

**Handläggare**  
Ulrika Bladh  
08-508 261 72**Till**  
Trafiknämnden  
2015-02-19

## **Trafiksäkerhetsprogrammets åtgärdsplan 2015. Genomförandebeslut.**

### **Förslag till beslut**

1. Trafiknämnden beslutar att godkänna kontorets förslag till åtgärdsplan för Trafiksäkerhetsprogrammet 2015.
2. Trafiknämnden godkänner genomförande av trafiksäkerhetsåtgärder vid obebakade övergångsställen med dubbla körfält till en utgift om 4,5 mnkr under 2015.
3. Trafiknämnden godkänner genomförande av trafiksäkerhetsåtgärder vid skolor till en utgift om 16,3 mnkr under 2015.
4. Trafiknämnden godkänner genomförande av trafikantförbättrande åtgärder till en utgift om 20 mnkr under 2015.
5. Trafiknämnden godkänner att kontoret arbetar med åtgärder för ökad kunskap och strategiskt trafiksäkerhetsarbete till en utgift om 3 mnkr under 2015

Per Anders Hedkvist  
FörvaltningschefMattias Lundberg  
Avdelningschef**Trafikkontoret**  
TrafikplaneringFleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 261 72  
Växel 08-508 272 00  
ulrika.bladh@stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
stockholm.seEric Tedesjö  
Enhetschef

## Sammanfattning

Allt fler väljer att flytta till Stockholm. Ett attraktivt Stockholm betyder bland annat ett trafiksäkert Stockholm. Visionen är att det ska vara säkert och tryggt att röra sig på Stockholms gator och offentliga rum. Trafiksäkerhetsarbetet i Stockholms baseras på stadens trafiksäkerhetsprogram. Årligen sammanställs en åtgärdsplan där planerat trafiksäkerhetsarbete för det kommande året specificeras.

För att uppnå stadens trafiksäkerhetsmål, som anges i Stockholm stads trafiksäkerhetsprogram, krävs betydande insatser inom området. Hastighet är den faktor som har störst potential att bidra till måluppfyllelsen. Under 2015 kommer trafiksäkerhetsarbetet till stor del inriktas på att påbörja genomförandet av hastighetsplanerna samt åtgärder för att nå hastighetsefterlevnad. Fokus kommer även vara på trafiksäkerhet kring skolor där planen för säkra och trygga skolvägar kommer att vara vägledande. Arbetet med obebakade övergångsställen med dubbla körfält och trafikantförbättrande åtgärder planeras fortsätta under 2015. Det strategiska trafiksäkerhetsarbetet föreslås fokuseras på att arbeta in Nollvisionen 2.0 i det kommunala arbetet samt analyser och åtgärdsplaner för att minska olyckorna bland oskyddade trafikanter.

## Bakgrund

Stockholm stads trafiksäkerhetsarbete grundas på Trafiksäkerhetsprogram för Stockholms stad som antogs av kommunfullmäktige 2010. Programmet beskriver hur staden ska fokusera och inrikta trafiksäkerhetsarbetet för att nå högsta möjliga effekt utifrån tillgängliga resurser. Åtgärderna ska årligen konkretiseras i särskilda åtgärdsplaner.

## Trafikkontorets förslag till åtgärdsplan 2015

Då Stockholm växer är det av yttersta vikt att trafiksäkerhetsarbetet ligger i linje med de ökade krav som ställs på stadens gator och offentliga rum då de kommer användas av allt fler medborgare. Fler fotgängare, cyklister och kollektivtrafikresenärer kommer att röra sig på stadens gator och staden har ett ansvar att tillgodose god trafiksäkerhet. I enlighet med stadens budget ska Stockholm ha en trafikmiljö som utgår från de oskyddade trafikanterna. Staden ska arbeta aktivt med att förebygga trafikolyckor och skapa säkrare trafikmiljöer. Särskild vikt ska läggas vid trafiksäkerheten vid skolor, tungt belastade och olycksdrabbade gång- och cykelstråk och andra miljöer med många utsatta trafikanter.

