Kommunala trafik-säkerhetsprogram

TIPS OCH RÅD FRÅN KOMMUNER SOM VISAR VÄGEN

Sveriges Kommuner och Landsting

Kommunala trafik-säkerhetsprogram

TIPS OCH RÅD FRÅN KOMMUNER SOM VISAR VÄGEN

Upplysningar om innehållet:
SKL 084527000

© Sveriges Kommuner och Landsting, 2015
ISBN/Bestnr: 978-91-7585-368-0
Foto omslag: Thomas Henrikson
Text och foto: Jan Vejstad
Formgivning: Åkesson & Curry
Tryck: LTAB, 2015

Förord

Trafiksäkerhet har stor betydelse för människors vilja att röra sig i staden, inte minst för barn och äldre. Genom att förbättra trafiksäkerheten förbättrar man livskvaliteten för stadens medborgare. Ett hastighetssäkrat övergångsställe kan göra att föräldrar låter sina barn gå på egen hand till skolan i stället för att skjutsas med bil. Säkra cykelvägar kan bidra till ökat cyklande och ett mer hållbart samhälle.

Nollvisionen är grunden för allt trafiksäkerhetsarbete i Sverige och har som mål att ingen ska skadas allvarligt eller dö i trafiken. Kommunerna har under många år gjort flera förbättringar av trafikmiljön och det finns idag stor acceptans hos allmänheten för lägre hastigheter i staden. Att minska antalet olyckor i våra tätorter är dock inget som låter sig göras över en natt utan det krävs ett långsiktigt arbete. Ett framgångsrikt trafiksäkerhetsarbete förutsätter också att trafiksäkerhetsfrågorna är väl förankrade i kommunens ledning och även integrerade med den övriga stadsplaneringen.

För att stödja kommunerna har Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) tagit fram en inspirationsskrift om kommunala trafiksäkerhetsprogram. Genom reportage, tips och erfarenheter från redan aktiva kommuner hoppas SKL att skriften ska inspirera tjänstemän och politiker till att påbörja och utveckla arbetet med kommunala trafiksäkerhetsprogram.

Handboken är finansierad av Fou-fonden och är producerad under ledning av Erik Levander på SKL och är skriven av Jan Vejstad, Agema konsult. Styrgruppen har bestått av Amir Spahovic, Huddinge kommun, Marie Joelsson, Västerås stad och Andreas Jansson, Falu kommun.

December 2015

Gunilla Glasare
Avdelningschef

Peter Haglund
Sektionschef

Avdelningen för tillväxt och samhällsbyggnad
Sveriges Kommuner och Landsting

Innehåll

7 Kapitel 1. Inledning

8 Kapitel 2. Göteborgs stad

11 Kapitel 3. Eskilstuna kommun

15 Kapitel 4. Huddinge kommun

19 Kapitel 5. Konsultens syn

22 Kapitel 6. En politiker har ordet

25 Kapitel 7. Umeå kommun

28 Kapitel 8. Malmö stad

33 Kapitel 9. Så startar du arbetet med ett trafiksäkerhetsprogram

KAPITEL 1

Inledning

Nollvisionen ligger till grund för allt trafiksäkerhetsarbete i Sverige. Visionen är fastställd genom ett beslut i riksdagen och har lett till positiva förändringar i trafiksäkerhetspolitiken och i sättet att arbeta med trafiksäkerhet. Även internationellt har Nollvisionens tankar fått genomslag där flera internationella storstäder uppmärksammat det svenska initiativet.

I Nollvisionen slås fast att inga människor ska skadas allvarligt eller dö i trafiken. Trots det omkommer hundratals människor varje år på våra vägar och tusentals skadas allvarligt[1]. För att uppnå Nollvisionen krävs att antalet olyckor fortsätter att minska. Därför krävs att vägar, gator och fordon i högre grad anpassas till den människans förutsättningar.

Genom att fler kommuner arbetar strukturerat med trafiksäkerhetsprogram kan vi tillsammans hjälpas åt att rädda liv.

Som ett resultat av arbetet med den här skriften har flera tips identifierats för att starta arbetet med ett kommunalt trafiksäkerhetsprogram. De finner du längst bak i den här skriften. Läs vidare för att mer ingående ta del av intervjuer, fakta och matnyttiga råd från de deltagande kommunernas arbete med kommunala trafiksäkerhetsprogram.

Tillsammans för Nollvisionen

I Tillsammans för Nollvisionen arbetar vi alla – företag, organisationer och myndigheter – gemensamt för att nå målet att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Läs mer på www.trafikverket.se/nollvisionen.

Not. 1. 2014 dödades 270 personer i trafiken och 4900 skadades allvarligt. Källa: Transportstyrelsen 2015.

KAPITEL 2

Göteborgs stad

Göteborgs stad har ett tufft och utmanande mål för trafiksäkerhetsarbetet. De ska gå från cirka 300 till 75 dödade och allvarligt skadade i trafiken 2020. Det finns sällan några politiska motsättningar om målen. Ingen vill ju att människor ska dö i trafiken.

Suzanne Andersson är ansvarig för Göteborgs stads trafiksäkerhetsprogram.

