



# Systematiskt trafiksäkerhetsarbete på lokal nivå i linje med Agenda 2030

Presentation av ett pågående FOI-projekt, 2022-06-08  
Hanna Wennberg

# Trafiksäkerhet som en del i hållbarheten...

|   |   |  |   |   |  |
|---|---|--|---|---|--|
| <b>1</b> INGEN FATTIGDOM<br>               | <b>2</b> INGEN HUNGER<br>                                    | <b>3</b> GOD HÄLSA OCH VÄLBEFINNANDE<br>                      | <b>4</b> GOD UTBILDNING FÖR ALLA<br>              | <b>5</b> JÄMSTÄLDHET<br>                           | <b>6</b> RENT VATTEN OCH SANITET FÖR ALLA<br>   |
| <b>7</b> HÅLLBAR ENERGI FÖR ALLA<br>       | <b>8</b> ANSTÄNDIGA ARBETSVILLKOR OCH EKONOMISK TILLVÄXT<br> | <b>9</b> HÅLLBAR INDUSTRI, INNOVATIONER OCH INFRASTRUKTUR<br> | <b>10</b> MINSKAD OJÄMLIKHET<br>                  | <b>11</b> HÅLLBARA STÄDER OCH SAMHÄLLEN<br>        | <b>12</b> HÅLLBAR KONSUMTION OCH PRODUKTION<br> |
| <b>13</b> BEKÄMPA KLIMATFÖRÄNDRINGARNA<br> | <b>14</b> HAV OCH MARINA RESURSER<br>                        | <b>15</b> EKOSYSTEM OCH BIOLOGISK MÅNGFALD<br>                | <b>16</b> FREDLIGA OCH INKLUDERANDE SAMHÄLLEN<br> | <b>17</b> GENOMFÖRANDE OCH GLOBALT PARTNERSKAP<br> | <br>GLOBALA MÅLEN<br>för hållbar utveckling     |

**DELMÅL 3-6**



**MINSKA ANTALET DÖDSFALL OCH SKADOR I VÄGTRAFIKEN**

**DELMÅL 11-2**




**TILLGÄNGLIGGÖR HÅLLBARA TRANSPORTSYSTEM FÖR ALLA**

...vad innebär det för en kommun?

# Hur ser ett trafiksäkerhetsarbete på lokal nivå ut som är i linje med Agenda 2030?

- ▶ Forskningsprojekt finansierat av Trafikverket
- ▶ Pågår till och med november 2022
- ▶ Trivector och trafikkontoret Göteborgs Stad






Trivector Traffic

Rapport 2020:33, Version 1.0

## Trafiksäkerhetsrevision av Trafikkontoret, Göteborgs Stad

Revisionsrapport



Trivector | Land | Göteborg | Stockholm | [www.trivector.se](http://www.trivector.se)