Trafiksäkerhetsfrågorna är viktiga i trafikkontorets verksamhet och trafiksäkerheten ska beaktas i samtliga projekt som genomförs. Det betyder att flera av kontorets trafiksäkerhetsåtgärder ingår som en naturlig eller kompletterande del i projekt som inte är direkta trafiksäkerhetsprojekt.

Denna åtgärdsplan är en sammanställning av de specifika trafiksäkerhetssatsningar som kontoret planerar att genomföra under 2015.

Stadens trafiksäkerhetsarbete ska fokusera på de åtgärder som ger stor trafiksäkerhetseffekt som staden har rådighet över. Enligt Trafiksäkerhetsprogrammet innebär detta att arbeta för lägre hastigheter, säkra huvudgator och ökad kunskap hos alla som bor och verkar i staden. Nedan görs en sammanställning av föreslagna insatser inom respektive område. Under respektive rubrik finns en mer utförlig beskrivning av åtgärderna.

- Säkra huvudgator och åtgärder för säkrare korsningspunkter
  - Obevakade övergångsställen med dubbla körfält
  - Arbete med skolor för ökad trafiksäkerhet
  - Åtgärder inom ramen för Cykelplanen
  - Trafikantförbättrande åtgärder
- Hastighetsplaner och åtgärder för att nå hastighetsefterlevnad
- Åtgärder för ökad kunskap och strategiskt trafiksäkerhetsarbete
  - Trafiksäkerhetsåtgärder för gående och cyklister
  - Nollvisionen 2.0

## Säkra huvudgator och åtgärder för säkrare korsningspunkter

I enlighet med stadens budget för 2015 ska Stockholm arbeta aktivt med att förebygga trafikolyckor och skapa säkrare trafikmiljöer. Särskild vikt ska läggas på miljöer med många utsatta trafikanter. Stadens trafiksäkerhetsprogram lyfter fram att gående och cyklister är två mycket utsatta grupper i stockholmstrafiken. Många barn, äldre och personer med funktionsnedsättningar tar sig fram som gående. Att säkra punkter där gående och cyklister korsar motorfordonstrafik är en viktig åtgärd för att förbättra säkerheten för dessa.

### **Obevakade övergångsställen med dubbla körfält**

Obevakade övergångsställen där gående måste korsa mer än ett körfält i samma riktning innebär en särskilt utsatt situation för oskyddade trafikanter. Under 2012 utförde kontoret en förstudie av ett 20-tal obevakade övergångsställen med två eller flera körfält i samma riktning. Utifrån studien planerar kontoret att åtgärda två till tre platser per år. Trafikkontoret planerar att åtgärda följande platser under 2015

- *Sveavägen – Kungstensgatan:* Flytt av kantsten, breddning av mittrefug, busskuddar samt flytt av busshållplats.
- *Birger Jarlsgatan – Jakobsbergsgatan:* Upphöjd korsning.
- *Sofielundsvägen – Röda Backens väg:* Flytt av övergångsställe och busshållplatser. Breddning av mittrefug.

Under 2015 planeras projektering av åtgärder på Hägerstensvägen strax öster om Södertäljevägen.

De totala utgifterna under 2015, inklusive nedlagd tid och utredning för hela projektet, beräknas till cirka 6 mnkr. Kontoret har beviljats statlig medfinansiering för projektet på 1,5 mnkr.

### **Arbete med skolor för ökad trafiksäkerhet**

Kontoret har gjort en översiktlig genomgång av 100 grundskolor med avseende på trafikmiljön och har identifierat skolor som är i behov av trafiksäkerhetsåtgärder. Kontoret ska de närmaste åren prioritera åtgärder vid de skolor som bedöms ha störst behov. De planerade åtgärderna är både fysiska och beteendepåverkande och syftar till att åstadkomma trafiksäkerhet och ökad tillgänglighet för oskyddade trafikanter - gående och cyklister.

#### ***Plan för säkrare skolvägar***

Under 2015 ska trafikkontorets plan för säkra och trygga skolvägar färdigställas. Syftet med planen är att systematisera arbetet med skolvägarna. Planen ska fungera som stöd i planeringsprocessen vid nyexploatering samt vid ombyggnation av befintliga miljöer kring skolor för att på så sätt skapa säkrare trafikmiljöer.