Hon är nöjd med att det nuvarande programmet är ett inriktningsdokument. Tidigare var det mer ett åtgärdsprogram.

– Det är lättare att engagera politiker för ett program som uttrycker mål och strategier istället för det vi haft tidigare då vi förbundit oss för en rad åtgärder som det ibland saknats pengar för, säger Suzanne Andersson.

Foto: Asbjörn Hansen (4103)

Suzanne Andersson.

När man som kommun vill göra ett trafiksäkerhetsprogram är det bra att lära känna kommunens kultur.

Suzanne Andersson tycker att det är viktigt att vara lyhörd för hur politikerna resonerar. Det finns kommuner där politiker är praktiskt handlingsinriktade och så finns de som pekar ut målen och tänker mer strategiskt. Hon tyck-

Göteborgs stads trafiksäkerhetsprogram.

er det är bra att känna efter hur kulturen ser ut. Att också se hur andra program är utformade i kommunen.

– Utan den politiska acceptansen så finns inte de ekonomiska resurserna för att förverkliga programmet, säger Suzanne Andersson.

Hon tycker att det är viktigt att medvetandegöra och bygga kunskap kring sambandet mellan hastighet och skador. Att identifiera vilka vedervärdiga konsekvenser en olycka får.

”Att beskriva skillnaden i hur ett barn skadas i 50 och 30 kilometer i timmen gör argumentationen lättare”.

– Att kunna motivera ett gupp kan vara politiskt kontroversiellt. Men att beskriva skillnaden i hur ett barn skadas i 50 och 30 kilometer i timmen, gör det oftast lättare, säger Suzanne Andersson.

Mindre kommuner

I större kommuner finns det förmodligen resurser bland tjänstemännen som kan ägna sig åt omvärldsbevakning.

– Vi har tillgång till den forskning som SAFER och Volvo bedriver här i Göteborg, säger Suzanne Andersson.

Hon talar ibland med Gullspångs kommun som har en handläggare som ska hålla reda på allt från färdtjänstupphandling, gatubelysning och väg-

beläggning till att också ta hand om trafiksäkerhetsarbetet. Där kan det bli svårt att få tiden att räcka till.

Samarbete med andra

Trafikkontoret i Göteborg anstränger sig för att föra in trafiksäkerhetsaspekterna i olika kommunala sammanhang.

– Att jobba med resande är ett av ämnena i trafiksäkerhetsprogrammet och när frågan om miljöbelastning och resepolicy diskuteras är det enkelt att tala om cykel i tjänsten och hjälmanvändning, säger Suzanne Andersson.

Med stadsbyggnadskontoret diskuteras detaljplaner och hur stråk ska utformas för cyklister och gående.

Viktigt att bevaka så att utformningen blir trafiksäker och med hög kvalitet, tycker Suzanne Andersson.

Cyklister och gångtrafikanter

Suzanne cyklar i Göteborg på en ”tantcykel” och blir omkörd av cyklister i trikåer.

I det trafiksäkerhetsprogram som antogs 2010 är cyklister och gångtrafikanter prioriterade.

– En av de stora utmaningarna är att en cykel numera inte bara är en cykel utan det är alltifrån trehjulingar till elcyklar och paketcyklar. Vi har och kommer att få olika hastigheter med de olika cykeltyperna, säger Suzanne Andersson.

Det medför ökad risk för kollisioner och fallolyckor.

Hon menar att många cykelolyckor är singelolyckor och ser det som en utmaning att lyckas få cyklister att samarbeta med varandra på ett begränsat utrymme.

Fotgängare i singelolyckor utmärker sig vid kommunens mätningar.

Närmare 3000 personer skadades under perioden år 2000–2007.

– Alla de som snubblar och halkar på trottoarer och vägbanor. Det är ju inte hastighetsdämpning som är åtgärden för dem, säger Suzanne Andersson.

Fotgängare hamnar i utkanten av det som traditionellt betraktas som trafiksäkerhetsarbete.

– Vi har lyft ur dem ur vår statistik eftersom de behöver egen uppmärksamhet, avslutar Suzanne Andersson.

KAPITEL 3

Eskilstuna kommun

Eskilstuna kommun har som många andra kommuner en äldre stadskärna där det är svårt att bredda ytorna för gång- och cykelpassager. Genom kommunen passerar ån och järnvägen med ganska få överfartspunkter. Gång- och cykelvägnätet är väl sammanfogat men har inte den bredd som ger framkomlighet och trygghet.

Stadsbyggnadsförvaltningen i Eskilstuna hade tagit fram en trafikplan och en cykelplan, men tyckte inte att det räckte. Önskemålet att ta fram ett trafiksäkerhetsprogram hade funnits länge men det var först när kommunfullmäktige antog en strategi för trygghet och säkerhet som delområdet trafik antog ett eget program under sommaren 2015.

– Vi har all kompetens på avdelningen så det var bara att sätta igång, säger trafikplanerare Petter Skarin.

–Politikerna i kommunen tycker att trafiksäkerhet är viktigt ur ett rent generellt perspektiv, men om det inte finns resur-

Petter Skarin

ser i form av ekonomi eller intresse att gå på djupet är det svårt att nå resultat, säger han.