| Målsättningar |   | Målkriterier |                                   | Målnivå |   | Målnivå |   |
|---------------|---|--------------|-----------------------------------|---------|---|---------|---|
| Id            | Text  | Id           | Text                              | 1       | 2 | 3       | 4 |
| 1             | Trafiksäkerhetsarbete som minskar antalet trafikskador och dödsfall | 1            | Antalet trafikskador och dödsfall | 1       | 2 | 3       | 4 |
| 2             | Trafiksäkerhetsarbete som minskar antalet trafikskador och dödsfall | 2            | Antalet trafikskador och dödsfall | 1       | 2 | 3       | 4 |
| 3             | Trafiksäkerhetsarbete som minskar antalet trafikskador och dödsfall | 3            | Antalet trafikskador och dödsfall | 1       | 2 | 3       | 4 |
| 4             | Trafiksäkerhetsarbete som minskar antalet trafikskador och dödsfall | 4            | Antalet trafikskador och dödsfall | 1       | 2 | 3       | 4 |
| 5             | Trafiksäkerhetsarbete som minskar antalet trafikskador och dödsfall | 5            | Antalet trafikskador och dödsfall | 1       | 2 | 3       | 4 |
| 6             | Trafiksäkerhetsarbete som minskar antalet trafikskador och dödsfall | 6            | Antalet trafikskador och dödsfall | 1       | 2 | 3       | 4 |
| 7             | Trafiksäkerhetsarbete som minskar antalet trafikskador och dödsfall | 7            | Antalet trafikskador och dödsfall | 1       | 2 | 3       | 4 |
| 8             | Trafiksäkerhetsarbete som minskar antalet trafikskador och dödsfall | 8            | Antalet trafikskador och dödsfall | 1       | 2 | 3       | 4 |
| 9             | Trafiksäkerhetsarbete som minskar antalet trafikskador och dödsfall | 9            | Antalet trafikskador och dödsfall | 1       | 2 | 3       | 4 |
| 10            | Trafiksäkerhetsarbete som minskar antalet trafikskador och dödsfall | 10           | Antalet trafikskador och dödsfall | 1       | 2 | 3       | 4 |
| 11            | Trafiksäkerhetsarbete som minskar antalet trafikskador och dödsfall | 11           | Antalet trafikskador och dödsfall | 1       | 2 | 3       | 4 |
| 12            | Trafiksäkerhetsarbete som minskar antalet trafikskador och dödsfall | 12           | Antalet trafikskador och dödsfall | 1       | 2 | 3       | 4 |
| 13            | Trafiksäkerhetsarbete som minskar antalet trafikskador och dödsfall | 13           | Antalet trafikskador och dödsfall | 1       | 2 | 3       | 4 |
| 14            | Trafiksäkerhetsarbete som minskar antalet trafikskador och dödsfall | 14           | Antalet trafikskador och dödsfall | 1       | 2 | 3       | 4 |
| 15            | Trafiksäkerhetsarbete som minskar antalet trafikskador och dödsfall | 15           | Antalet trafikskador och dödsfall | 1       | 2 | 3       | 4 |
| 16            | Trafiksäkerhetsarbete som minskar antalet trafikskador och dödsfall | 16           | Antalet trafikskador och dödsfall | 1       | 2 | 3       | 4 |
| 17            | Trafiksäkerhetsarbete som minskar antalet trafikskador och dödsfall | 17           | Antalet trafikskador och dödsfall | 1       | 2 | 3       | 4 |
| 18            | Trafiksäkerhetsarbete som minskar antalet trafikskador och dödsfall | 18           | Antalet trafikskador och dödsfall | 1       | 2 | 3       | 4 |
| 19            | Trafiksäkerhetsarbete som minskar antalet trafikskador och dödsfall | 19           | Antalet trafikskador och dödsfall | 1       | 2 | 3       | 4 |
| 20            | Trafiksäkerhetsarbete som minskar antalet trafikskador och dödsfall | 20           | Antalet trafikskador och dödsfall | 1       | 2 | 3       | 4 |

# Kommunens olika roller/påverkansmöjligheter

## Väghållare

Rollen som väghållare har stor påverkan på trafiksäkerheten genom:

- ➔ Tillgodose behov av infrastruktur: ny- eller ombyggnad av infrastruktur, drift och underhåll av infrastruktur samt samråd.
- ➔ Myndighetsutövning: lokala trafikföreskrifter, parkeringstillstånd, dispenser, markupplåtelse, evenemangstrafik osv.

## Upphandlare

Rollen avser de fall av upphandling där trafikkontoret själva äger hela frågan.

- ➔ Upphandling av varor: spårvagnar, tjänstecyklar och skyddsutrustning.
- ➔ Upphandling av tjänster: konsulter, entreprenörer, kollektivtrafik (tillköp), parkeringsövervakning och flyttning av fordon osv.

## Kravställare

Rollen avser krav som kan ställas på upphandlingar i andra delar av kommunen och som arbetsgivare.

- ➔ Kravställare externt: stadens egna fordon, tjänstecyklar, stadens upphandlare transporter och kollektivtrafik.
- ➔ Arbetsgivarekrav: resepolicy och egen utbildning i trafiksäkerhet.

