

Handläggare
Catarina Nilsson
08-508 262 42**Till**
Trafiknämnden
2017-03-09

Trafiksäkerhetsprogrammets åtgärdsplan 2016. Slutredovisning.

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner slutredovisning avseende trafiksäkerhetsprogrammets åtgärdsplan för 2016.

Jonas Eliasson
FörvaltningschefMattias Lundberg
AvdelningschefDaniel Firth
Enhetschef

Sammanfattning

Stockholms stads trafiksäkerhetsarbete grundas på ”*Trafiksäkerhetsprogram för Stockholms stad 2010-2020*” som antogs av kommunfullmäktige 2010. Programmet beskriver hur staden ska fokusera och inrikta trafiksäkerhetsarbetet för att nå högsta möjliga effekt utifrån tillgängliga resurser. Åtgärder konkretiseras årligen i särskilda åtgärdsplaner. Stadens trafiksäkerhetsarbete utgår från Nollvisionen, som innebär att ingen människa ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken.

Denna slutredovisning är en sammanställning av de specifika trafiksäkerhetssatsningar som kontoret genomfört under 2016. Genomförandebeslut fattades av trafiknämnden 2016-02-04.

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

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

De totala utgifterna under 2016, inklusive nedlagd tid, utredning/projektering, entreprenad, byggledning, besiktning etc. för projekten är:

- Obevakade övergångsställen med dubbla körfält ca 4,6 mnkr.
- Trafikantförbättrande åtgärder ca 11,1 mnkr.
- Åtgärder för ökad kunskap och strategiskt trafiksäkerhetsarbete ca 3 mnkr.

Kontoret har från Trafikverket erhållit statlig medfinansiering på 1,1 mnkr för åtgärder vid obevakade övergångsställen med dubbla körfält.

En stor del av kontorets trafiksäkerhetsarbete har utgjorts av arbetet med hastighetsplanerna, skolprojekten samt cykelplanens genomförande. Åtgärder inom dessa projekt redovisas separat.

Kontoret har också på olika sätt bidragit till att både den egna och andras kunskap inom trafiksäkerhetsfrågorna ökat. Exempelvis har kontoret deltagit i flera nätverk och arbetsgrupper inom trafiksäkerhetsområdet, beteendepåverkande åtgärder har utförts i samband med de fysiska åtgärderna kring skolorna och stadens olycksstatistik har analyserats och sammanställts i en årsrapport samt använts för att göra t ex ”Hot spots”-kartor.

Bakgrund

Stockholm stads trafiksäkerhetsarbete grundas på *”Trafiksäkerhetsprogram för Stockholms stad 2010-2020”* som antogs av kommunfullmäktige 2010. Programmet beskriver hur staden ska fokusera och inrikta trafiksäkerhetsarbetet för att nå högsta möjliga effekt utifrån tillgängliga resurser. Åtgärder konkretiseras årligen i särskilda åtgärdsplaner. Stadens trafiksäkerhetsarbete utgår från Nollvisionen, som innebär att ingen människa ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken.

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

Ärendets beredning

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

Projektens genomförande

Denna slutredovisning är en sammanställning av de specifika trafiksäkerhetssatsningar som kontoret genomfört under 2016. Genomförandebeslut fattades av trafiknämnden 2016-02-04. Trafiksäkerhetsfrågorna är viktiga i trafikkontorets verksamhet och ska beaktas i samtliga projekt som genomförs. Det betyder att trafiksäkerhetsåtgärder också har ingått som en naturlig eller kompletterande del i kontorets övriga projekt.

Trafiksäkerhetsarbetet ska fokuseras på åtgärder som i trafiksäkerhetsprogrammet pekats ut som åtgärder vilka ger stor effekt och som staden har stor rådighet över. De åtgärder som kontoret har fokuserat sitt arbete på är:

- 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
 - Fotgängares och cyklisters singelolyckor
 - Åtgärder för ökad hastighetsefterlevnad

Nedan följer en sammanställning av insatserna inom respektive område.

Säkra huvudgator och åtgärder för säkrare korsningspunkter

Obevakade övergångsställen med dubbla körfält

Obevakade övergångsställen där fotgängare måste korsa mer än ett körfält i samma riktning innebär en särskilt utsatt situation för oskyddade trafikanter. Arbetet med att åtgärda obevakade övergångsställen med dubbla körfält är ett långsiktigt fortlöpande arbete på trafikkontoret. Under 2016 åtgärdades följande platser:

- *Birger Jarlsgatan – Jutas Backe*, Avsmalning av körbanan och nya farthinder vid övergångsställe.