– Vi på trafikavdelningen har länge känt ett behov av ett program som hjälper oss att prioritera bättre och samtidigt få en bredare förankring, säger Petter Skarin.

När det gäller motorfordon har trafikavdelningen kunnat visa sambandet mellan gjorda investeringar och samhällsekonomiska vinster. Olycksnivåerna för bilar i tätorten har minskat därför att problemen varit lätta att identifiera och även lätta att åtgärda.

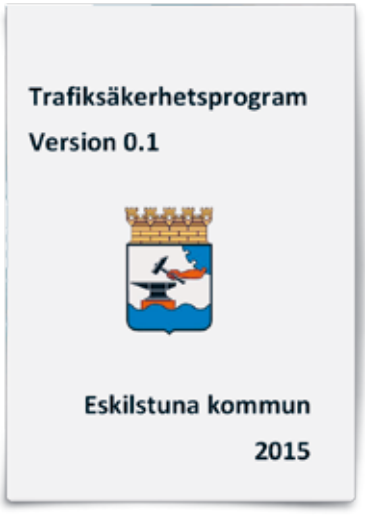
- Vi har till exempel byggt cirkulationsplatser och minskat antalet körfält, säger Petter Skarin.

Däremot har kostnaderna för olyckor med fotgängare och cyklister inte varit i fokus på samma sätt. Med förbättrade mätmetoder hoppas trafikavdelningen få bättre kontroll över olyckor och risker för oskyddade trafikanter.

Regelbundna kontakter med sjukhuset

I Eskilstuna har man genomfört en STRADA-analys över den senaste femårsperioden och även gjort årliga sammanställningar sedan 2007.

– Vi har regelbundna träffar med personalgruppen från akuten på Mälarsjukhuset där vi beskriver vilka trafiksäkerhetsåtgärder som vidtas. Det uppskattas och leder förhoppningsvis till ett större engagemang, säger Petter Skarin.



Eskilstuna kommuns trafiksäkerhetsprogram v.01.

Breddning av trafikarbetet

– Vi på trafikavdelningen har tidigare känt oss ensamma i jobbet med trafiksäkerhet och frågat oss om det bara är vi som ska jobba med allt från kampanjer till ombyggnationer, säger Petter Skarin.

Trafikavdelningen önskar få med andra förvaltningar i genomförandet av trafiksäkerhetsprogrammet och ser programmet som en större möjlighet att få in fler perspektiv och fler aktörer.

Trafiksäkerhetsprogrammet ska genomsyra planeringen hos många fler förvaltningar och komma med tidigt i detaljplaneprocessen samtidigt som barn- och utbildningsförvaltningen ska bli mer aktiv.

– Det ser vi som en av de största fördelarna med att ha ett trafiksäkerhetsprogram, menar Petter Skarin.

Vart femte år genomför Eskilstuna en resvaneundersökning med cirka två tusen intervjusvar.

”Vi har märkt att både bil och cykeltrafiken har ökat och att mopedolyckor minskat sedan mopedkortet infördes.”

– Det är en bra indikator för oss på trafikavdelningen. Vi har märkt att både bil- och cykeltrafiken har ökat och att mopedolyckor minskat sedan mopedkortet infördes, säger Petter Skarin.

Trafikavdelningen har användning för en uppdaterad nulägesbeskrivning av trafiksituationen oberoende av om det utformas ett trafiksäkerhetsprogram eller inte.

– Det är lättare och mer trovärdigt att gå in i ett vidare arbete. Ofta är det så att beslut tas utifrån det som går att se och förstå. Det behöver inte vara så energikrävande, säger Petter Skarin.

Trafikombud

Sedan fyra år tillbaka har praktiskt taget alla skolor i Eskilstuna trafikombud som har en samordnande roll i trafikfrågor. Det fungerar bra.

– Tidigare har vi jobbat med att till exempel förbättra trafiksituationen vid en skola, men de erfarenheter vi fick förmedlades inte till de övriga. Så trafikavdelningen fick lägga ner mångdubbelt med energi för att förmedla erfarenheten till andra skolor, säger Petter Skarin.

En del av Eskilstunas trafiksäkerhetsprogram får med barnperspektivet på ett tydligt sätt.

Insatser för barn

För årskurs två finns en utbildning som heter ”Säkerhet på buss” men den är bredare än så och har kompletterats med en mopedkurs och allmän trafiksäkerhetskurs för årskurs åtta.

– Ett behov som uppstått eftersom polisen inte haft tid att uppfylla det här behovet, säger Petter Skarin.

Att ha ett trafiksäkerhetsprogram tycker han medför en rad fördelar.

– Vi har en trafikplan och en cykelplan som är välskrivna och tydliga – men det saknas ett systematiskt arbete för att förverkliga dem. Det misstaget ska vi inte göra med trafiksäkerhetsprogrammet, säger Petter Skarin.

KAPITEL 4

Huddinge kommun

Bilister som klagar på köer, snöröjning och bristen på parkeringsplatser.Det är en verklighet som många kommuner upplever. I Huddinge ger det kommunala trafiksäkerhetsprogrammet vägledning och anvisningar för hantering och åtgärder. Åtgärder som utförs på rätt ställe och inte alltid för dem som ropar högst.