## Påverkare

Rollen avser de arbetsuppgifter som handlar om information, kommunikation och marknadsföring av olika slag, till exempel rörande förändring av resbeteenden, säkra beteenden i trafiken, undervisningsmaterial till skolor, foldrar och resor till/från arbetet.

Roller i trafiksystemet som identifierades för trafikkontoret i Göteborg i ett Skyltfonden-finansierat projekt om hur ISO 39001 kan tillämpas av en kommunal väghållare. Källa: Mattsson (2013).



## Kartläggning av motsättningar och synergier i kommunala processer...



10 tjänstepersoner som arbetar som strateger inom gång, cykel, trafiksäkerhet, kollektivtrafik, tidig fysisk planering, miljö, social hållbarhet etc.

6 tjänstepersoner som arbetar som projektledare eller liknande i trafikkontorets investeringsprocess.

6 tjänstepersoner som arbetar i exploateringsprocessen för trafikkontoret.  
4 tjänstepersoner som arbetar i exploateringsprocessen för stadsbyggnadskontoret.

4 tjänstepersoner som arbetar som planeringsledare inom drift, underhåll och beläggning.

... genom totalt 30 intervjupersoner.



## Olika bilder och tolkningar av vad trafiksäkerhet innebär

- ▶ Trafiksäkerhet **för vem?**
  - Kollision med bil och spårsäkerhet
  - Ökat fokus på cykel, men vi glömmer gång
- ▶ Får vi trafiksäkerhet **på köpet** om vi...
  - beaktar ett barnperspektiv?
  - prioriterar kollektivtrafik, cykel och gång?
- ▶ Trafiksäkerhet lyfts ofta fram som ett **argument**, men det är ofta ett argument för att uppnå ett annat mål...

”Man tänker på krock mellan bil och fordon/människa, inte krock mellan cykel och fotgängare.”

Exploatering TK

”Vi kan välja att se fall som en trafikolycka och det påverkar människor konkret. Det blir en mer inkluderande stad om vi lyckas jobba bort risken för fallolyckor.”

Strateg TK

”Bestämmer vi oss för att vi ska bygga mer för fotgängare och cyklister så blir det per automatik väldigt hög säkerhetsgrad för vi har så mycket inbyggda krav som är bra.”

Exploatering TK

## Olika bilder och tolkningar av vad trafiksäkerhet innebär

- ▶ Ingen dödas/skadas... ja, men även **upplevelsen**?
- ▶ Är trafiksäkerhet att följa regler och "ordning och reda" – eller det mänskliga och förlåtande trafiksystemet?
- ▶ **Helhetssyn** på trafiksäkerhet efterfrågas – och hastighet ses som en möjliggörare.
- ▶ Detta handlar sällan om att man vill "pruta på" trafiksäkerheten – trafiksäkerhet ses som en **grundförutsättning**.

"Olika bild av vad trafiksäkerhet kan vara. Trafikkontoret ofta tänker att skilja på olika trafikslag, att ha gångbroar eller gångtunnlar, staket så man inte kan korsa över gatan på vissa ställen eller... medan vi har tankar om att det också handlar om en känsla av trygghet..."

"...vår ingång är att det inte blir bättre av staket och avspärningar på det sättet... utan om man kan få ner hastigheten på bilarna och ha många övergångsställen och så där, att det skulle öka känslan av både säkerhet och trygghet."

Planhändläggare SBK

"Det här med rätt fart i staden som vi försöker prata om, hela hastighetsbiten. Där har vi inte kommit alls hela vägen på det sättet vi hade velat, men det ser vi också som en av ... nycklarna för aktiv transport och stadsliv, att ... då är hastigheten en jätteviktig del i det."

Strateg TK

"Och nu är vi, som du säger, i Nollvisionen. Nu försöker vi ta ner det här ännu längre ner, till noll. Och det tycker jag är en bra ... det är helt rätt inriktning, så att säga. Man ska inte behöva dö i trafiken för att vi har en felaktig planering eller så där."

