



Göteborgs Stad  
Trafikkontoret

# År 2020 Fler rör sig i staden. Men färre skadas i trafiken



## **TRAFIKSÄKERHETSPROGRAM 2010–2020**

---

Rapport 2:2009

Trafikkontoret

Issn 1103-1530



**Trafiksäkerhetsprogram för åren 2010–2020  
har tagits fram av Trafikkontoret Göteborgs Stad.**

**Ansvarig:**

Suzanne Andersson

**Arbetsgruppen Trafikkontoret**

Anna-Lena Lindström-Olsson

Lars-Göran Wallin

Lars-Olof Andersson

**Medverkande konsulter**

Yvonne Wallin, Pejling Marketing AB

Hans Arby Kommunikation

Peter Dennis Karlsson, Made in Sweden

**Foto:**

Stina Olsson

Kari Jantzen

## Vi skall följa upp varje olycka där någon skadats allvarligt. Kan vi förhindra att det händer igen?

Göteborg har fått stor uppmärksamhet för sitt framgångsrika trafiksäkerhetsarbete - även internationellt. Fram till år 2020 skall vi ytterligare stärka vår position som föregångare när det gäller att rädda liv i trafiken. Vi har satt ett tufft och utmanande mål för att närma oss vår vision. Sammantaget skall vi gå från ca 300 till 75 dödade och allvarligt skadade i trafiken till år 2020. Det innebär att vi fortsätter minskningen i samma takt som de senaste tio åren.

Inspirationen till nya utmaningar finns i vår stads helhetssyn på liv och hälsa, där trafiksäkerheten är en viktig kvalitet. En stad där alla oavsett ålder, förutsättningar och ursprung kan röra sig säkert i trafiken.

Vårt tidigare mål har nåtts genom att trafiksäkerheten länge funnits med i planeringen av staden och ett konsekvent fokus på fysisk hastighetssäkring av vår gatumiljö. Detta arbete skall givetvis fortsätta. Men för att komma vidare måste vi också använda fler och mer moderna verktyg.

Uppföljning och ökad kunskap är avgörande för ständiga förbättringar och för att vi når våra mål. Därför skall varje olycka där någon skadas allvarligt hamna på mitt och ledningsgruppens bord. Kunde vi gjort något för att olyckan inte skulle inträffa? Kan vi förhindra att det händer igen?

Vi vet att en stor del av olyckorna idag sker för att trafikanterna utmanar vårt trafiksystem. Inom många olika områden behöver vi därför arbeta för ett ökat ansvarstagande i trafiken, bland annat genom att fördjupa vår kunskap om vad som styr trafikanternas attityder och beteende. För att nå trafikanterna skall vi bygga nätverk och utveckla nya samverkansformer. Trafiksäkerheten är ett lagarbete där vi alla måste samverka - politiker, stadsdelar, myndigheter, forskning, näringsliv, intresseorganisationer och många fler.

Vi skall också ta tillvara de möjligheter som den moderna trafiksäkerhetsteknikens snabba utveckling innebär för att stödja trafikanterna och förhindra att en olycka sker. I Göteborg finns forskning och industri som är världsledande framför allt inom fordonstekniken. Sverige är ett föredöme globalt i trafiksäkerhetssammanhang och Göteborg har den unika fördelen att vara ett av de få kluster i världen där trafiksäkerheten kan utvecklas i samverkan mellan näringsliv, forskning och myndighet.

Trafiksäkerhetsprogrammet 2010–2020 är plattformen för vårt systematiska och målstyrda arbete, där vi effektivt utnyttjar våra resurser och ytterligare flyttar fram vår position som föregångare på trafiksäkerhetsområdet.

LARS-BERTIL EKMAN  
*Trafikdirektör*  
Trafikkontoret Göteborgs Stad



# Innehåll

sidan

## 5 Sammanfattning

Göteborg skall vara föregångare även år 2020

## 8 Inledning

Trafiksäkerhetsprogrammet ser i backspegeln med framtidsperspektiv

## 10 Vision

Ingen skall dödas eller skadas allvarligt i trafiken i Göteborg

## 12 Trafikanten

Vi har analyserat mer än 13 000 trafikolyckor med personskador

## 18 Utveckling

Fler skall röra sig i staden, men färre skall skadas i trafiken

## 20 Strategier

Bättre trafiksäkerhet handlar om ökat samspel mellan gatumiljön, fordonet och människan

## 24 Målet

På tio år skall antalet skadade i göteborgs-  
trafiken minska från 300 till 75 per år