Kommunkontoret i Huddinge ligger utmed Kommunalvägen. Faktiskt en av de gator där det inte gjorts några betydande ingrepp i trafikmiljön.

– Vårt arbete med trafiksäkerhet började för länge sedan, säger Annika Löfmark projektledare vid gatu- och trafikenheten.

Huddinge kommun har som tradition att arbeta med gupp i bostadsområden och med påkostade övergångsställen med högre säkerhetsklassning.

– Tidigt började vi jobba med säkerheten kring Huddinges skolor genom att göra en hastighetsöversyn enligt riktlinjerna i skriften ”Rätt fart i staden” säger Annika Löfmark.

Annika Löfmark.

Trafikingenjören Amir Spahovic och Rebecca Bergendahl undersöker effekten av ett nybyggt övergångsställe.

I anslutning till hastighetsöversynen 2011 genomförde kommunen en kampanj som vände sig till medborgarna och syftade till att skapa förståelse för sänkta hastigheter. Många uppfattade budskapet.

Efter översynen tog kommunens tjänstemän initiativet till att skapa riktlinjer att arbeta efter.

– Vi behövde något mätbart och uppföljningsbart, säger Annika Löfmark.

När det kom en förfrågan från SKL 2012 om att bli pilotkommun för trafiksäkerhetsprogrammet vände sig stadsbyggnadsenheten till politikerna som nappade direkt.

Det har inte alltid funnits enighet bland politikerna minns Annika Löfmark.

– Det finns två grupperingar. En som förordar avsmalningar av vägbanan och en som betonar framkomlighet. Så helt smidigt är det inte alltid, men de accepterar oftast våra förslag, säger Annika Löfmark.

Stadsbyggnadskontoret har all kompetens för att genomföra trafikarbetet, men tar ändå in kompetens utifrån vid vissa trafikräkningar och utredningar.

På avstånd hörs ljudet från den intensivt trafikerade statliga Huddingevägen. Två tjänstemän i orange västar kommer in genom kommunens entré och frågar efter nycklarna till en eldriven tjänstebil.

– Det är så här vi är klädda när vi rör oss ute i trafiken. Både för vår säkerhet och som identifikation, säger Annika Löfmark.

Huddingevägen är hårt belastad under rusningstid och de tvärgående kommunala vägarna är täta av bilar.

– Det är uppenbart att Huddingeborna använder sina bilar för arbetsresor, säger Annika Löfmark.

Det är först på senare tid som kommunen på allvar börjat bygga gång- och cykelvägar.

Här har det uppstått problem eftersom äldre villaområden är byggda med bilen som utgångspunkt. All trafik sker här blandat och det är viktigt att hålla nere hastigheten.

Samtidigt finns flerfamiljshus där vissa gator är helt trafikseparerade, men där det inte går att utestänga biltrafiken helt.

Annika Löfmark önskar att cyklisterna skulle höra av sig mer. När det genomförs förändringar för bilisterna får gatu- och trafikenheten höra det direkt.

– Jag tror att högljudda bilister lättare påverkar politikerna. Samtidigt har vi under en tioårsperiod säkert tredubblat cyklandet, säger Annika Löfmark.

Genom att granska trafikolycksstatistiken får kommunen kunskap om trafikutvecklingen.

Det som ökar mest är fallolyckorna. Det finns sprickor på gångbanor där folk snubblar men ingen begär att kommunen ska åtgärda dem, inte heller på cykelbanor. Däremot hörs många av då det är gropar i vägbanan.

Trafiksäkerhetsprogram för Huddinge kommun.

– Jag tror att det är viktigt för kommuner att visa politikerna – att se behov och åtgärder och faktiskt visa hur det ser ut. Det här har vi gjort och att även kunna fokusera på en viss typ av olyckor under en treårsperiod, säger Annika Löfmark.

Hon tror också att trafiksäkerhetsprogrammet har underlättat diskussionerna med kollektivtrafiken. Till exempel när det gäller den tidsåtgång som krävs för att passera ett farthinder. De ser att det finns kunskap och en tanke med de förslag till lösningar vi lägger fram.

Att ha ett trafiksäkerhetsprogram betyder att det finns något strukturerat att jobba efter så att vi inte håller på lite varstans tycker Annika Löfmark.

Skulle trafikingenjören eller planeraren sluta sin anställning så vet vi inte riktigt var vi står utan programmet.

Att ha ett trafiksäkerhetsprogram handlar enligt Annika Löfmark om ansvar. Även om det inte går att räkna hem säkerhetsvinster genom att förhindra olyckor.

– Vi har som kommun ett ansvar för att inte någon ska skadas när människor tar sig till jobbet eller går för att handla mat. Man ska kunna leva sitt liv utan att drabbas eller själv orsaka en olycka, säger Annika Löfmark.

– Vi skulle tydligare ha visat tjänstemän på de egna förvaltningarna att vi jobbar med programmet. Det skulle varit enklare om förståelsen för vårt arbete hade funnits med från början, avslutar Annika Löfmark.

Kampanjen Etikett och trafikvett.