- *Gjörwellsgatan – Rålambshovsskolan*, Avsmalning av körbanan och nya farthinder vid två övergångsställen.
- *Hägerstensvägen – Södertäljevägen*, Borttaget körfält och nya farthinder vid övergångsställe.
- *Skagaffjordsgatan – Surtsögatan*, Utbyggda öron för avsmalning av körbanan vid övergångsställe.
- *Sofielundsvägen – Röda Backens Väg*, Flyttat övergångsställe samt breddat mittrefug

Den planerade ombyggnationen vid Årstabergsvägen sköts upp på grund av en annan intilliggande entreprenad. Årstabergsvägen planeras att byggas om 2017.

Den före- och efterstudie¹ som trafikkontoret låtit genomföra vid Gjörwellsgatans två ombyggda övergångsställen visar att medelhastigheten sänktes från 31,4 km/h till 22,05 km/h och 85-percetilen från 36,6 km/h till 27,5 km/h. Tillfällena då bilist lämnade gående företräde ändrades från 80 % till 97 % respektive 70,8% till 96 %. Efter ombyggnaden är det inte längre möjligt att köra om vid övergångsställena varvid den olycksrisken är borta.



Avsmalning av körbanan och nya farthinder vid övergångsställe på Gjörwellsgatan vid Rålambshovsskolan.

¹ "Övergångsställen vid dubbla körfält – Efterstudie 2017-01-12", Structor.
Mätningarna är utförda 2012 respektive 2016.



Nya busskuddar och avsmalning av körbanorna vid övergångsställe och cykelpassage vid Hägerstensvägen/Södertäljevägen.

De totala utgifterna under 2016 för åtgärdande av obebakade övergångsställen med dubbla körfält, inklusive nedlagd tid och utredning/projektering för hela projektet, uppgick till 4,6 mnkr.

Kontoret har från Trafikverket beviljats statlig medfinansiering för åtgärderna med 1,1 mnkr.

Arbete med skolor för ökad trafiksäkerhet

Arbetet med att förbättra trafiksäkerhetssituationen och tryggheten runt stadens skolor har utförts enligt "Plan för säkra och trygga skolvägar". Under 2016 utfördes åtgärder vid Björkhagens skola, Långbrodalsskolan, Hässelby villastads skola och Sköndalsskolan. De utförda åtgärderna är både fysiska och beteendepåverkande. Åtgärderna syftar till att resor till och från skolan i högre grad ska ske utan bil samt till ökad trafiksäkerhet, trygghet och tillgänglighet för fotgängare och cyklister. Arbetet med skolorna redovisas separat.

Åtgärder inom ramen för cykelplanen

Inom ramen för cykelplanen har trafikkontoret genomfört en mängd investeringar för att förbättra trafiksäkerheten för cyklister. I några fall har investeringarna också medfört förbättringar för gående. Nya cykelvägar, cykelbanor och cykelfält har bidragit till ökad separering mellan olika trafikslag. På pendlingsstråken har oreglerade korsningspunkter hastighetssäkrets, cykelbanor har breddats och kantstenar och andra hinder avlägsnats. Kontoret har

också under 2016 haft fortsatt fokus på att förbättra drift och underhåll för att öka trafiksäkerheten för cyklister, exempelvis genom förbättrad vinterväghållning, sand- och lövsopning samt halkbekämpning. Åtgärder inom ramen för cykelplanen redovisas i separata ärenden.