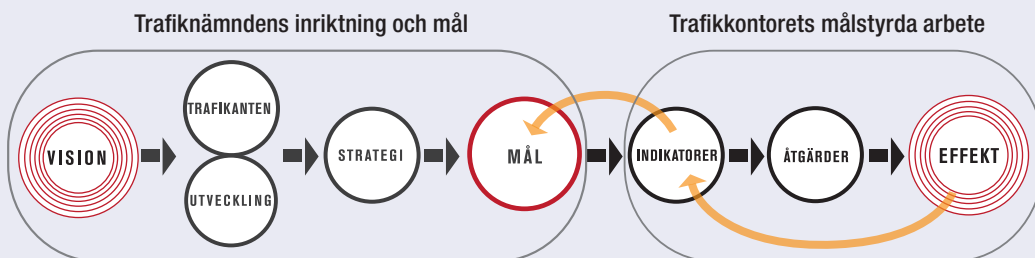
## 26 Trafikkontorets arbetssätt

Vi antar utmaningen att varje år mäta effekten av vårt arbete



# Göteborg skall vara föregångare även år 2020

Göteborg har utvecklats från att vara en av Sveriges mest olycksdrabbade kommuner till en av de mest trafiksäkra. Men år 2008 inträffade fortfarande 300 trafikolyckor med allvarligt och måttligt skadade i göteborgstrafiken. Genomförandet av Trafiksäkerhetsprogrammet för åren 2010–2020 skall leda till att färre än 75 skadas i trafiken år 2020, trots att många fler människor kommer att röra sig i staden. Detta är ett utmanande mål som innebär att vi inte bara behåller utan även stärker vår ställning som föregångare på trafiksäkerhetsområdet. Målet skall nås genom ett breddat trafiksäkerhetsarbete, som framgår av programmets strategier, samt genom Trafikkontorets målstyrda trafiksäkerhetsarbete.



## Visionen: Ingen skall dödas eller skadas allvarligt i trafiken i Göteborg

Utifrån Nollvisionen och Trafikkontorets vision om en effektiv, säker och hållbar rörlighet har vi formulerat vår vision för trafiksäkerhetsarbetet fram till år 2020. Vi bygger vidare på Nollvisionen där vi och trafikanterna har en gemensam vilja till ökad säkerhet och där samspelet mellan gatumiljön, människan och fordonet fungerar så väl att ingen dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Trafiksäkerheten är en viktig kvalitet i stadens utveckling. Göteborg är en attraktiv stad för människor och företag där regionkärnan förtäts och utvecklas, mångsidighet skapas och tillgängligheten stärks genom utbyggnad av infrastrukturen, främst kollektivtrafiken.

## Vi har analyserat fler än 13 000 trafikolyckor med personskador

I Göteborg har vi fördelen av en lång historik med sjukhusrapporterade trafikskador. Det drar vi nytta av när vi beskriver trafiksäkerhetsproblemets yttersta konsekvens, skadade och dödade människor. I förarbetet till trafiksäkerhetsprogrammet "Historik, kunskap och analys" (Trafikkontoret rapport nr 1:2009) har alla sjukhusrapporterade\* trafikskador under åren 2000–2007 analyserats.

Analyserna visar:

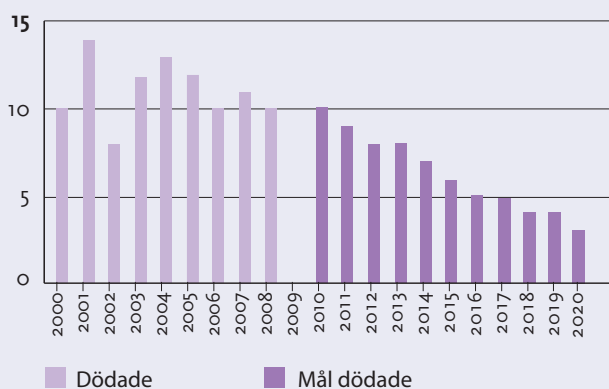
- **Oskyddade trafikanter (fotgängare och cyklister)**  
Många skadade och en stor andel med allvarliga skador, inte minst i konflikt med buss och spårvagn.
- **Kollektivtrafikresenärer**  
Få skadade ombord, men med relativt högt antal allvarligt skadade.
- **Bilister**  
Stor andel singelolyckor med svåra skador. Många skadade i upphinnandeolyckor med risk för nackskador.
- **Barn och ungdomar**  
De flesta skadas på cykel och moped. Riskbeteendet tycks följa pojkar och unga män under uppväxten.
- **Äldre**  
Överrepresenterade i dödsolyckor. Får svårare skador än yngre åldersgrupper.

\*STRADA [www.transportstyrelsen.se](http://www.transportstyrelsen.se)

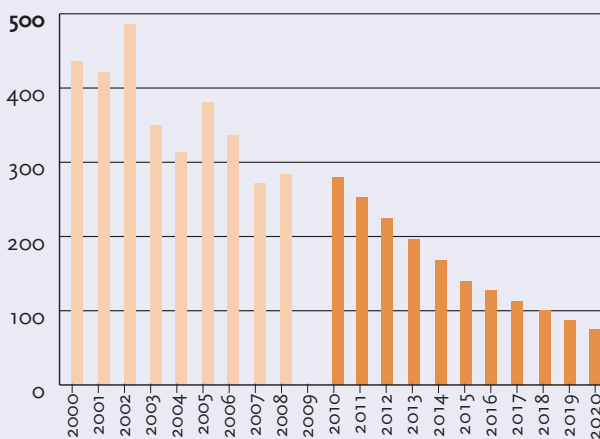
## Målet: Från 300 till 75 skadade per år

Vi sätter ett utmanande mål - färre än 75 skadade och tre dödade i göteborgstrafiken om tio år. Vi skall inte bara behålla utan även stärka vår position som föregångare på trafiksäkerhetsområdet i Sverige och internationellt. Vi fortsätter i samma minskningstakt som de senaste tio åren. Målet omfattar både dödade, allvarligt och måttligt skadade (ISS>3)\*.