KAPITEL 5

Konsultens syn

Roger Johansson arbetar som konsult och är bland annat en av författarna till boken ”Trafiksäkra staden” som är en handbok om kommunala trafiksäkerhetsprogram.

Vad gör man som konsult på detta område?

– Beroende på kommunens egna resurser kan man göra lite olika saker. Man kan vara utredare och projektledare. Dels sammanställer man fakta men man kan också leda en utvärderingsprocess. Ibland kan kommunen ta över processen själv.

Roger Johansson

Hur ska en kommun komma igång med arbetet?

Roger Johansson menar att en utlösande faktor i en kommun kan vara en händelse som får publicitet eller drabbar en särskilt utsatt grupp. Då görs en analys av olyckan. Analysen kan vara både specifik och generell. En igångsättning av arbetet kan också drivas av markexploatering och att man förtätar bebyggelsen eller att det finns en konkurrensutsatt stadskärna där det rör sig många gående. Det är vanligt att börja med en inventering av det läge som råder.

Eftersom trafiksäkerhetsprogrammet är ganska omfattande så börjar man ofta med hastighetsplanen. Då mäts hastigheten på de kommunala gatorna och man ser om det finns skillnader mellan de hastigheter som finns och de hastigheter som är önskvärda för att öka säkerheten. Efter det utformas ett åtgärdsprogram för hastighetssäkring. Det kan till exempel röra sig om att anlägga cirkulationsplatser, gupp eller hastighetskameror.

”Eftersom trafiksäkerhetsprogrammet är ganska omfattande så börjar man ofta med hastighetsplanen.”

Roger Johansson

Är det svårare för en liten kommun än en större att skapa ett trafiksäkerhetsprogram?

Det tror inte Roger Johansson.

– Det har nog snarare att göra med vilken kultur man har i kommunen. Det är väldigt olika. En liten kommun behöver inte ha det svårare. En stor kommun kan istället få problem med sin volym. Det kostar mycket att åtgärda något.

Det finns 290 kommuner och en del är väldigt lyhörda för hur förändringen av trafiken går till. Man vill veta vad som pågår och försöka återta gaturummet för oskyddade trafikanter så att villkoren blir bättre. Det brukar vara den tyngsta biten i tättbebyggda områden.

STRADA ett bra verktyg

– STRADA är ett viktigt redskap. Det har hög trovärdighet. STRADA ger en odiskutabel plattform för vad kommunen bör prioritera, säger Roger Johansson.

Många kommuner har historiska data både fem och tio år tillbaka i tiden. Sett över en längre tid går det att se vilka korsningar som är olycksdrabbade.

– En liten kommun har ett litet underlag och olyckorna kan vara få och inträffa slumpartat. Då kan det behövas en längre studie för att skapa en bild av säkerhetsläget, säger Roger Johansson.

Kommunen kanske behöver använda andra mått och studera hastigheten till exempel.

– Små kommuner brukar slå ihop olika målområden i samma dokument. Det finns fler än ett sätt att utforma sitt trafiksäkerhetsprogram, säger Roger Johansson.

Hastighetsefterlevnad är en av de viktigaste faktorerna för att uppnå Nollvisionen.

Vilka fördelar ser då Roger Johansson med ett trafiksäkerhetsprogram?

– Kommunen skapar med ett program åtgärder som är välgrundade. Kommer det klagomål kan du ställa dem mot programmet. Ett program medför att åtgärder utförs systematiskt. De flesta resurser som kommunen lägger ner blir mer effektiva i alla led.

Säkerhetsarbetet blir mer transparent. Det går att visa upp ett trafiksäkerhetsprogram eller delar av det och få synpunkter från medborgarna. Det går utmärkt att revidera programmet efter ett antal år. En plan ger alltid stöd för förbättring och utveckling. Eftersom programmet ingår i en plan är det lättare att med trovärdighet begära medel ur budgeten.

Om kommunen arbetar efter riktlinjerna i ”Trafiksäkra staden” så dokumenteras varje steg i arbetet. Bra för kommunens egen del, men också om det anställs en ny handläggare.

KAPITEL 6

En politiker har ordet

Umeå är en snabbt växande stad som ställer krav på en fungerande kollektivtrafik och framkomlighet för alla trafikslag. Under en mandatperiod på fyra år hinner det hända mycket och politikerna i tekniska nämnden ska fatta många beslut och göra många överväganden.

– Det krävs en ganska lång inkörningssträcka innan en ny politikergeneration blir fullt insatt i trafikfrågor, säger Andreas Lundgren, politiker i Umeå och under lång tid förtroendevald i tekniska nämnden.

Även om det talas mycket om hastighet och framkomlighet så tycker Andreas Lundgren att det är mycket annat som måste läras in.

– Det är klart att det går att genomföra utbildningar för politiker, men det viktigaste är att politikerna ställer krav på att beslutsunderlag om trafiken baseras på tillräcklig fakta.

Andreas Lundgren

Singel- och fallolyckor beror ofta på eftersatt underhåll.

Svart på vitt

I Umeå kommun presenteras trafikdatarapporter vart annat år. Här ges svart på vitt vad som skett i kommunen och olyckor kan analyseras.

