

Trafikkontorets revision av trafiksäkerhetsarbetet

200605 GNS

Suzanne Andersson

Varför en egen trafiksäkerhetsrevision?



- Trafiksäkerhetsprogrammet löper ut i år
- Långt från målen att färre ska skadas eller omkomma i trafiken

Nya förutsättningar

- Stadsutveckling och staden under byggtid
- Snabb teknikutveckling
- Ministerkonferens, stockholmsdeklaration och expertgruppens rekommendationer
- Bredare verksamhet, fler medarbetare, generationsväxling

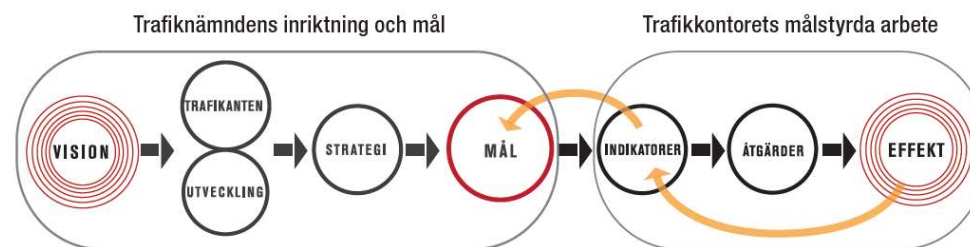
Vad innehåller trafiksäkerhetsprogrammet 2010-2020?



- Mål för färre antal omkomna och allvarligt skadade
- Strategier för att nå målen
 - Arbeta för att trafiksäkerheten prioriteras i stadsutvecklingen
 - Prioritera de oskyddade trafikanterna
 - Motivera till ökat ansvarstagande i trafiken
 - Arbeta för säkrare fordon och transporter
 - Fortsätta att hastighetssäkra våra gatumiljöer
 - Grundlägga ett säkerhetsmedvetande hos barn och unga

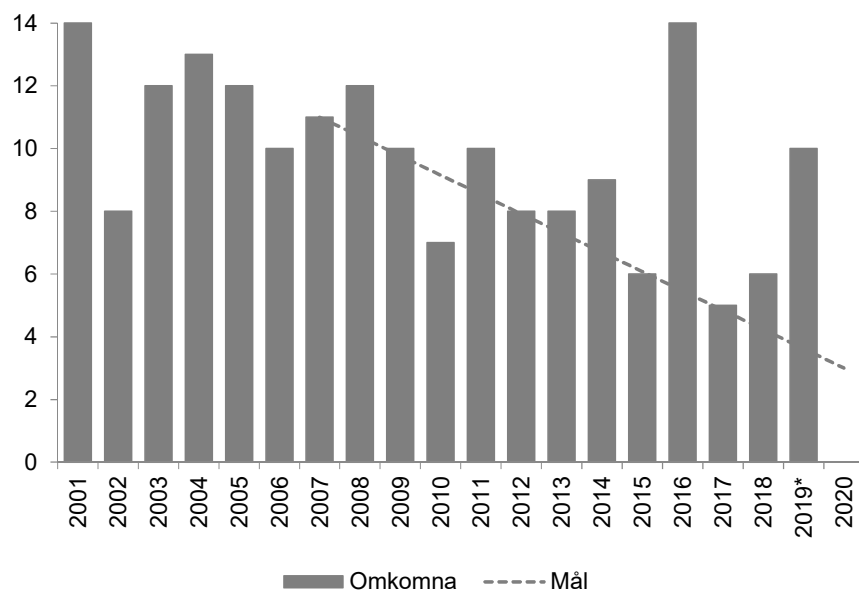
Nollvision för Göteborg:
Ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken i Göteborg