Under arbetet med planen för säkrare skolvägar har nya kriterier tagits fram för hur prioriteringen av skolor som är i behov av trafiksäkerhetsåtgärder ska ske. Prioriteringsordningen av de 100 grundskolor som kontoret tidigare har gått igenom ska därför ses över under 2015 utifrån de nya kriterierna. Översynen kan medföra en del omprioriteringar av skolorna men aktuella skolor under år 2015 kommer att vara desamma.

***Beteendepåverkande åtgärder***

Trafikkontoret har utvecklat en välfungerande arbetsmetod för att stötta och uppmuntra attityd- och beteendeförändringar för hållbart resande till och från stadens skolor. Grundläggande för detta arbete är kunskaps-, attityd- och beteendepåverkan genom information, kommunikation och olika aktiviteter och åtgärder som gynnar gång, cykling och användning av kollektivtrafik.

***Fysiska åtgärder vid prioriterade skolor***

Under 2015 planerar trafikkontoret att avsluta påbörjade åtgärder vid Norra Ängby skola, Hässelby Villastads skola, Västbergaskolan och Sturebyskolan. Kontoret planerar även att påbörja genomförande av trafiksäkerhetsåtgärder vid Sköndalsskolan, Södra Ängby skola, Örbyskolan och Finska skolan/Fridhemsskolan. Utgifterna för genomförandet av åtgärderna beräknas uppgå till ca 14 mnkr. Åtgärderna syftar till att säkra korsningspunkter, förbättra separering och sänka hastigheten genom till exempel gupp, avsmalningar, räcken och belysning. Utöver detta behövs medel för genomförande av mindre åtgärder vid ett par skolor samt utredning och projektering av åtgärder vid ytterligare skolor inför kommande år. De totala utgifterna under 2015, inklusive nedlagd tid och utredning för hela projektet, beräknas till cirka 16,3 mnkr. Kontoret har ansökt om statlig medfinansiering för projektet, men har inte fått besked om det beviljats.

***Åtgärder inom ramen för Cykelplanen***

Inom ramen för cykelplanen genomför kontoret en mängd investeringar för att förbättra trafiksäkerheten för cyklister och gående. Många nya cykelvägar, cykelbanor och cykelfält ska bidra till ökad separering mellan trafikslagen. På pendlingsstråken föreslås att oreglerade korsningspunkter hastighetssäkras, att cykelbanorna breddas och att kantstenar och andra hinder avlägsnas. I planen finns direktiv för drift och underhåll för att öka trafiksäkerheten, exempelvis att cykling ska göras möjligt året om genom förbättrad vinterväghållning, sand- och lövsopning samt halkbekämpning. Fler åtgärder inom ramen för cykelplanen kommer att föreslås trafiknämnden i ett inriktningsbeslut, planerat till mars 2015.

***Trafikantförbättrande åtgärder***

Under samlingsnamnet trafikantförbättrande åtgärder ryms kontorets små och medelstora förbättringsåtgärder som inte hanteras i något större projekt. Merparten av ombyggnationerna syftar till att förbättra trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter genom hastighetsdämpning och/eller målning och kantstensjustering för att

skapa bättre framkomlighet för cykeltrafiken och kollektivtrafiken. Gemensamt för åtgärderna är att de är av mindre omfattning och att de utförs via upphandlad årsentreprenör. Beroende på entreprenörens resurser planerar kontoret att under året genomföra cirka 20-30 åtgärder av denna karaktär.

Exempel på åtgärder som planeras byggas under 2015:

Buskuddar på Karlavägen i korsningen Sibyllegatan/  
Engelbrektsgatan, nya refugöron på Karlavägen vid Tyska Skolan,  
asfaltsgupp på Tegeluddsvägen vid Tegeluddsviadukten och  
avsmalningar med trädplanteringar på sträcka längs Grimstagatan.  
Vidare genomförs några förbättringar av befintliga cykelstråk t.ex.  
ny cykelbana förbi S:t Eriksplan mellan S:t Eriksgatan och  
Torsgatan, breddad GC-bana på Sveavägen från Sveaplan till Norra  
Stationsgatan, nya cykelfält på Odengatan samt förläggning av  
cykelbanor bakom busshållplatser på Färögatan.