Trafiksäkerhetsarbetet baseras på fakta för att undvika felprioriteringar och ett nytt trafiksäkerhetsprogram arbetas fram när åtgärderna genomförts.

– Det är viktigt att vi jobbar efter nollvisionen men det gäller att ha koll på alla sorters olyckor, menar Andreas Lundgren

– Upphinnandeolyckor kan ju klassas som lindriga olyckor, men samtidigt vet vi att de kan ge whiplashskador som får stora konsekvenser. I Umeå har vi haft ungefär 700 upphinnandeolyckor under en femårsperiod, säger Andreas Lundgren.

Hastighetsöversyn

Som politiker har Andreas Lundgren följt arbetet i tekniska nämnden och konstaterar att det tidigare diskuterades mycket om framkomlighet och hastighet. Biltrafik kontra gåendes villkor stod i centrum för debatten.

Idag har det förändrats, det är mer accepterat med hastighetsdämpande åtgärder då de resulterat i att färre skadas i trafiken. När möjligheten öppna-

des för kommunerna att sätta hastigheter i 10-steg var Umeå tidigt ute som försökskommun. Den nya hastighetsskyltningen som infördes därefter har fungerat väl och biltrafikens hastighet har anpassats till gatornas utformning.

Nu handlar istället allt mer om cyklisters och fotgängares singelolyckor.

– Där handlar det inte bara om fysiska åtgärder utan också om att arbeta med vad den enskilde kan göra själv. Att ha en cykel som är säker eller att som gående använda broddar då det är halt är viktigt, säger Andreas Lundgren.

I årskurs fyra har cirka 2 000 barn fått trafiksäkerhetsutbildning på cykel.

Det finns två viktiga aspekter på varför kommunerna ska ha ett trafiksäkerhetsprogram enligt Andreas Lundgren.

– Dels handlar det om att göra rätt saker, att lägga pengarna där de mest behövs och där det är riskfyllt.

Att olika trafikslag samarbetar är också ett sätt att utveckla det offentliga rummet. Du får en fungerande stad där människor vågar röra sig mera fritt. Det är en viktig demokratisk aspekt av det hela, avslutar Andreas Lundgren.

KAPITEL 7

Umeå kommun

Umeå kommun har tagit fram trafikdatarapporter sedan 1979 och det är 34 år sedan det första farthindret byggdes. Utanför Coop Forum firar den första cirkulationsplatsen 24 år.

Umeå kommuns trafikavdelning har ett nära och exklusivt samarbete med Norrlands Universitetssjukhus och använder sedan 1990-talet dess olycksstatistik. Den nationella olycksdatabasen STRADA kom först 1999.

– Innan dess hade vi egen personal som gick upp på sjukhuset och hämtade statistiken avpersonifierad. Intresset från kommunen har varit stort sedan länge, både från trafikavdelningen och politiken, säger trafikplaneringschef Marie Frostvinge.

Marie Frostvinge

En grupp av forskare, sjuksköterskor och STRADA-handläggare har studerat statistiken och tittat på tänkbara orsaker till olyckor som sker men också föreslagit ombyggnader.

– Vi visste sedan tidigare att cyklister blev skadade men när vi fick materialet från STRADA och det tidigare trafiksäkerhetsprogrammet 2007 såg vi

att även fotgängare var en olycksdrabbad grupp. Det kom mer som en överraskning, säger Marie Frostvinge och tillägger att det naturligtvis påverkat det nuvarande trafiksäkerhetsprogrammet.

Nu läggs mer resurser på fotgängare och cyklister än tidigare.

– Vi har hela tiden haft politikens fulla stöd eftersom vi kunnat visa hur verkligheten ser ut, säger Marie Frostvinge.

Inger Engström

Kommunen har gjort en hastighetsöversyn som blev klar 2009 och en uppföljning 2014. I anslutning till den genomfördes en enkät och folk verkade nöjda med de nya hastigheterna. Det har inte bara införts 30 km/tim utan det efterlevs också. Sammantaget vid för- och eftermätningar så har Umeå kommun uppnått en sänkning med 3 km/tim.

– Vi får in en del synpunkter från boenden i olika områden. Vi vet faktiskt inte om folk kör för fort eller om de upplever hastigheten som för hög. På en vanlig återvändsgata går vi inte in och mäter hastigheten, säger Inger.

Det klirrar av kaffekoppar i korridoren. Fyra kvinnliga tjänstemän samlas kring ett lågmält samtal om handikapptillstånd och skolskjutsbidrag.

Ett av kommunens projekt handlar om barnens hållbara resande till skolan och säkra skolvägar.

– När vi gjorde trafiksäkerhetsprogrammet 2007 upptäckte vi bristen på trafikkunskap bland yngre och erbjuder nu en gratis utbildning för alla elever i årskurs fyra, säger Marie Frostvinge.

Säkra skolvägar är ett annat projekt inom ramen för trafiksäkerhetsprogrammet.

Nu undersöker trafikkontoret kommundelen Hanöfors.

Marie Frostvinge tycker att trafiksäkerhetsprogrammet har fört mycket gott med sig.

”Vi lägger pengarna där de gör mest nytta.”