Modell för systematiskt arbetssätt



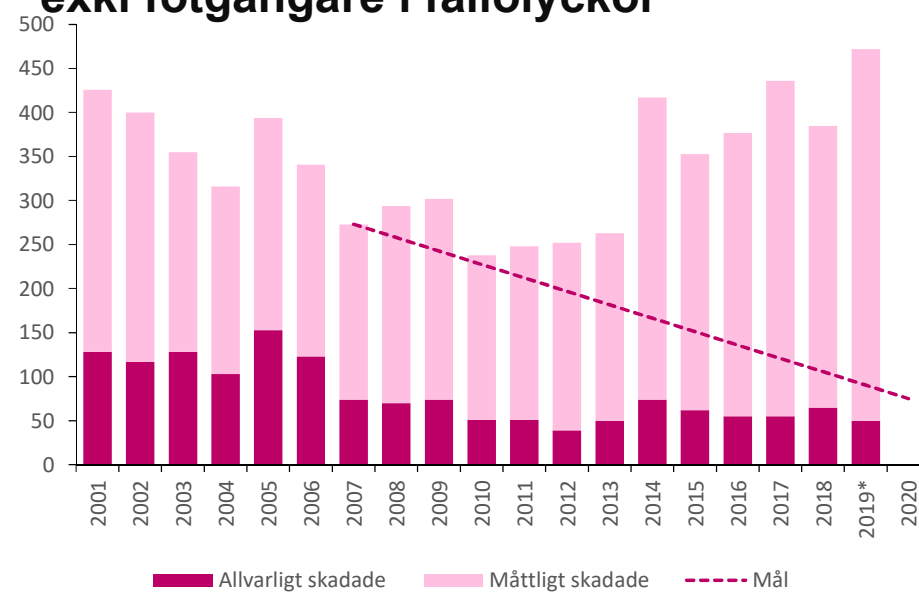
Dödade och skadade i Göteborgstrafiken

Dödade i trafiken



Datakälla: STRADA polis och sjukhus, Transportstyrelsen

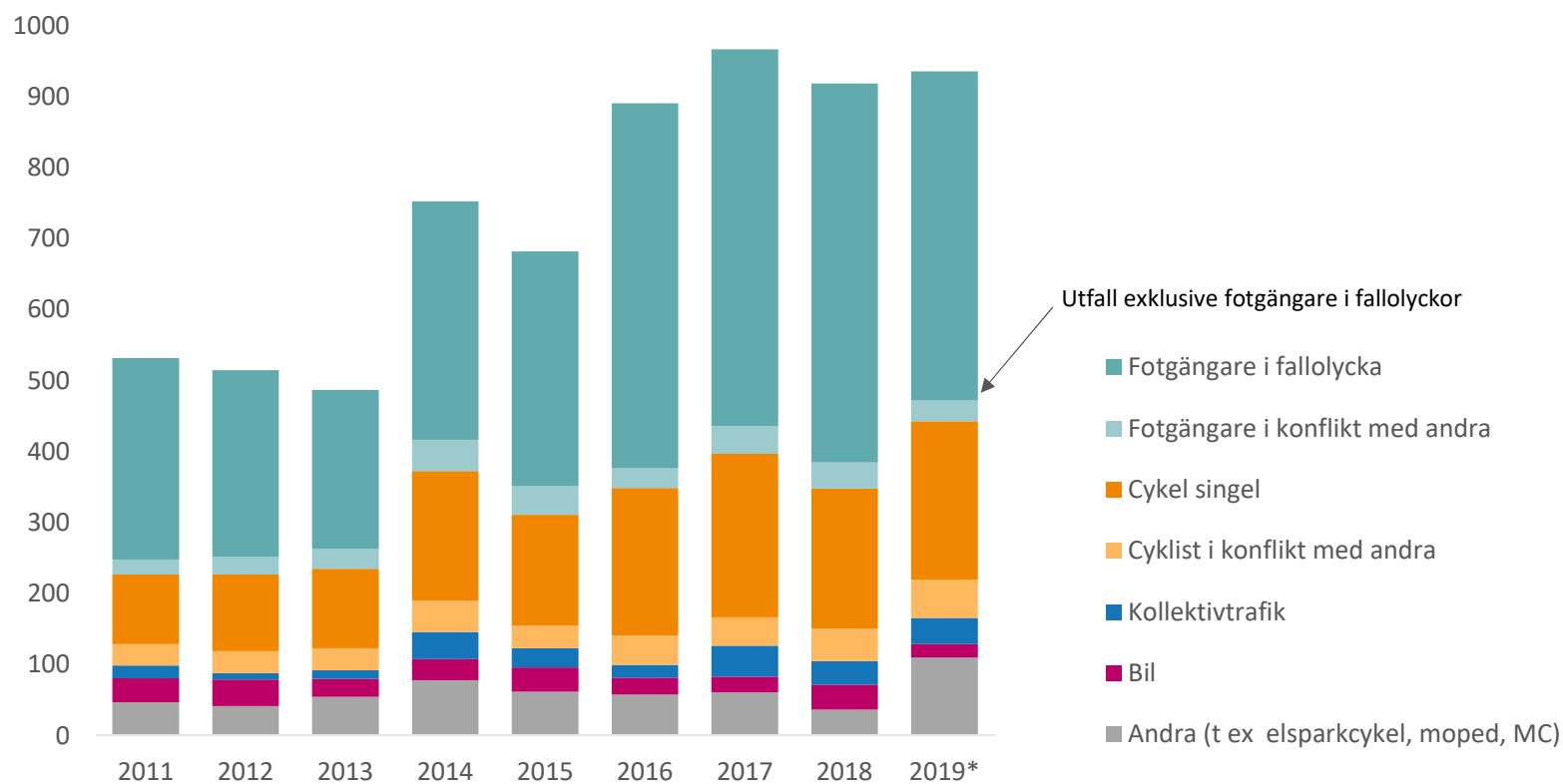
Allvarligt och måttligt skadade exkl fotgängare i fallolyckor