ANTALET DÖDADE I TRAFIKEN 2000–2008 SAMT MÅLET TILL ÅR 2020



ANTALET SKADADE I TRAFIKEN 2000–2008 SAMT MÅLET TILL ÅR 2020



## Fler skall röra sig i staden, men färre skadas i trafiken

Vi ser två områden som innebär stora utmaningar för oss fram till år 2020. Det ena är stadens och regionens utveckling. Fler invånare, fler som åker kollektivt, cyklar och går tillsammans med ett väsentligt ökat inresande från regionen ställer nya krav på ökade ansträngningar. En attraktiv kollektivtrafik skall utvecklas för att bidra till en långsiktigt hållbar utveckling. Minst 40% av resorna i staden skall göras med kollektivtrafiken. Idag är kollektivtrafikandelen 25%. Jämte kollektivtrafiken är cykeln prioriterad. Andelen resor med cykel som transportmedel skall öka i förhållande till bil. I trafiksäkerhetsprogrammet prioriterar vi tre trafikantgrupper: gående, cyklister och kollektivresenärer. Särskild hänsyn skall vi ta till barnens och de äldres förutsättningar och behov.

## Vi skall tillvarata den moderna teknikens snabba utveckling

Den andra stora utmaningen är att på bästa sätt tillvarata den moderna teknikens mycket snabba utveckling och de möjligheter den innebär för att stödja trafikanten och förhindra att en olycka händer. Modern trafiksäkerhetsteknik används alltmer för att trafiken skall bli säkrare och förväntningarna är höga på effekterna av den teknik som kommer att finnas i framtidens fordon. Det finns en stor potential i dialog och samverkan med forskning och industri och vi har en viktig uppgift i att tillsammans hitta lösningar i gränssnittet mellan fordon och infrastruktur.

## Ökad trafiksäkerhet handlar om bättre samspel mellan gatumiljön, trafikanten och fordonet

När vi nu lägger grunden för ett framgångsrikt trafiksäkerhetsarbete fram till år 2020 skall vi inte se gatumiljön, trafikanten och fordonet som enskilda områden. Ökad trafiksäkerhet handlar om att skapa samspel mellan dessa trafiksäkerhetens grundstenar. Denna helhetssyn finns i våra strategier, det vill säga i riktlinjerna för hur vi skall driva vårt trafiksäkerhetsarbete de kommande tio åren. Vi bygger vidare på den starka grund vi har i det skadeförebyggande arbetet, genom fysisk hastighetssäkring som vi så framgångsrikt genomfört. Det är också av största vikt att vi fortsätter arbetet för att öka ansvarstagandet hos trafikanterna genom ökad kunskap om attityder och beteende hos unga. Men vi ser också att dessa metoder inte leder oss tillräckligt nära stadens vision - att ingen skall dödas eller skadas allvarligt i göteborgstrafiken. Därför omfattar våra strategier såväl utveckling av beprövade metoder som satsning på modern trafiksäkerhetsteknik. Genom att hitta fler och mer moderna verktyg kan vi ta steget från att arbeta skadeförebyggande till att förhindra att olyckan händer.

\*ISS Injury Severity Score

## VÅRA STRATEGIER:

- **Vi skall arbeta för att trafiksäkerheten prioriteras i stadsutvecklingen**

Trafiksäkerhet är en av de väsentliga kvaliteterna i en attraktiv stad. Ju tidigare trafiksäkerheten beaktas i planeringsprocessen, desto större är möjligheterna att människor kan röra sig i staden utan risk för liv och hälsa.

- **Vi skall prioritera de oskyddade trafikanterna**

I våra analyser av trafikskadade åren 2000–2007 är det de oskyddade trafikanterna som sammantaget får de allvarligaste skadorna i trafiken, trots att vi redan har fokus på dessa grupper. Detta fokus måste stärkas ytterligare när kollektivtrafiken ökar och situationen blir mer komplex när fler cyklar och går i framtiden.

- **Vi skall motivera till ett ökat ansvarstagande i trafiken**

Genom dialog och kommunikation skall vi arbeta för ett ökat ansvarstagande i trafiken. Vi skall utveckla vår roll som ett inspirerande kraftcentrum för stadens gemensamma arbete för en säker rörlighet och motivera andra verksamheter att hitta sin egen drivkraft att verka för ökad trafiksäkerhet. Arbetsgivarnas arbetsmiljöansvar och ett frivilligt större socialt ansvar skall vara drivkraften.

- **Vi skall arbeta för fler säkra fordon och transporter**

Vi skall dra nytta av närheten till forskning och industri och aktivt arbeta för att utveckla samverkan mellan fordon och infrastruktur.

Med kompetens om ny teknik skall Göteborgs Stad fortsätta att utveckla arbetet med att ställa trafiksäkerhetskrav vid upphandling av alla kommunens fordon och transporter.

- **Vi skall fortsätta hastighetssäkra våra gatumiljöer**

Vårt systematiska arbete med fysisk hastighetssäkring har varit framgångsrikt och skall fortsätta. Det finns fortfarande gatumiljöer kvar att säkra, framför allt på huvudväg-nätet med 50 km/h. Arbetet kan breddas med innovativ teknik.

- **Vi skall grundlägga ett säkerhetsmedvetande hos barn och unga**

Våra analyser för åren 2000–2007 visar att barns och speciellt pojkars riskbeteende tycks följa med genom uppväxtårens sätt att förflytta sig med cykel, moped, MC och bil. Det är viktigt att grundlägga ett säkerhetsmedvetande i unga år. Vår pedagogiska verksamhet måste därför fortsätta och utvecklas ytterligare.