Trafikantförbättrande åtgärder

Under samlingsnamnet trafikantförbättrande åtgärder ryms trafikkontorets små och medelstora förbättringsåtgärder som inte hanteras i något större projekt. Under 2016 har följande åtgärder genomförts:

Ytterstad, söderort:

- *Blommensbergsvägen*, nytt övergångsställe med busskuddar.
- *Juvelerarvägen*, nytt övergångsställe med busskuddar.
- *Pingstvägen*, två nya övergångsställen och refuger.
- *Instrumentvägen*, nytt övergångsställe och ny gångbana för avsläpp till verksamheter.
- *Gösta Ekmans väg*, sänkning av kantsten

Ytterstad, västerort:

- *Annedalsvägen*, två upphöjda gångpassager gjordes om till övergångsställen varav det ena övergångsstället byggdes om med brantare ramper.
- *Nyängsvägen*, nya busskuddar vid befintligt övergångsställe.
- *Bergslagsvägen/Tenstavägen*, ny cykelpassage.
- *Solhemsvägen*, avsmalning av gata och busskudde.
- *Salagatan*, nytt övergångsställe.
- *Själlandsgatan*, tillgänglighetsanpassning av övergångsställe.
- *Johannesfredsvägen*, nytt övergångsställe och refuger.
- *Duvbovägen/Rissnavägen*, ny cykelbana.
- *Ärvingegången*, nya cykelställ.
- *Starbovägen*, nytt asfaltsgupp.
- *Vejlegatan*, uppsättning av pollare.
- *Lillsjönäsvägen*, sänkning av kantsten.

Innerstaden:

- *Tegeluddsvägen/Värtans stationsväg*, nya busskuddar vid befintligt övergångsställe.
- *Upplandsgatan/Wallingatan*, refug och cykelfält.
- *Valhallavägen 103*, nya busskuddar vid befintligt övergångsställe.
- *Rörstrandsgatan 39*, kantstenssänkning.
- *Norra Hamnvägen*, ny gångbana.
- *Kungsbron*, nya busskuddar vid befintliga övergångsställen.

- *Tegeluddsvägen 33*, avsmalning av övergångsställe genom ”öron”.
- *Engelbrektsgatan 18*, nya busskuddar vid befintligt övergångsställe.
- *Mäster Samuelsgatan – Klaratunneln*, signalreglering av ett övergångsställe.
- *Linnégatan - Skeppargatan*, nytt asfaltsgupp.
- *Kungsbron 2*, uppsättning av påkörningsbara pollare.
- *Erik Dahlbergsgatan 52*, nytt upphöjt övergångsställe.

De totala utgifterna under 2016 för trafikantförbättrande åtgärder, inklusive nedlagd tid och utredning/projektering, uppgick till cirka 11,1 mnkr, fördelat på Söderort 4,6 mnkr, Västerort 2,5 mnkr och Innerstaden 4 mnkr.

Hastighetsplaner och åtgärder för ökad hastighetsefterlevnad
Låga hastigheter och säkra korsningspunkter är viktiga parametrar för att Stockholm ska kunna nå trafiksäkerhetsmålet.

Hastighetsplaner

Arbetet med hastighetsplanerna har pågått sedan 2012 och under 2016 genomfördes den första omskyltningen. Omskyltningen omfattade hastighetssänkningar i de tre pilotområdena Spånga-Tensta, Kungsholmen samt Hägersten med delar av Liljeholmen. Hastighetsplaner för resterande delen av staden är under framtagande. Åtgärder inom arbetet med hastighetsplanerna redovisas i separata ärenden.

Åtgärder för ökad kunskap och strategiskt trafiksäkerhetsarbete

Trafikkontoret ska arbeta för att öka kunskapen om faktorer som påverkar trafiksäkerhetsläget och effekter av olika åtgärder. Under 2016 har detta utförts på flera olika sätt. Åtgärderna inom detta område har till största delen finansierats inom driftbudgeten.

Fotgängares och cyklisters singelolyckor

Genom sjukhusens rapportering till Strada² har kunskapen om de olyckor som sker inom trafikkontorets ansvarsområde ökat och en ny problembild vuxit fram. En sammanställning av olyckorna visar att cykelsingelolyckor samt fotgängarsingelolyckor, även kallade fallolyckor, är de olyckskategorier som har flest antal allvarligt skadade. Kontoret har under 2016 arbetat med två projekt där syftet

varit att genom djupanalyser i Strada öka kunskapen om de faktorer som leder till olyckor samt lokalisera olycksdrabbade platser.