Datakälla: STRADA sjukhus, Transportstyrelsen

*fjärde kvartal 2018 – tredje kvartal 2019

Allvarligt och måttligt skadade i Göteborgs- trafiken (inklusive fotgängare i fallolyckor)



Datakälla: STRADA sjukhus, Transportstyrelsen

*fjärde kvartal 2018 – tredje kvartal 2019

Trafiksäkerhetsrevision



- Metod för att utvärdera och förbättra kommuners trafiksäkerhetsarbete där ISO 39001 är integrerad
- Trafiksäkerhetsrevisionen resulterar i:
 - Beskrivning av nuläget – **vad** som görs och **hur** staden arbetar med trafiksäkerhet
 - Kartläggning av styrkor och svagheter
 - Förslag på förbättringar och prioriteringar för fortsatt trafiksäkerhetsarbete
- Underlag för inriktningen för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet



Sveriges
Kommuner
och Regioner

Enkät svar

Kompletterande temamöten

Workshop

med representanter från
berörda avdelningar och
enheter på TK

Sju bedömningsområden

1. Olyckor och skador
2. Organisation och styrning
3. Fysisk planering
4. Trafikplanering, trafiksäkerhetsåtgärder och lokala trafikföreskrifter
5. Drift och underhåll
6. Fordon, resor och transporter
7. Externt samarbete
8. *Tillägg:* Övriga områden relevanta för trafiksäkerheten ex spårväg, nya mobilitetslösningar



Vad visade revisionen?

En del är vi bra på, annat inte...