## Trafikkontorets arbetssätt skall bli mer målstyrt och systematiskt

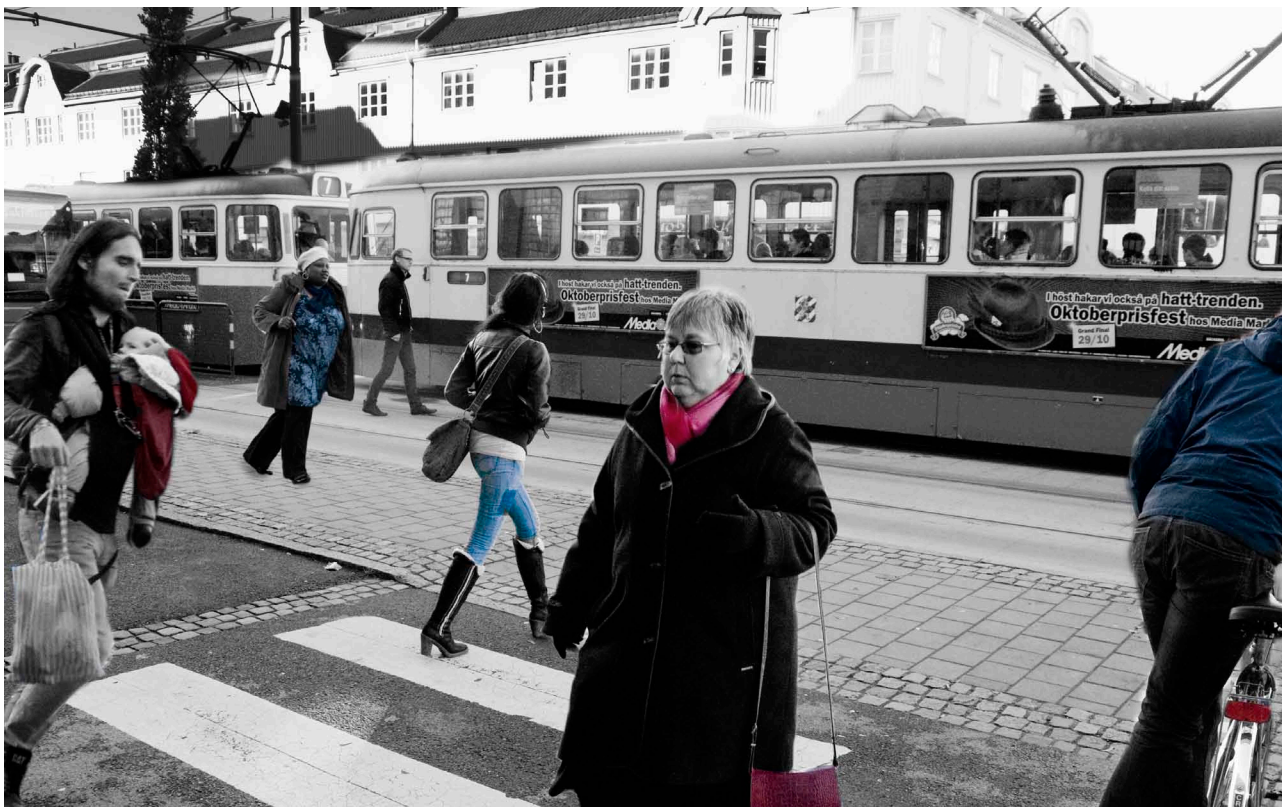
Stadens övergripande mål för trafiksäkerheten är långsiktigt och därför ett trubbigt mått för den dagliga verksamheten. Genom ett nytt arbetssätt med indikatorer och mer åtgärdsnära mål skall vi effektivare styra vårt trafiksäkerhetsarbete. De åtgärdsnära målen skall följas upp årligen. De resultat som mätningen ger skall vi använda för att ständigt förbättra vår kompetens och göra våra prioriteringar. De konkreta åtgärderna för att rädda liv finns i våra årliga handlingsplaner.

## För att nå trafikanterna skall vi öka vår samverkan med andra

Vi skall växa i vår roll som ett inspirerande kraftcentrum för stadens gemensamma arbete för säker rörlighet. Vår samordnande roll för trafiksäkerhetsarbetet skall vi utveckla genom att motivera andra aktörer att utifrån den egna drivkraften genomföra åtgärder som ligger i linje med vårt trafiksäkerhetsprogram för åren 2010–2020.

### Syfte med Trafiksäkerhetsprogrammet 2010–2020:

- ge beslutsfattande politiker, tjänstemän och samverkande aktörer god ledning i trafiksäkerhetsarbetets mål och inriktning både på kort och lång sikt
- vara grunden för Trafikkontorets målstyrda och systematiska trafiksäkerhetsarbete
- behålla och stärka Göteborgs position som föregångare på trafiksäkerhetsområdet