Projektledare SBK

## Trafiksäkerhet – i synergi med många andra hållbarhetsmål

### Fler ska våga gå och cykla

”En attraktiv stad är en säker och trygg stad. Bygger vi åtgärder, framför allt hastighetsdämpande åtgärder och säkra korsningar, då vågar man ju släppa barnen, och då blir det som en trygghet och säkerhet och en hållbarhet. För att om alla ska skjutsa barnen till skolan, det håller inte. Vi har inte kapacitet för det.”

Trafikingenjör TK

”Om man vill att fler ska gå och cykla så måste man känna trygghet när man gör det. Man får inte känna sig otrygg och osäker. Eller släpper i väg mina barn och jag rädd att de inte kommer hem och blir ihjälkörda eller skadade.”

Exploatering TK

### Mindre attraktivt att köra bil genom hastighetsdämpande åtgärder

”Hastighetsdämpande åtgärder leder till att restidskvoten, alltså kvoten mellan hur lång tid det tar att åka med bil kontra till exempel koll, påverkas på ett positivt sätt.”

Exploatering TK

### Levande stad – tryggt och säkert

”Om vi ska få en levande bra stad då vill man kunna röra sig i staden på ett tryggt och säkert sätt. [- -] Jag tror inte att någon ifrågasätter det egentligen utan det är mer att ha förståelse vad det är som är viktigt och varför.”

Trafikplanerare TK

### Inkluderande stad – barn och äldre

”Det finns synergier till framförallt sociala perspektiv. Trafiksäkerhet genom ett mer gångvänligt tempo och stadsrum... att det är en möjliggörare för en mer inkluderande stad för både äldre och barn. Men också ur ett tillgänglighetsperspektiv för dem som har funktionshinder.”

Strateg TK

### Koppling till alla hållbarhetsperspektiven

”Samhällsekonomiskt finns det en koppling till den *ekonomiska* hållbarheten. Det är klart att det är en stor samhällskostnad med folk som blir skadade och dödade i trafiken. *Socialt* är det kanske frågan kopplad till trygghet. Trafiksäkerhet och trygghet går ofta hand i hand, inte alltid, men rätt ofta. *Ekologiskt* skulle man kanske kunna säga att om man har en trafiksäker miljö så skulle det möjliggöra för hållbara resor på ett annat sätt.”

Exploatering TK



## Motstridiga mål

Det finns motstridigheter mellan mål, men den verkliga utmaningen ligger i att omsätta mål och prioriteringar i praktiken. I de skarpa avvägningarna kan intentioner tappas bort och intressen ställs mot varandra.



”Man pratar mycket om cykel... att bredda cykelbanor och vill att det ska gå fortare att cykla... pendlarcykelbanor och allt vad det är. Huruvida det leder till säkrare cykling, det är väl högst osäkert. Det leder väl snarare till folkhälsomålet att fler cyklar i stället för åker bil.”

Strateg TK

”På längre sikt kanske olyckorna planar ut eller går ner. Men initialt så kan man säga att om cyklingen ökar så kommer olyckorna att öka. Men vi behöver ju också ställa om, så vi har ett bättre transportsystem som tar hand om fotgängare och cyklister på ett bättre sätt.”

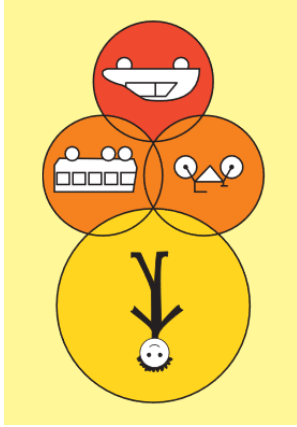
Strateg TK

”Jag tänker det handlar också om vilka indikatorer man har för trafiksäkerhet. Om man nu har indikatorer också för att mäta vad vi gör, för att förbättra trafiksäkerheten. Inte bara de faktiska olyckorna.”