– Vi lägger pengarna där de gör mest nytta. Dessutom är det ett stöd när medborgare ringer in och säger ”min gata har så oerhört mycket problem”.

Genom trafikdatarapporten och trafiksäkerhetsprogrammet kan vi då säga att även om den som ringer upplever det som ett problem, så är det inte det jämfört med andra gator, säger Marie Frostvinge.

Utan program menar hon, är det lätt att ge vika för en medborgare som trycker på.

Marie Frostvinge tycker att det är bra att jobba med helheten. Hon har genomfört informationsträffar för nämnderna då politikerna behöver fakta.

– Från skolan får vi ibland höra att inget görs åt trafikmiljön, men glömmer att de faktiskt är en del av kommunen, säger Marie Frostvinge.

Kommunen arbetar integrerat med gång- och cykelvägnät både när det gäller framkomlighet och säkerhet, men betonar att det också är en miljöfråga.

Kampanjen "Kollvisionen" visar vägen i Umeå.

KAPITEL 8

Malmö stad

Malmö, en stad i förändring. Med fem insatsområden ska kommunen öka trafiksäkerheten. Kunskap och kännedom om de trafikolyckor som sker är en viktig del när trafiksäkerhetsarbetet i staden planeras och genomförs.

Per Wisenborn

Då spårvagnarna upphörde att rulla på Malmös gator efterlämnade de breda huvudgator. Dessa har nu trafikseparerats med utrymme för såväl bil och buss som gång och cykeltrafik. Innanför kanalen som går genom staden finns den gamla stadsdelen. Där finns nästan inga cykelbanor eftersom gatorna är smala.

Staden präglas idag av en ung befolkning som till stor del tillkommit med högskolan och med dem ett ökat cyklande. Malmös befolkning beräknas öka med cirka 5000 personer per år.

Per Wisenborn som är trafikplanerare i kommunen och delaktig i det nyligen antagna trafiksäkerhetsprogrammet (strategin) berättar.

– Vi är en cykelstad. Det är vi av både klimatmässiga och topografiska skäl. Vi jobbar på att försöka minska biltrafiken, framförallt i centrum. Samtidigt främjar vi kollektivtrafiken. I övrigt ska det vara ett fotgängarvänligt område.

Matilda Brogård

Utmaningen är att få det att kännas tryggt för de oskyddade.

Med cykel går det lätt att ta sig fram mellan stadens olika kvarter. Per Wisenborn och kollegan Matilda Brogård som är projektledare för trafiksäkerhetsprogrammet visar hur Malmös olika delar hänger samman.

Matilda Brogård berättar om de olyckor som inträffat i Malmö. Naturligtvis är det bara olyckor med personskada som följd som studeras.

Gående och cyklande i singelolyckor är den största kategorin av olyckor och de inträffar i de centrala delarna. Naturligt eftersom flest människor är i rörelse där. Fotgängare som faller är vanligast i anslutning till bussterminaler och järnvägsstationer.

När det gäller påkörda cyklister och fotgängare så är det vanligast på huvudgatorna.

– Sedan har vi platser där det sker ganska många olyckor, men där det inte går att se något mönster. Det sker många olika typer av olyckor vilket gör det svårt för oss att välja åtgärd mer än att göra mindre justeringar, säger Matilda Brogård.

Från program till strategi

Malmös förra trafiksäkerhetsprogram sträckte sig fram till 2012 och nu är ett nytt antaget. Under det gamla programmet har det bland annat tillkommit en ny centralt belägen järnvägsstation i samband med att en ny järnvägstunnel borrats under staden.

Det nya programmet har nu fått benämningen strategi.

– Det beror helt enkelt på att nomenklaturen i kommunen förändrats. Det gamla programmet var inte så konkret som vårt nya. Nu har vi tydligare utstakade ambitioner, säger Per Wisenborn.

Matilda Brogård är nöjd med strategin. Framför allt var det viktigt att berätta för politiken hur det ser ut i Malmö och lyfta fram de problem som finns.

Programmet har utformats av gatukontoret och stadsbyggnadskontoret har varit med i arbetet.

En referensgrupp bestående av Lunds tekniska högskola, polisen, SKL, Trafikverket Göteborgs stad, Stockholms stad och Region Skåne har också deltagit.

– Tidigare var intresset för trafiksäkerhetsfrågor ganska svalt hos politiker och jag kan tänka mig att det är lite av en kultur. Man slår ibland ifrån sig och säger att det är ett individuellt ansvar samtidigt som man förstår vår roll som väghållarpart, säger Per Wisenborn.

Fokus i den nya strategin har förändrats. Nu är det mer konkret och det finns utvecklade fokusområden. I Malmö finns det en egennytta i att ha fasta programperioder.

– Det ger oss möjligheter att rikta om vad det är vi jobbar med, säger Per Wisenborn och tillägger.

– Som en ingång till det nya programmet hade vi en genomgång med politikerna och berättade om olycksanalysen. Vi ville känna dem på pulsen och det blev förvånansvärt positiv respons. Vi berättade att vi hade problem med gående- och cykelolyckor. Det var en väckarklocka.