## Trafiksäkerhetsprogrammet 2010–2020 ser i backspegeln med framtidsperspektiv

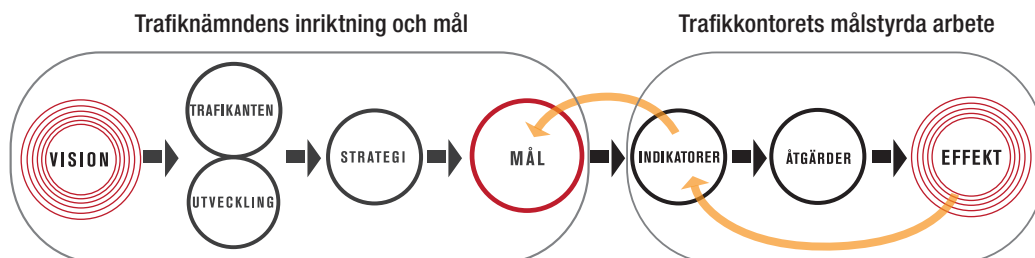
Göteborg har utvecklats från att vara en av Sveriges mest olycksdrabbade kommuner till en av de mest trafiksäkra. Men år 2008 inträffade fortfarande 300 trafikolyckor med allvarligt och måttligt skadade i Göteborgstrafiken. Så trots att vi ser en mycket gynnsam utveckling, ser vi också misslyckanden varje dag. Det nya trafiksäkerhetsprogrammet skall ge inriktning i arbetet för att minska antalet skadade och dödade i trafiken till år 2020. Vi sätter ett utmanande mål - färre än 75 skadade och tre dödade i göteborgstrafiken om tio år. Vi skall inte bara behålla utan även stärka vår position som föregångare på trafiksäkerhetsområdet i Sverige och internationellt.

Resultat och erfarenheter av vårt arbete hittills redovisas i en sammanfattning av analyser av trafikolyckor med personskador som vi genomfört för åren 2000–2007\*, totalt 13 325 skadade. Den problembild som analyserna visar är att de oskyddade trafikanterna är en utsatt grupp. De flesta som skadas är bilister, men det är de oskyddade trafikanterna som får de svåraste skadorna. Men den tid är förbi då en tillbakablick på statistik och beprövade metoder ensamt kan ge inriktningen för ett

nytt trafiksäkerhetsprogram. I staden och i vår omvärld pågår utveckling som påverkar trafiksäkerhetsprogrammets inriktning. Stadens utveckling som en stark kärna i regionen innebär fler invånare, fler som åker kollektivt, cyklar och går, tillsammans med ett väsentligt ökat inresande från regionen. Den fordonsburna trafiksäkerhetsteknikens snabba utveckling gör det möjligt att ta steget från att förebygga skador till att förhindra att olyckor inträffar.

\*Historik, kunskap och analys” finns på [www.goteborg.se](http://www.goteborg.se), sök på trafiksäkerhetsprogram Trafikkontorets Rapport 2009:1



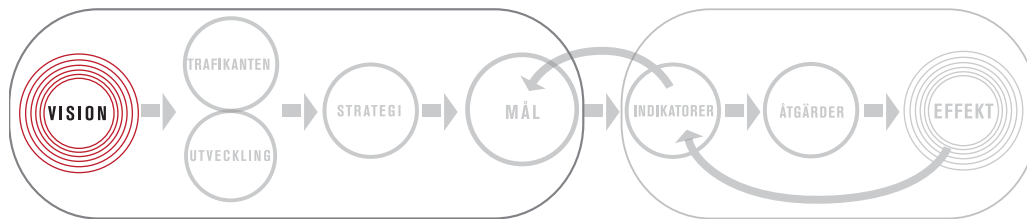


Trafiksäkerhetsprogrammets första del beskriver Göteborgs Stads vision, strategier och mål för trafiksäkerhetsarbetet fram till år 2020 utifrån analyser och utvecklingstrender. I den senare delen beskriver vi hur Trafikkontoret skall arbeta systematiskt med att förbättra trafiksäkerheten. Effektiviteten i Trafikkontorets arbete skall vi utveckla genom ett mer målstyrt och systematiskt arbetssätt i vårt dagliga arbete. Förslag på indikatorer och åtgärdsnära mål ansluter i många delar till det nationella trafiksäkerhetsarbetet.

#### Syfte med Trafiksäkerhetsprogrammet 2010–2020 är att

- ge beslutsfattande politiker, tjänstemän och samverkande aktörer god ledning i trafiksäkerhetsarbetets mål och inriktning både på kort och lång sikt
- vara grunden för Trafikkontorets målstyrda och systematiska trafiksäkerhetsarbete
- behålla och stärka Göteborgs position som föregångare på trafiksäkerhetsområdet





## Visionen är att ingen skall dödas eller skadas allvarligt i trafiken i Göteborg

Grunden för allt trafiksäkerhetsarbete i Sverige är Nollvisionen - det vill säga att ingen på grund av ett normalt mänskligt misstag skall behöva dödas, skadas allvarligt eller få bestående men i trafiken. Utifrån Nollvisionen och Trafikkontorets vision om en effektiv, säker och hållbar rörlighet har vi formulerat vår vision för trafiksäkerhetsarbetet fram till 2020.

Vi bygger vidare på Nollvisionen där vi och trafikanterna har en gemensam vilja till ökad säkerhet och där samspelet mellan gatumiljön, människan och fordonet fungerar så väl att ingen dödas eller skadas allvarligt i trafiken.

Trafiksäkerheten är en viktig kvalitet i stadens utveckling. Göteborg är en attraktiv stad för människor och företag, där regionkärnan förtätas och utvecklas, mångsidighet skapas och tillgängligheten stärks genom utbyggnad av infrastrukturen, främst kollektivtrafiken.

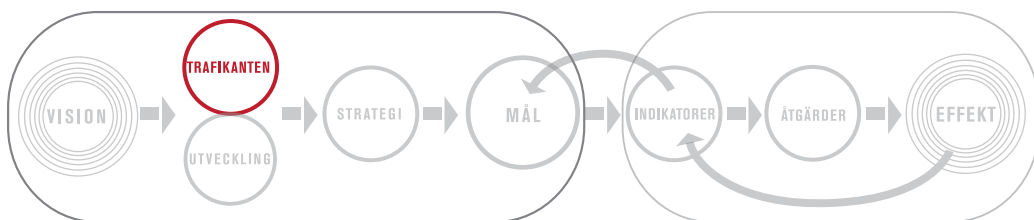
Vi har ett rikt stadsliv där alla oavsett ålder, förutsättningar och ursprung kan röra sig säkert i trafiken. Såväl invånare som arbetspendlare anser det säkert att röra sig i göteborgs-trafiken. Närmiljön ger barnen möjlighet att klara sig på egen hand under uppväxten och de äldre förflyttar sig utan oro för sin säkerhet i gatumiljön.