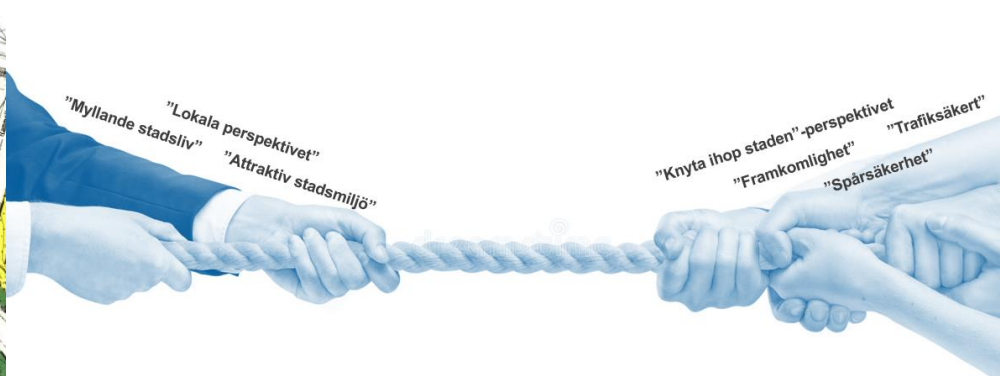
Strateg TK

# Intressekonflikter

## Utrymmeskonflikter



## Stadsmässighet, stadsliv och estetik



## Trygghet



## Framkomlighetskonflikter



## Konflikter mellan gående och cyklister



## Hur ser ett trafiksäkerhetsarbete ut som är i linje med Agenda 2030? Vilka är möjliggörarna?



## Hastigheten som möjliggörare – helhetssyn på trafiksäkerhet

- ▶ Att lösa en så trafiksäker plats som möjligt, utifrån bilens och kollektivtrafikens framkomlighet som norm, kan innebära att trafikmiljön blir oattraktiv för oskyddade trafikanter.
- ▶ Det blir tydligt i våra intervjuer att det finns olika syn på vad trafiksäkerhet är. Är det "ordning och reda" – eller är det mänskliga, förlåtande trafiksystemet?
- ▶ Många verkar överens om att fokus bör skiftas till en **helhetssyn på trafiksäkerheten**, som möjliggör en levande stad för människor att röra sig i, men som inte kompromissar med trafiksäkerhet.
- ▶ Att arbeta med **hastigheten** lyfts fram som en möjliggörare av många – som dessutom har tydliga synergier med miljö/klimat och andra aspekter.
- ▶ Inte alltid **accepterat** att sänka hastigheten eller följa hastigheten.

"Det är trafiksäkert som sjutton, men det är ingen som går här."

Planhandläggare SBK

"Ja, men sänk hastigheten då... Det finns ju flera sätt att uppnå nollvisionen. Det ena är att köra 70 kilometer i timmen rätt igenom och sen ha staket runt fällan, så att säga. Det andra är att sänka hastigheten till 40 eller 30."

Planhandläggare SBK

"Om vi nu ska ha täta städer och vi ska ha ökat stadsliv så borde liksom ... då borde det vara hastigheten som är det som är övergripande. Alltså, hastigheten är möjliggörare för att skapa det här."

Projektledare TK

"Nollvisionen tror jag tyvärr kan ha fått lite dålig klang i vissa planeringskretsar utifrån att det är mitträcken ... Det är saker som på något sätt också hela tiden har gjort att bilen har kunnat höja hastigheten, och det är väl där också motsättningen mot det hållbara resandet, att vi har verkligen levererat nollvisionen på ett sätt som har gjort mer och mer separering och att bilen egentligen blir mer och mer konkurrenskraftig."

Strateg TK

## Målstyrning och uppföljning

- ▶ Synergier finns mellan olika målområden – samma åtgärder leder till måluppfyllnad inom flera områden.
- ▶ Samtidigt kan det finnas målkonflikter som behöver lyftas i tidigt skede för att underlätta de avvägningar som görs senare. Det är också relevant att visa och kroka arm med synergierna.
- ▶ En gemensam plattform genom **trafikstrategin** och hur denna följs upp kan vara utgångspunkten för att arbeta med synergierna och målkonflikterna.
- ▶ En väg framåt är att utgå från **tillståndsindikatorer** (som ofta är gemensamma för olika målområden) för uppföljning mot mål.
- ▶ I tidigare studier lyfts farhågor om att **tappa bort mål** om frågor integreras i ett vidare sammanhang.