För att förbättra framkomligheten för fotgängare planeras breddning  
av gångbana vid bland annat Karlbergs Station, Norrtull och  
Bävervägen.

Utgifterna för respektive delprojekt varierar mellan 0,05 och 2,0  
mnkr. Sammantaget överskrider beloppsgränsen för kontorets  
delegation och därför krävs ett genomförandebeslut av nämnden.  
De totala utgifterna under 2015, inklusive nedlagd tid, projektering,  
entreprenad, byggledning, besiktning etc, för hela projektet  
beräknas till cirka 20 mnkr. I den summan ingår även utgifter för  
utredning och projektering av åtgärder inför kommande år. Projekt  
som rör kollektivtrafiken samfinansieras oftast av  
trafikförvaltningen på Stockholms läns landsting.

## Hastighetsplaner och åtgärder för ökad hastighetsefterlevnad

Stockholm har ett övergripande trafiksäkerhetsmål att antalet  
dödade och svårt skadade i polisrapporterade trafikolyckor ska  
minska med 40 procent från 2010 fram till år 2020. I absoluta tal  
innebär detta att år 2020 ska polisens statistik omfatta högst 166  
dödade och svårt skadade. En nyligen gjord översyn av  
trafiksäkerhetsprogrammet visar att Stockholm i dagsläget är långt  
ifrån att nå detta mål. För att uppnå målet krävs betydande insatser  
inom trafiksäkerhetsområdet. Hastighet är den faktor som har störst  
potential att bidra till måluppfyllelsen. För att nå  
trafiksäkerhetsmålet krävs en generell hastighetssänkning i hela  
staden samt ökade insatser för att säkra korsningspunkter.

Hastighetsplanerna är ett verktyg för att verkliggöra detta. Beslut togs i nämnden 19 november 2013 (Dnr T2013-320-02133) att fortsätta hastighetsöversyn enligt metoden ”Rätt fart i staden” för hela staden samt att ta fram förslag till lämpliga och rimliga nivåer på åtgärder.

Under 2015 planeras genomförande av hastighetsplanerna i de så kallade Pilotområdena, dvs Spånga-Tensta, Kungsholmen och Hägersten-Liljeholmen. Hastighetsplaner för ytterligare sju områden är framtagna; Hässelby-Vällingby, Liljeholmen, Skärholmen, Norrmalm, Östermalm, Södermalm och Älvsjö.

Kontoret planerar att under våren 2015 återkomma till nämnden med en redovisning av remissomgången, förslag till genomförande av pilotområdena och förslag på inriktning till fortsatt arbete med hastighetsplanerna.

## Åtgärder för ökad kunskap och strategiskt trafiksäkerhetsarbete

### Trafiksäkerhetsåtgärder för gående och cyklister

I budgeten för 2015 står att trafiknämnden får i uppdrag att följa upp och vidta trafiksäkerhetsåtgärder för gående och cyklister. Genom sjukhusens rapportering av olyckor har en ny problembild vuxit fram under senare år. Den visar på att cykel singelolyckor samt fotgängare singelolyckor, även kallade fallolyckor, utgör de största grupperna av allvarligt skadade.

### Cyklisters singelolyckor

Statistiken visar på en stor ökning av antalet cykel singelolyckor under senaste åren. Ökningen av olyckor är större än ökningen av cyklister under samma period. Tidigare baserades statistiken för cykelolyckor på polisrapporter. Det fanns då ett stort mörkertal för bland annat cykelsingelolyckorna då de inte rapporterades till polisen. Den förbättrade olycksrapporteringen från sjukhus har medfört bättre statistiskt underlag för cykel singelolyckorna. Inom gruppen skadade cyklister utgör singelolyckorna mer än hälften av dem.

Under 2015 planeras en utredning som syftar till att fördjupa kunskapen om de faktorer som leder till cyklisters singelolyckor och därefter utveckla metoder för åtgärder. Utredningen ska resultera i en åtgärdsplan för att minska denna typ av olyckor. Åtgärdsplanen ska ange vad som ska göras, vilken effekt det förväntas ge och vem som är ansvarig för utförandet.