**VIKTIGT ATT TÄNKA PÅ I DET MÄNSKLIGA PERSPEKTIVET TILL 2020:**

De som nu är nyfödda är då tio år och börjar gå och cykla till skolan, femåringarna har blivit 15 och börjar köra moped, dagens tioåringar tar då körkort för MC och bil och de som idag går i pension vid 65 års ålder har blivit 75.



## Vi har analyserat fler än 13 000 trafikolyckor med personskador

Trafiksäkerhet handlar om att människor inte skall omkomma eller skadas i trafiken. Men det händer fortfarande och alltför ofta. I Göteborg har vi fördelen av en lång historik med sjukhusrapporterade trafikskador. Det drar vi nytta av när vi beskriver trafiksäkerhetsproblemens yttersta konsekvens, allvarligt skadade och dödade människor.

I förarbetet till trafiksäkerhetsprogrammet ”Historik, kunskap och analys” (Trafikkontoret rapport nr 1:2009) har alla sjukhusrapporterade\* trafikskador under åren 2000–2007 analyserats. En översiktlig sammanställning visas i tabellen. Analyserna visar att två tredjedelar av de som skadas allvar-

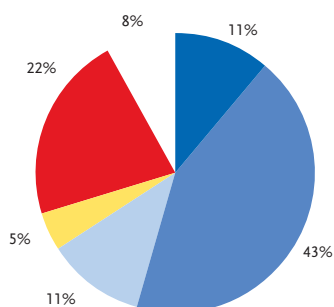
ligt och måttligt är fotgängare, cyklister och mopedister, det vill säga oskyddade trafikanter. Var femte av de allvarligt och måttligt skadade är bilister. När antalet skadade summeras är det totalt sett flest bilister som skadas i trafikolyckor i Göteborg.

### SJUKHUSRAPPORTERADE 2000–2007

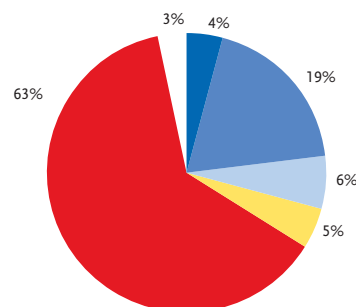
SKADEGRAD	ISS	FOTGÄNGARE	CYKLISTER	MOPEDISTER	BILISTER	I BUSS OCH SPÅRVAGN	ÖVRIGT	TOTALT
DÖDADE	-	35	6	2	39	1	7	90
ALLVARLIGT SKADADE	>8	153	345	95	212	44	99	948
MÅTTLIGT SKADADE	4–8	171	906	236	412	90	126	1 941
LÄTT SKADADE	1–3	433	1 960	646	6 495	486	326	10 346
SUMMA		792	3 217	979	7 158	621	558	13 325

### ALLVARLIGT OCH MÅTTLIGT SKADADE

FOTGÄNGARE
CYKLISTER
MOPEDISTER
KOLLEKTIVTRAFIKANTER
BILISTER
ÖVRIGA

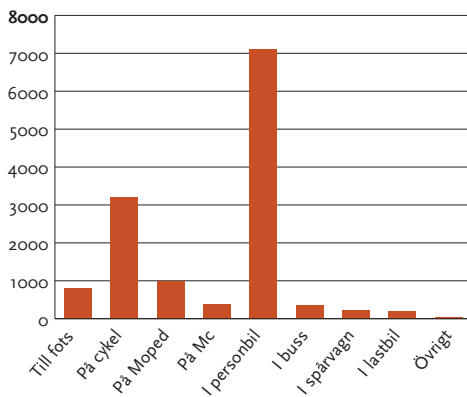


### LÄTT SKADADE

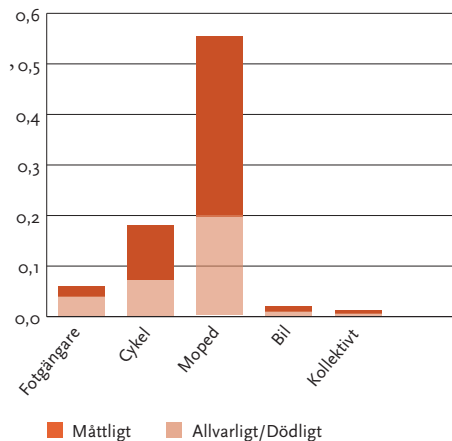


\*STRADA [www.transportstyrelsen.se](http://www.transportstyrelsen.se)

SKADADE PER FÄRDSÄTT I TRAFIKOLYCKOR 2000–2007

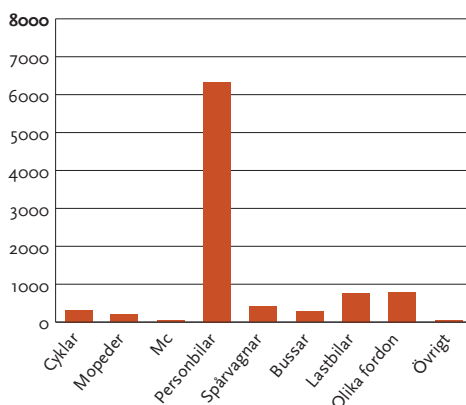


SKADADE I TRAFIKOLYCKOR I FÖRHÅLLANDE TILL RESTID 2000–2007



En övervägande del av alla lätt skadade är bilister som fått sina skador i upphinnandeolyckor, ofta nackskador som i många fall kan ge långsiktigt försämrad livskvalitet.