”Jag tänker att vi behöver bli bättre generellt på att ta våra strategiska dokument och jobba ihop dom och få fram essensen kring vad det innebär för vårt arbete på trafikkontoret. Så att vi inte behandlar dom som separata stuprörskedjor.”

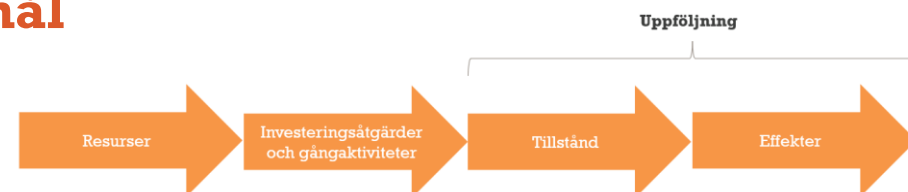
Strateg TK

”Jag tror mycket på att hitta de här gemensamma indikatorerna som man kan följa, alltså som kan ha både en roll att styra verksamheten men sen också att man ser om vi är på väg åt rätt håll.”

Strateg TK

”Hur följer vi upp? Gör vi rätt saker? Får vi ut rätt ... Får vi ut en effekt som vi ... Hur får vi ut mesta möjliga effekt utav de pengar som vi lägger in i jobbet? Och hur når vi ... tuggar vi oss fram mot de mål vi har? Det behöver vi följa upp.”

Strateg TK



## Steget från mål/strategier till konkret detaljutformning och förvaltning

- ▶ Det finns ett glapp mellan målen i de styrande dokumenten och konkret planarbete och detaljutformning. Saknas ofta mellanstegen? Behövs mer systematik på nät-/områdesnivå?
- ▶ Det behövs stöd för avvägningar i dagliga arbetet genom **processer** och **teknisk handbok**.
- ▶ Beroende på vilken process vi befinner oss i kan olika mellansteg vara aktuella.
- ▶ Inom exploatering brukar man använda **fördjupning av ÖP** eller **planprogram** som ett mellansteg.
- ▶ För trafikplanering nämns i intervjuerna att staden arbetat med **trafikområdesplaner** för att mer systematiskt titta på nät/stråk i ett större geografiskt område med utgångspunkt i livsrumsmodellen.



"Jag upplever idag att vi har ett stort glapp mellan de strategiska dokumenten och sen har vi liksom inte mellannivån som ska hjälpa oss och förklara vad vi ska göra inom olika områden. Jag tycker vi behöver jobba med den tolkning av vad det strategiska dokumenten betyder i verkligheten."

Strateg TK

"Jag tror inte vår tekniska handbok stöttar i såna saker. Där måste vi ha ett paket av 'det här är lösningar vi vill se på den här sortens gata' så är det den prioriteringen som gäller och den är utformad på ett visst sätt."

Strateg TK

"Och det är ofta precis de här motsättningarna som vi brottas med när vi kommer på detaljnivå. "Hur ska vi prioritera här egentligen, och hur ska vi utforma det så att det blir så säkert som möjligt?"

Projektledare TK

## Hur ser ett trafiksäkerhetsarbete ut som är i linje med Agenda 2030? Vilka är möjliggörarna?



# Fortsatt arbete i FOI-projektet

Aug 2021

Sammanställning av studier/underlag om målstyrning, målkonflikter och målsynergier

Kartläggning av motsättningar och synergier i olika kommunala processer

Mars 2022

Formulera och testa/utvärdera delar i holistiskt arbetssätt för trafiksäkerhet som en del i hållbarheten

Kommunworkshop 1  
Arbetssätt för trafiksäkerhet som en del av hållbarheten

Expertworkshop 1  
Hur ser en trafiksäkerhet ut som är en del i hållbarheten?