Malmö kommun har fastställda kommunfullmäktigemål för all verksamhet. Där finns trafiksäkerhet med. Malmös målindikatorer fram till 2020 är att minska antalet dödsolyckor med 50 procent och minska antalet allvarligt skadade med 25 procent.

– När budgeten ska läggas ger trafiksäkerhetsprogrammet ett bra underlag att återkomma till, säger Per Wisenborn.

Hierarkiskt finns översiktsplanen högst upp. Sedan kommer trafik- och mobilitetsplanen som beskriver hur trafiken ska hanteras generellt i hela Malmö.

– Under dessa i hierarkin ligger trafiksäkerhetsprogrammet och trafikmiljöprogrammet som ska samspela. Dessa två har samma status, säger Per Wisenborn.

Trafiksäkerhetsstrategi Malmö stad 2015–2020.

Matilda Brogård och Per Wisenborn använder cykeln som tjänstefordon.

Samverkan med sjukhuset

Personal från gatukontoret har direktkontakt med Skånes universitetssjukhus med regelbundna besök och avstämningar hos STRADA-handläggare på akuten.

– Om någon vecka ska det bli träff med all akutpersonal med en föreläsning och frågestund där vi presenterar programmet. Vi ska visa vilken nytta deras arbete gör för våra analyser och åtgärder. Så vi ska ta en busstur runt staden och visa vad vi gjort. När det inträffat en dödsolycka eller extrem situation så blir det alltid en direktkontakt med sjukhuset för att stämma av, säger Per Wisenborn.

Attityder och beteenden

– Det finns mycket att göra när det gäller attityder. Historiskt sett har vi haft mycket fokus på att bygga om snarare än att kampanja och attitydpåverka, säger Per Wisenborn.

Men vi har alltid haft ett aktivt arbete med skolor om till exempel reflexer och synbarhet.

Var fjärde resa i Malmö sker med cykel och 10 procent av dessa resenärer använder cykelhjälm.

Malmö kommun delade för ett antal år sedan ut cykelhjälmar men fick kritik från politiskt håll som menade att hjälmen skulle motverka människors lust att cykla.

– Vi har diskuterat om hjälmanvändning ska vara med i det nya programmet eller inte. Som det ser ut nu finns ingenting med, säger Matilda Brogård.

För tre år sedan genomförde Malmö kampanjen ”Cykla fint”. Den riktade sig till cyklister och visade på vikten av att samspela i trafiken.

– Den syftade till att vara vänlig på ett positivt och lustfyllt sätt. Nu planerar vi att utveckla kampanjen mot alla trafikslag, säger Matilda Brogård.

I år ska det göras en återkommande synbarhetskampanj med rubriken ”Syns du inte finns du inte”.

KAPITEL 9

Så startar du arbetet med ett trafiksäkerhetsprogram

- Lyft information om Nollvisionen och svenskt trafiksäkerhetsarbete till trafik/gatunämnden.
- Tydliggör att trafiksäkerhetsarbete är ett långsiktigt arbete som tar tid.
- Lyft trafiksäkerheten som en integrerad del av kommunens arbete med miljö, framkomlighet och folkhälsa.
- Samarbeta med ett sjukhus och analysera STRADA- statistik.
- Inkludera grannkommunen och dina medarbetare i programmet och samarbeta kring uppsatta mål.
- Lyft fram vinsterna med ett trafiksäkerhetsprogram.
- Ta hänsyn till kommunens förutsättningar och utmaningar. Vad börjar din kommun med?
- Barnen är vår framtid, inkludera deras lärande i programmet.
- Vill du lära dig mer? Läs eller beställ ”Trafiksäkra staden” och ”Rätt fart i staden” på webbutik.skl.se.

Kommunala trafiksäkerhetsprogram

Tips och råd från kommuner som visar vägen

Trafiksäkerhet har stor betydelse för människors vilja att röra sig i staden, inte minst för barn och äldre. Genom att förbättra trafiksäkerheten förbättrar man livskvaliteten för stadens medborgare. Ett hastighetssäkrat övergångsställe kan göra att föräldrar låter sina barn gå på egen hand till skolan i stället för att skjutsas med bil. Säkra cykelvägar kan bidra till ökat cyklande och ett mer hållbart samhälle.

Att minska antalet olyckor i våra tätorter är dock inget som låter sig göras över en natt, utan det krävs ett långsiktigt och systematiskt arbete med trafiksäkerhetsfrågor. För att stödja kommunerna i deras trafiksäkerhetsarbete har Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) tagit fram en inspirationsskrift om kommunala trafiksäkerhetsprogram. Genom reportage, tips och erfarenheter från redan aktiva kommuner på området hoppas SKL att skriften ska inspirera tjänstemän och politiker till att påbörja och utveckla arbetet med kommunala trafiksäkerhetsprogram.

Mer information om kommunala trafiksäkerhetsprogram finns i handböckerna Trafiksäkra staden och TRAST (Trafik för en attraktiv stad).

Ladda ner på webbutik.skl.se

ISBN 978-91-7585-368-0

Sveriges Kommuner och Landsting

Post: 118 82 Stockholm
Besök: Hornsgatan 20
Telefon: 08-452 70 00
www.skl.se