SKADADE I TRAFIKOLYCKOR ORSAKADE AV OLIKA FORDON 2000–2007



Det är bilisterna som förorsakar de flesta skadade, men även lastbilar, bussar och spårvagnar förorsakar tillsammans många skadade trafikanter.

Genom att ställa antalet skadade i olika färdsätt i relation till restider framträder en tydlig bild av de oskyddade trafikanternas utsatthet, särskilt mopedisterna. Däremot är risken att bli skadad som bilist eller kollektivtrafikresenär liten.

I dödsolyckorna är det två trafikantgrupper som är helt dominerande, fotgängare och bilister. De äldre är överrepresenterade i dödsolyckorna, var tredje omkommen är över 65 år. Fotgängarna omkommer efter att ha blivit påkörda av personbilar eller tunga fordon, tio omkomna av totalt 90 har mist livet påkörda av spårvagn under åren 2000–2007. Fotgängarna är den största olycksdrabbade gruppen, men den enskilt största dödsorsaken i göteborgstrafiken är singelolycka med bil.

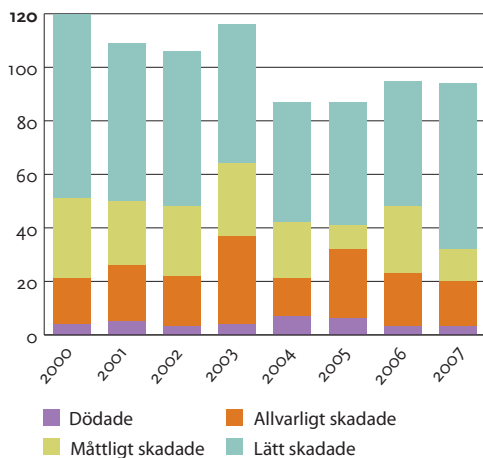
Analyserna visar att många olyckor med dödade och allvarligt skadade sker genom grova regelöverträdelser, bara var tredje dödsolycka borde dagens system kunnat förhindra. Det är alltför ofta unga män som utmanar systemet genom att köra mycket för fort, utan bilbälte, påverkade av alkohol och droger och i bilar med sämre säkerhetsstandard. Vägverkets djupstudier ger en tydlig bild av dödsolyckorna som komplement till beskrivningarna i STRADA.

Analyserna visar:

- **Oskyddade trafikanter (fotgängare och cyklister)**  
Många skadade och en stor andel med svåra skador, inte minst i konflikt med buss och spårvagn.
- **Kollektivtrafikresenärer**  
Få skadade ombord, men med relativt högt antal allvarligt skadade.

- **Bilister**  
Stor andel singelolyckor med svåra skador. Många skadade i upphinnandeolyckor med risk för nackskador.
- **Barn och ungdomar**  
De flesta skadas på cykel och moped. Riskbeteendet tycks följa pojkar och unga män under uppväxten.
- **Äldre**  
Överrepresenterade i dödsolyckor. Får svårare skador än yngre åldersgrupper.

DÖDADE OCH SKADADE FOTGÅNGARE 2000–2007 Sjukhusrapporter



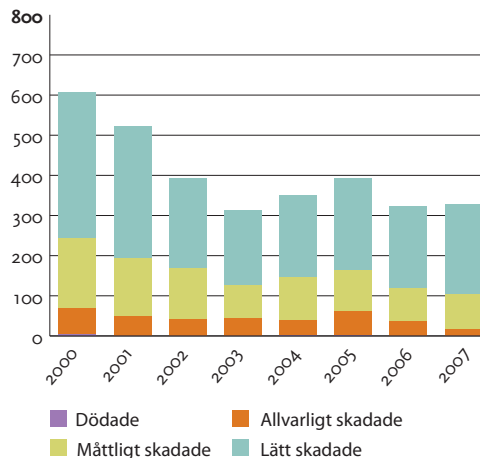
## Gående

**Slutsats av analyserna för åren 2000–2007:**  
Alltför många fotgängare skadas fortfarande allvarligt av personbilar och spårvagnar.

Fotgängare är en utsatt grupp i trafiken. Under 1990-talet minskade antalet dödade och skadade avsevärt, men de senaste åren har den positiva utvecklingen stagnerat. Många fotgängare skadas fortfarande allvarligt i trafikolyckor i vår gatumiljö. De flesta blir påkörda av personbilar, oftast på 50-gator i centrala Göteborg. Tillsammans med de fotgängare som blir påkörda av spårvagn ger dessa olyckor de allvarligaste skadorna.

Fallolyckor behandlas inte i Trafiksäkerhetsprogrammet, då de inte definieras som en trafikolycka. Men då de huvudsakligen inträffar i miljöer som ingår i stadens ansvarsområde och drabbar många som rör sig i Göteborg, får dessa skador inte glömmas bort. Närmare 3000 skadades i fallolyckor år 2000–2007. Antalet minskar något under perioden, men är fortfarande den största gruppen skadade sett till antalet. För att formulera mål och strategier behöver vi mer kunskap om dessa olyckor.