Sep 2022

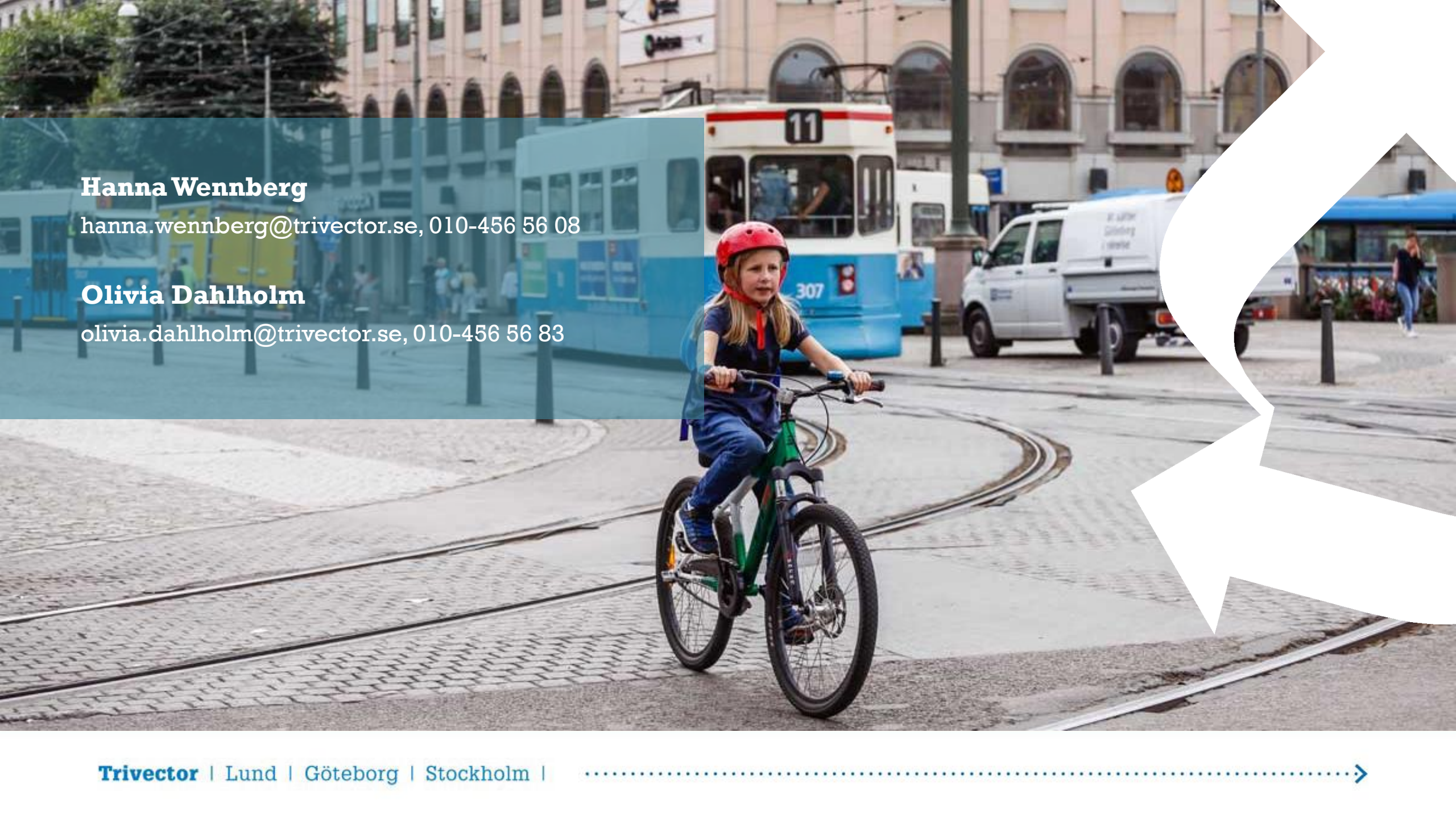
Rekommendationer med vägledning för holistiskt arbetssätt.

Workshop 2  
Rekommendationer med vägledning

Dec 2022

Rapport och slutseminarium





**Hanna Wennberg**

[hanna.wennberg@trivector.se](mailto:hanna.wennberg@trivector.se), 010-456 56 08

**Olivia Dahlholm**

[olivia.dahlholm@trivector.se](mailto:olivia.dahlholm@trivector.se), 010-456 56 83