Indikator	Nivå	Anmärkning	Nivå	Anmärkning	Nivå	Anmärkning	Nivå	Anmärkning	Nivå	Anmärkning
1. Olyckor och skador										
T-1.1 Utveckling av olyckor och skador. Antalet döda och svårt skadade i trafiken har minskat under den senaste femårsperioden jämfört med föregående femårsperiod.	3	Negativ olycksutveckling	2	knätsanalys och utifrån plan för de av fler än 500 invånare.	2	väntan på nationellt beslut om sänkt bashastighet. Trafiknätsplan är under framtagning.	2	ram. Kommunen har säkerheten (motsvarande).	1	Örtver är ett i lokal nivå
T-1.2 Olyckatal i jämförelse. Kommunens olyckatal för den senaste femårsperioden är bra i jämförelse med andra kommuners olyckatal.	1		2	ram. Kommunen har säkerheten (motsvarande).	2	Åtgärder ingår i ordinarie verksamhetsplaneringen, men systematik saknas.	2	Örtver är ett i lokal nivå	1	trafiksäkra
2. Organisation och styrning										
K-2.1 Policy/program. Kommunen har ett kommungemensamt policydokument som beskriver kommunens visioner och ambitioner för hur trafiksäkerhetsarbetet ska bedrivas och utvecklas.	1	Ny policy/program behövs från 2021	2	ting och reglering. dlinjer som tydliggör kor för gatoutformning i kommunens	2	Teknisk handbok finns, men tillämpas inte alltid. Oklart vad gäller rutiner för trafiksäkerhetsgranskning i processerna (som för område 3).	3	Uppföljning av hastighetsreferlevnad på aggregerad nivå saknas.	3	Ingen utbildning.
K-2.2 Mål för trafiksäkerheten. Kommunen har fastställda mätbara mål för trafiksäkerheten.	1		2	orna. Ett i kommunens skolor.	2	Endast åk 4-6. Ej förskola och gymnasium.	3	Inga mätningar görs eller inhämtas från annat håll.	1	Dåligt kommunicerad, se även T-6.3.
K-2.3 Ledarskap och åtaganden. En nämnd eller kommunstyrelsen samt en förvaltning och minst en tjänsteman har ett tydligt uppkat ansvar för trafiksäkerheten i kommunen.	1		3	påverkan. Kommunen på ett sätt med ver arbetet i skolorna) rheten.	3	Inget påverkansarbete för trafiksäkerhet.	3	Görs inte längre.	1	Kommunen ställer krav de dokument som ten. för att föreninga
K-2.4 Uppföljning av policy och mål. Kommunens gemensamt policydokument samt mål för trafiksäkerheten följs regelbundet upp och diskuteras med ansvariga politiker och cheftjänstemän.	1		3	och utvärdering. ghetsplanen (K-4.1), K-4.2) samt lis regelbundet upp ktivitet utvärderas i politiker.	3	Utvärdering av åtgärder endast i liten omfattning. Resultatutvärderingen brister i systematik.	2	Egenkontroller brister för arbete i egen regi.	1	Ej relevant. TK har inga gods- och varutransporter till byggen där TK är beställare (hanteras delvis inom område 5).
K-2.5 Samordning. Förvaltningen som har ansvaret för trafiksäkerhetsfrågor har ett formaliserat samarbete med andra berörda förvaltningar.	3	Oklart hur trafiksäkerhet integreras i processbeskrivning för investerings- och exploateringsprocessen. Grundläggande trafiksäkerhetskompetens hos politiker och tjänstepersoner behöver stärkas. Samarbeten mellan TK och andra förvaltningar, t.ex. SBK, kan stärkas.	1	mmunen har ett estär av cykelvägar, med 40 km/h 30-gator. Kommunen sters placering och rter med fler än tusen	1	Utvärdering av åtgärder endast i liten omfattning. Resultatutvärderingen brister i systematik.	1	väghållning, följningsbara ingen av de	1	er. Kommunen gna och r och gör raven som finns i vid senaste porten.