**Fotgängare singelolyckor**

Idag drabbas många fotgängare av fallolyckor och enligt statistiken utgör gruppen den enskilt största olyckstypen. Ungefär hälften av fallolyckorna beror på halt underlag på grund av is eller snö. Fallolyckor är en komplex olyckstyp då det kan bero på många olika orsaker. Under 2015 planeras tre olika delprojekt med syfte att minska fallolyckorna.

Delprojekt 1 innebär en djupanalys av statistiken för fallolyckor i STRADA. Analysen görs med syftet att se hur underlaget ser ut, vilka analyser som kan göras, vilka samband som finns och hur det kan användas inom kontoret.

Delprojekt 2 innebär att sopsaltaren, som har blivit en framgångsrik metod att snöröja ett antal utvalda cykelstråk, även testas på gångbanor. Gångbanor har andra förutsättningar än de stråk som sopsaltaren används på idag. De har exempelvis varierande bredd och material. Gångbanor har även nivåskillnader vid alla övergångsställen.

Delprojekt 3 innebär ett utökat samarbete med fastighetsägare längs ett utvalt stråk för att bekämpa taksnö och isbildningar på gångbana. Syftet med delprojektet är att hitta förbättrade samverkansmetoder mellan fastighetsägare, kommunen och eventuellt andra aktörer att hantera taksnö och isbildningar på gångbana.

**Nollvisionen 2.0**

Stockholm stads trafiksäkerhetsarbete bygger på Nollvisionen, det vill säga att ingen människa ska behöva dödas eller bli allvarligt skadad i trafiken. Trafikverket arbetar nu med en vidareutveckling av Nollvisionen till "Nollvisionen 2.0". Fokus hamnar nu på de allvarliga skadorna och då hamnar trafiken i staden i centrum eftersom det är där det sker flest olyckor med oskyddade trafikanter.

Då trafiken i städerna är komplex ur flera perspektiv kan trafiksäkerhetsfrågorna inte hanteras enskilt, utan bör integreras med andra målområden, tex miljö, hälsa och tillgänglighet.

Nollvisionen 2.0 innebär ett bredare synsätt på trafiksäkerhet där miljöhänsyn och stadsplanering står i fokus och det kommer utgöra basen i översynen av de nationella trafiksäkerhetsmålen. Kontoret kommer under 2015 sträva efter att implementera Nollvisionen 2.0 i stadens arbete.

**Ekonomisk sammanställning**

I tabellen nedan finns en ekonomisk sammanställning för åtgärderna och projekten som redovisas i åtgärdsplanen.

| Åtgärd/projekt                                                  | Uppskattad budget<br>mnkr                                 | Finns inrymt i<br>VP för 2015 |
|-----------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|-------------------------------|
| <b>Driftverksamhet</b>                                          |                                                           |                               |
| Åtgärder för ökad kunskap och strategiskt trafiksäkerhetsarbete | 3,0                                                       | Ja                            |
| <b>Investeringar</b>                                            |                                                           |                               |
| Obevakade övergångsställen med dubbla körfält                   | 4,5                                                       | Ja                            |
| Åtgärder vid prioriterade skolor                                | 16,3                                                      | Ja                            |
| Åtgärder inom ramen för Cykelplanen                             | Behandlas löpande i ärenden till trafiknämnden.           | Ja                            |
| Trafikantförbättrande åtgärder                                  | 20                                                        | Ja                            |
| Hastighetsplaner                                                | Presenteras i separat ärende för trafiknämnden våren 2015 |                               |

**Trafikkontorets förslag**

Kontoret föreslår att trafiknämnden beslutar att godkänna kontorets förslag till åtgärdsplan för Trafiksäkerhetsprogrammet 2015.

Genomförandebeslutet omfattar investeringsåtgärder på 40,8 mnkr för 2015 för att genomföra åtgärder på obevakade övergångsställen med dubbla körfält, trafikantförbättrande åtgärder samt åtgärder vid skolor. Driftverksamheten, dvs åtgärder för ökad kunskap och strategiskt trafiksäkerhetsarbete, omfattar en budget på 3 mnkr.

**Slut**

---