Cyklisters singelolyckor

Kontoret har låtit göra en djupstudie av alla singelolyckor som inträffat under perioden 2010-01-01 – 2014-06-30. ”PM om cykelsingelolyckorna i Stockholms stad under 2010-01-01 – 2014-06-30” färdigställdes under 2016. Resultatet visar att flest personer har skadats när de har bromsat kraftigt (hand- och/eller fotbroms) (15 %) eller kört mot/upp/ner för en kantsten (12 %). Även halka på vinterväglag och grus, väjning samt att cykeln har gått sönder har varit vanligt förekommande olycksorsaker. Bantrafikspår är också en olycksorsak som sticker ut ovanligt mycket med tanke på den lilla mängd spår som finns i Stockholm.

De olycksorsaker som ur ett väghållarperspektiv kan anses som möjliga att åtgärda står för knappt hälften av alla olyckor.

Halka	18 %
- Halka is	9 %
- Halka löv	1 %
- Halka rullgrus	8 %
Kantsten	12 %
Spårvagnsspår	4 %
Hinder	11 %
- Föremål på vägen	4 %
- Grop	3 %
- Blockerad cykelbana	2 %
- Beläggning gupp	1 %
- Gupp	1 %
Totalt	45 %

Andel skadade personer fördelat på olycksorsak³ där olycksorsaken anses möjlig att åtgärda ur ett väghållarperspektiv. Källa: PM om cykelsingelolyckorna i Stockholms stad under 2010-01-01 – 2014-06-30, Sweco

Rapporten har medfört värdefull kunskap både till kontorets strategiska trafiksäkerhetsarbete men också för att göra fysiska åtgärder. En inledande kontakt har också tagits med Trafikförvaltningen för att diskutera spårproblematiken.

Hot spot

Kontoret har genom att identifiera platser med fem eller fler olyckor inom en radie om fem meter ifrån varandra sammanställt särskilt olycksdrabbade platser för gående exkl. fotgängare singel (fallolyckor). Resultatet har sammanställts till flertalet "Hot spots"-kartor. För att försöka hitta olycksorsakerna pågår djupstudier av ett antal platser. På vissa platser är det svårt att hitta olycksorsaken, men på platser där olyckssamband går att få fram ska åtgärder om möjligt utföras. Ett exempel på plats där olycksorsak har kunnat identifieras är Skärholmsplan. Vid hälften av olyckorna på platsen handlar det om att fotgängaren har blivit knuffad av bussens bakparti. Vid platsbesök kunde konstateras att bussens bakparti går ut över gångytan när bussen svänger. En diskussion pågår med Trafikförvaltningen för att hitta en ny utformning för platsen.

Arbetet med att ta fram "Hot spots"-kartor för ytterligare olyckskategorier som gåendes fallolyckor, cykel singel och cykel exkl. singel kommer att fortsätta under 2017.

Övrigt

Förutom insatserna som genomförts inom denna åtgärdsplan pågår ytterligare projekt inom kontoret i syfte att minska fotgängares och cyklisters singelolyckor, t ex "jämförd TA-plan", sopsaltning av cykelbanor, "jämförd snöröjning" samt att insiktsutbildningen för entreprenörerna även inkluderar en trafiksäkerhetsdel.

Åtgärder för ökad hastighetsefterlevnad

Trafikkontoret har genomfört en översyn över trafiksäkerhetstillstånd för gång-, cykel- och mopedpassager (gcm-passager) på huvudgatunätet och analyserat samt prioriterat utvalda platser för fysiska åtgärder.

Urvalet för fysiska åtgärder har baserats på: huvudgata, det ska ha inträffat minst en trafikolycka med oskyddad trafikant, det ska vara en röd passage⁴ enligt Trafikverkets kriterier samt en icke signalreglerad passage. Totalt har staden 303 st gcm-passager som uppfyller kriterierna för urvalet. Dessa 303 st gcm-passager har därefter sorterats efter antal trafikolyckor där passager med flest trafikolyckor prioriteras högst. Ytterligare faktorer som vägs in i prioriteringen är om gcm-passagen ligger inom 300 m från en skola, gcm-passagen ingår i ett pendlingsstråk för cykel och om passagen ligger i ett stadsdelsområde som ingår i hastighetsplanen del 3 och 4 (dvs. de områden som ligger sist i tidplanen).

⁴ Ingen hastighetsdämpande åtgärd är genomförd vid passagen.