K-2.6 Trafiksäkerhetsfaktorer. Kommunen har en god tillståndsbild över trafiksäkerheten inom tätbebyggda område genom mätningar av trafiksäkerhetsfaktorer och olycksstatistik. Tillståndsbilderingen redovisas årligen för ansvarig nämnd och/eller kommunstyrelse/fullmäktige.	2	Tillståndsbildningen redovisas årligen för ansvarig nämnd och/eller kommunstyrelse/fullmäktige.	1	tätort. Kommunens åtet för bil och vissa st 30 km/h med rat goda resultat eller räknas inte som	1	idard. Kommunen a standardkrav för cykelvägarna vad	1	inlinheten. rnsättning med nderhåll med för att ta emot r från allmänheten.	1	mmunens tunga eller anlitade) skrav.
3. Fysisk planering										
K-3.1 Integrering i den fysiska planeringen. Kommunens fysiska planering gynnar hållbara trafikslag. Man har riktlinjer och kontroller för hur trafiksäkerhetsaspekter ska beaktas och prioriteras vid planeringen. Lokalisering av trafikaltande verksamheter och bygglov.	2	Rutiner för samråd i trafikförslag efterlevs inte. Integrering av trafiksäkerhet i exploateringsprocessen (när trafiksäkerhetsgranskning ska göras) och samarbete mellan TK och SBK är knäckfrågor.	1	ängliga gångstråk. 4-nätet till behov och personer med m att GCM-vägar, gångpassager har fäts.	1	inlinheten. rnsättning med nderhåll med för att ta emot r från allmänheten.	2	Utbildning i "Bla boken" saknas delvis. Riktlinjer för "mindre inaxlar" efterfrågas. Rapporten om att uppföljning av TA-planer behövs (obs. har ej pratat med TA-gruppen inom revisionen).	3	Ej relevant. TK har inga gods- och varutransporter till byggen där TK är beställare (hanteras delvis inom område 5).
4. Trafikplanering, trafiksäkerhetsåtgärder och lokala trafikföreskrifter										
K-4.1 Trafiknätsanalys och hastighetsplanering.	2	Hastighetsplaneringen är vilande i	2	skolvägar. 4-nätet till barns behov t skolvägar och GCM- heteor har inventerats	2	Ingen samlad bild av andel rnsättning med nderhåll med för att ta emot r från allmänheten.	1	Utbildning i "Bla boken" saknas delvis. Riktlinjer för "mindre inaxlar" efterfrågas. Rapporten om att uppföljning av TA-planer behövs (obs. har ej pratat med TA-gruppen inom revisionen).	2	Uppföljning av hastighetsreferlevnad saknas.
K-4.1 Trafiknätsanalys och hastighetsplanering.	2	Hastighetsplaneringen är vilande i	2	skolvägar. 4-nätet till barns behov t skolvägar och GCM- heteor har inventerats	2	Ingen samlad bild av andel rnsättning med nderhåll med för att ta emot r från allmänheten.	1	Utbildning i "Bla boken" saknas delvis. Riktlinjer för "mindre inaxlar" efterfrågas. Rapporten om att uppföljning av TA-planer behövs (obs. har ej pratat med TA-gruppen inom revisionen).	2	Uppföljning av hastighetsreferlevnad saknas.
K-7.1 Främja trafiksäkra beteenden och	1		1	ängliga gångstråk. 4-nätet till behov och personer med m att GCM-vägar, gångpassager har fäts.	1	inlinheten. rnsättning med nderhåll med för att ta emot r från allmänheten.	2	Utbildning i "Bla boken" saknas delvis. Riktlinjer för "mindre inaxlar" efterfrågas. Rapporten om att uppföljning av TA-planer behövs (obs. har ej pratat med TA-gruppen inom revisionen).	2	Uppföljning av hastighetsreferlevnad saknas.

