trafiksäkerhet att användas vid **upphandling**,

Kontoret anser att ett av de områden som har den största trafiksäkerhets-potentialen är just köp av ”trafiksäkra transporter”.

- ? kontoret verkar för en utökad **trafikskaderegistrering vid landstingets akutsjukhus**.

En viktig grund för utökad kunskap om trafikskador är skaderapporteringen. Vägverket har utvecklat ett nationellt trafikskaderegister, STRADA, till vilket polisen och sjukhusen ska lämna uppgifter direkt. Akutsjukhusen i Stockholm rapporterar idag inte regelbundet till registret. Med hänsyn till vikten av att få information

S

från sjukhusen bör nämnden ge kontoret i uppdrag att medverka i arbetet för att trafikskaderegistrering utökas till att omfatta även landstingets akutsjukhus.

**SLUT**