Trafikkontoret har under 2016 gjort en kunskapssammanställning samt tagit fram riktlinjer för utformning av gångfartsområden. Bakgrunden till projektet är att kontoret får in många medborgar-ärenden gällande höga hastigheter och upplevd otrygghet inom gångfartsområden samt att många projektledare upplever att det saknas stöd i hur gångfartsområden bör utformas för att få fordonstrafikanter att hålla gångfart. Pippi Långstrumps gata och Henriksdalsallén har fungerat som referensobjekt. Under 2017 kommer arbetet följas upp genom att utformningsförslagen testas på Pippi Långstrumps gata.

Under 2016 utfördes en mindre kommunundersökning för att inhämta erfarenheter av olika tekniska produkter för ökad trafiksäkerhet. Utifrån resultatet har kontoret valt att jobba vidare med hastighetspåminnande skyltar (t ex ”Du kör i xx km/h” eller ”Du kör för fort”). Kontoret avser att under 2017 starta upp ett arbete med tre roterande skyltar.

Trafikkontoret har inlett ett arbete med att studera möjligheterna för ATK (automatisk trafiksäkerhetskontroll) på stadens vägnät. Med nu gällande begränsning som innebär att ATK-kameror inte sätts upp på vägar med flera körfält, är användningsområdet begränsat. På Drottningholmsvägen finns sedan år 2006 4 stycken ATK-kameror i drift. I oktober 2016 utförde kontoret en ny mätning av hastigheterna på de platser som mättes i samband med uppsättningen av kamerorna. Resultatet visar att kamerornas positiva effekt kvarstår. Se tabell nedan.

Mät punkt på sträcka	Mot Ekerö				Mot Brommaplan			
	2003	2007	2016	Förändring 2003-2016	2003	2007	2016	Förändring 2003-2016
Åkeshovsvägen – Skålpundsvägen								
Mätt medelhastighet km/h	54	50	52	-2 km/h	58	52	51	-7 km/h
Hastighet 85-percentil	64	59	60	-4 km/h	68	61	59	-3 km/h
Andel som kör för fort %	65	46	52	-13 %	80	61	48	-32 %
Åkeshovsvägen - Kvarnstugvägen								
Mätt medelhastighet km/h	52	54	53	+1 km/h	53	53	49	-4 km/h
Hastighet 85-percentil	64	62	60	-4 km/h	67	62	57	-10 km/h
Andel som kör för fort %	55	66	56	+1 %	62	64	36	-26 %
Gubbkärrsvägen - Rånövägen								
Mätt medelhastighet km/h	52	53	51	-1 km/h	59	53	54	-5 km/h
Hastighet 85-percentil	64	60	59	-6 km/h	70	63	62	-8 km/h
Andel som kör för fort %			48				60	

Sammanställning över uppmätta hastigheter 2003, 2007 och 2016 vid Drottningholmsvägens ATK-kameror.

*Övrigt***Översyn av mål och indikatorer**

Enligt trafiksäkerhetsprogrammet ska en avstämning av programmets målstruktur ske år 2013 och 2016. Detta för att säkerställa att målen är så relevanta och bra som möjligt. Översynen pågår och kommer att presenteras för nämnden under våren 2017.

Nätverk/Kunskapsutbyte/Kunskapsspridning

Trafikkontoret har deltagit med en representant i GNS väg (Gruppen för nationell samverkan) som leds av Trafikverket samt i den underliggande samverkansgruppen, Gång och cykel. Samverkansgruppen Gång och cykel har under året arbetat med *"Inriktning för säker gångtrafik"*. Inriktningen kommer att färdigställas under våren 2017.

Kontoret ingår i ett trafiksäkerhetsnätverk tillsammans med Göteborg, Malmö, Umeå, Uppsala och Huddinge. Nätverket har träffats två gånger under 2016. Syftet med nätverket är att utbyta erfarenheter och kunskap inom trafiksäkerhetsområdet.

Kontoret ingår också i ett egeninitierat kommunalt Strada-nätverk som startades under 2015. Nätverket syftar till att sprida kunskap om användandet av databasen och diskutera olycksstatistikens problem och möjligheter.

Under 2015 infördes skärpta regler kring olycksrapportering till Strada för sjukhusen, vilket lett till ett ökat statistiskt bortfall som gett stor negativ effekt på statistiken för allvarligt skadade. För att försöka stävja denna utveckling har trafikkontoret under 2016 träffat Transportstyrelsen samt personal och chefer på ett antal rapporterande sjukhus för att understryka Stradas roll och relevans för att staden ska kunna följa trafiksäkerhetsutvecklingen. Sjukhusbesöken är en del i kontorets strategiarbete för att försöka höja antalet rapporterade olyckor från sjukvården och på så sätt återfå en bättre statistisk kvalitet.