Bedömning av nuläget

- Generellt bra på mål, riktlinjer och krav
- men brister i uppföljning, analys och
förbättringar
- Utvärdering av åtgärder görs sällan och
systematisk erfarenhetsåterkoppling och
resultatåterföring behövs i större utsträckning
- "Uttunnad" kompetens



Bedömning av nuläget, några **STYRKOR**



- Trafiksäkerhetsarbetet utgår från Nollvisionen och Safe System Approach
- Teknisk handbok
- Mer än 75 % av stadens huvudnät för cyklister är trafikseparerat eller hastighetssäkrat och det finns cirka 1400 hastighetssäkrade cykelöverfarter/passager och cirkulationsplatser
- Krav ställs på vinterväghållning och under barmarksperioden vad gäller ytstandard och renhållning
- Resepolicy finns och denna innehåller trafiksäkerhetskrav vid tjänsteresor
- Staden ställer trafiksäkerhetskrav vid nyanskaffning av fordon
- Serviceresor ställer trafiksäkerhetskrav för fordon och transporter
- Medverkan i flera nätverk för erfarenhetsutbyte inom trafiksäkerhet
- Trafikkontoret verkar för att fånga nya möjligheter genom den teknologiska utvecklingen
 - till exempel geofencing i större skala

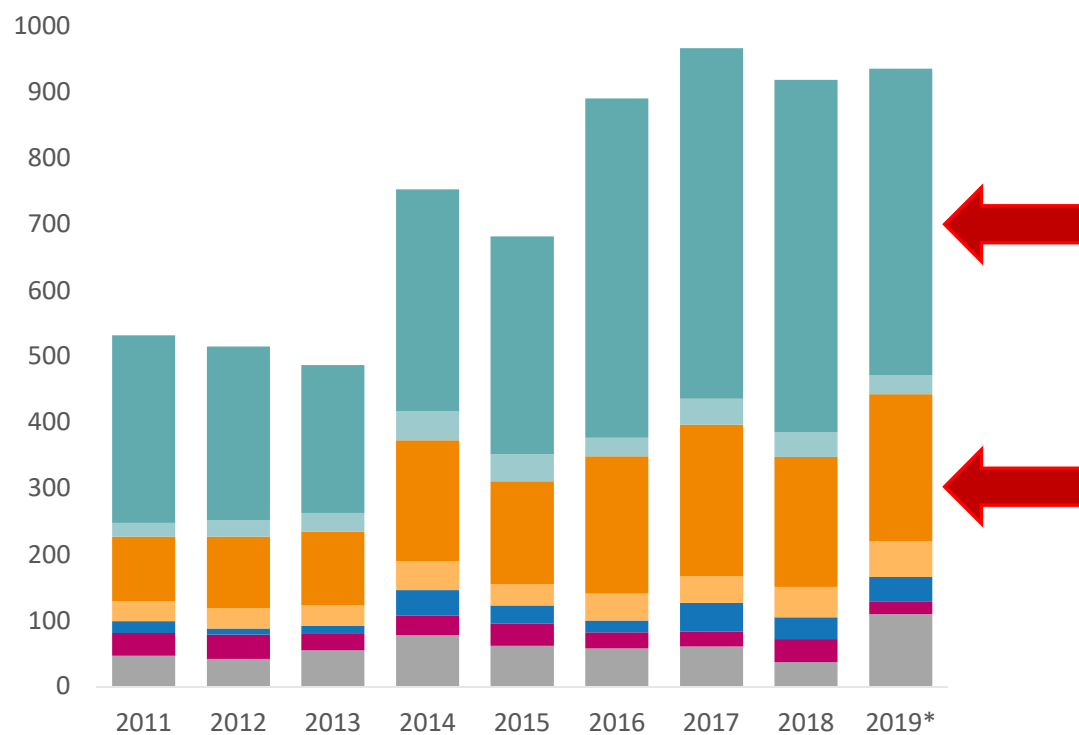
Bedömning av nuläget, några **SVAGHETER**



- Fotgängare i fallolyckor inte inkluderade i trafiksäkerhetsprogrammet
- Genomförandet av hastighetsplanen är vilande i väntan på nationellt beslut om bashastighet i tätort
- **Kvalitetssäkring** i projekten
- **Uppföljning** av trafiksäkerheten i staden med andra indikatorer än målen

Slutsatser och rekommendationer

Alltför många skadas och omkommer i Göteborgstrafiken



Slutsatser och rekommendationer

- Drift och underhåll
 - Insatsområde för att minska antalet allvarligt skadade cyklister och gående i singelolyckor
- Trafik- och stadsplanering
 - Teknisk handbok
 - Hastighetsplan och trafiknätsplan
 - Samverkan med stadsbyggnadskontoret
- Staden under byggtid normalläge
 - Säkerställa gåendes och cyklisters framkomlighet och trafiksäkerhet



Slutsatser och rekommendationer

- Nya mobilitetslösningar och teknisk utveckling
 - Möta nya mobilitetslösningar
 - Test- och demonstration
- Resor och transporter
 - Använda möjligheten att följa hastighetsefterlevnad
 - Kommunicera och följ upp resepolicy



Foto: Rebecca Havedal

Slutsatser och rekommendationer

- Styrning av trafiksäkerhetsarbetet
 - Nollvisionen som en av stadens visioner KS/KF
 - Trafiksäkerhetsplan TN
 - Handlingsplaner TK
- Systematiskt trafiksäkerhetsarbete
 - Vad är mest angeläget och ger effekt samt rätt användning av våra resurser
- Grundläggande trafiksäkerhetskompetens
 - Tjänstepersoner, utförare, politiker

Stadsrevisionen bekräftar



NOLLVISIONEN

**TILLSAMMANS
RÄDDAR VI LIV**

Stadsrevisionens granskning

-samlat svar till TN i juni

Styrning och kontroll av trafiksäkerhet



- Stadsrevisionen rekommenderar trafiknämnden att i arbetet med ett nytt trafiksäkerhetsprogram se över hur uppföljningen till nämnden kan genomföras för att säkerställa följsamhet mot stadens riktlinje för styrning, uppföljning och kontroll (2019).
- Stadsrevisionens bedömningar är att
 - Nämndens styrning och kontroll av trafiksäkerheten inte är tillräcklig
 - Det är svårt att bedöma om de trafiksäkerhetsåtgärder som genomförs är ändamålsenliga

Kontakt

Suzanne Anderson

Suzanne.andersson@trafikkontoret.goteborg.se

Trafikkontoret, Göteborgs Stad