Trafikkontoret har tagit emot studiebesök från Sydkorea, NTF samt deltagit vid Resultatkonferensen 2015 och Tylösandsseminariet.

En översyn av trafiksäkerhetssidorna har gjorts på stadens hemsida.

Olycksrapport samt digital åtkomst

Kontoret har sammanställt *"Trafikolyckor 2015. En årlig redovisning av trafikolycksutvecklingen"*. Rapporten sammanfattar föregående års trafikolyckor och hur utvecklingen har sett ut de

senaste åren. Rapporten ligger på stadens hemsida och lägesrapporten godkändes av nämnden 2016-09-22, Dnr T2016-02178.

Under 2016 blev sekretessrensad olycksdata från Strada en del av innehållet i LV⁵, vilket innebär att det nu är möjligt för alla på trafikkontoret att på egen hand titta på olycksstatistiken och kombinera den med annan kartinformation, exempelvis pendlingsstråk för cykel och övergångsställen med farthinder.

Måluppfyllelse

För att öka trafiksäkerheten och därigenom få ner antalet omkomna och skadade krävs ett långsiktigt och kontinuerligt arbete samt att arbetet bedrivs utifrån en tydlig målstyrning. I *"Trafiksäkerhetsprogram för Stockholms stad 2010-2020"* anges nio delmål som är viktiga för att styra mot det övergripande målet. Dessutom anses tre delmål vara prioriterade: säkra huvudgator, hastighetsefterlevnad och ökad kunskap hos alla som bor och verkar i staden. Åtgärder inom dessa områden anses ge stor trafiksäkerhetseffekt och vara åtgärder som staden har rådighet över. De åtgärder som utförts utifrån denna åtgärdsplan ligger helt i linje med de åtgärdsområden som i trafiksäkerhetsprogrammet pekas ut som prioriterade för att nå det övergripande målet.

Kontoret har också, precis som anges i trafiksäkerhetsprogrammet, fokuserat sitt arbete på oskyddade trafikanter.

Tidplan

Projekteten har genomförts under år 2016.

Ekonomi

Genomförandebeslut omfattande investeringsåtgärder på 21 mnkr fördelade på 6 mnkr för åtgärder på obebakade övergångsställen med dubbla körfält och 15 mnkr för trafikantförbättrande åtgärder godkändes av trafiknämnden 2016-02-04.

För driftverksamhet, dvs. åtgärder för ökad kunskap och strategiskt trafiksäkerhetsarbete, antogs en budget på 3 mnkr.

Den totala utgiften för investeringsprojekteten slutade på 15,7 mnkr fördelade på 4,6 mnkr för åtgärder på obebakade övergångsställen med dubbla körfält och 11,1 mnkr för trafikantförbättrande åtgärder.

Förutom att de planerade åtgärderna på Årstabergsvägen skjutits fram till år 2017, utfördes alla planerade projekt vid obehagade övergångsställen med dubbla körfält. För trafikantförbättrande åtgärder angavs redan i genomförandebeslutet att budgeten på 15 mnkr bara var delvis inrymd i verksamhetsplanen. Beslutssumman skulle därför ses som ett budgettak för att trafikkontoret under året skulle kunna arbeta flexibelt med åtgärdsbehoven.

Trafikkontoret beviljades statlig medfinansiering för åtgärderna vid obehagade övergångsställen med dubbla körfält. Finansieringen avsåg 30 % av kostnaderna och den slutliga medfinansieringen blev 1,1 mnkr.

Åtgärd/projekt	Utfall 2016 (mnkr)	Enlig genomförande- beslut 2016 (mnkr)
Driftverksamhet		
Åtgärder för ökad kunskap och strategiskt trafiksäkerhetsarbete	3,0	3,0
Investeringar		
Obehagade övergångsställen med dubbla körfält	4,6	6
Trafikantförbättrande åtgärder	11,1	15

Trafikkontorets förslag

Kontoret föreslår att trafiknämnden godkänner slutredovisning avseende trafiksäkerhetsprogrammets åtgärdsplan för 2016.

Slut