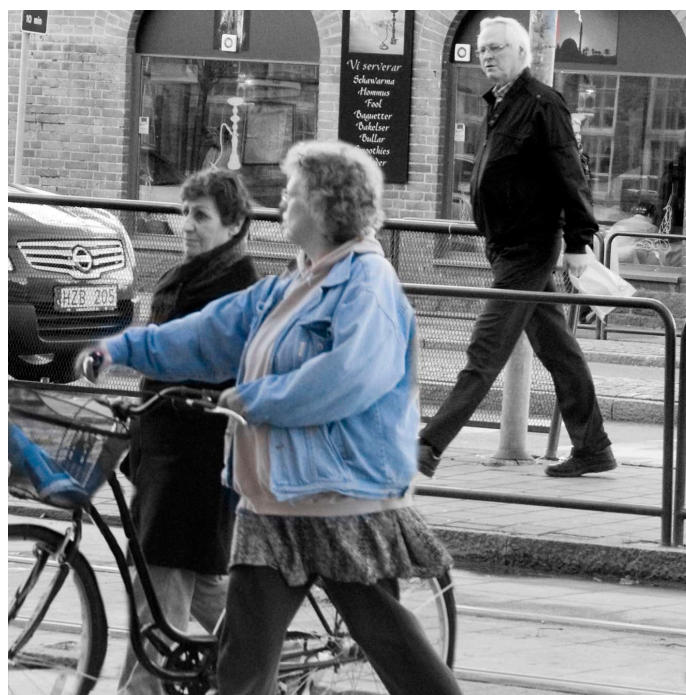
DÖDADE OCH SKADADE CYKLISTER 2000–2007 Sjukhusrapporter



## Cyklister

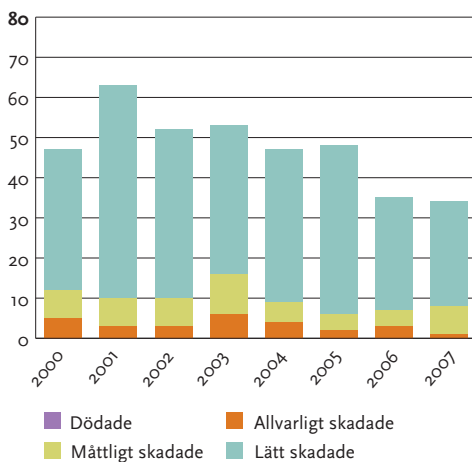
**Slutsats av analyserna för åren 2000–2007:**  
Även om utvecklingen är positiv är det fortfarande alldeles för många som skadas allvarligt, speciellt i singelolyckor med cykel.

Totalt sett är nästan en dryg tredjedel av alla allvarligt skadade för åren 2000–2007 cyklister. Även om vi ser en nedgång i antalet är det fortfarande allt för många som skadas, de flesta i singelolyckor. Studier visar att många av cykelolyckorna beror på brister i vägförhållanden såsom utformning, drift och underhåll. Andra orsaker är cyklistens beteende och fel på cykeln. Många som skadas allvarligt saknar cykelhjälm.

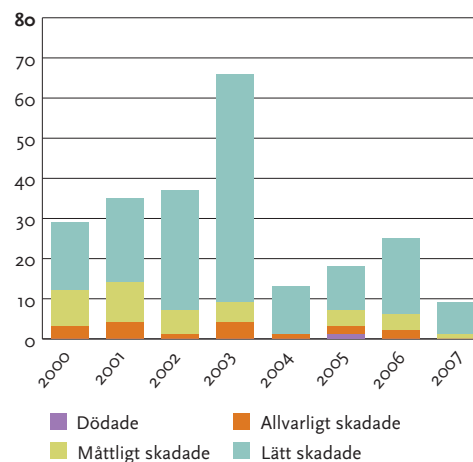




ANTAL SKADADE OMBORD PÅ BUSS 2000–2007 Sjukhusrapporter



ANTAL SKADADE OMBORD PÅ SPÅRVAGN 2000–2007 Sjukhusrapporter



### Kollektivtrafikresenärer

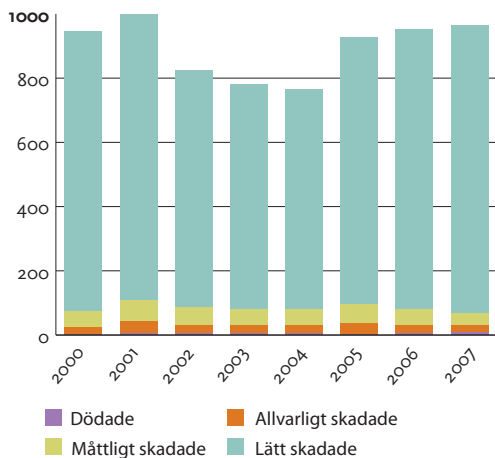
Slutsats av analyserna för åren 2000–2007: Förarnas sätt att köra tillsammans med fordonens interiör har påverkan på om och hur passagerarna skadas. För bussarna är även hållplatsernas utformning avgörande.

Antalet som skadas ombord på buss eller spårvagn minskar under perioden, speciellt gäller detta spårvagn. De flesta skadas när de faller i bussen eller spårvagnen under en häftig inbromsning eller i anslutning till hållplats. De flesta olyckorna sker i bussar. Det är oftast äldre kvinnor som skadas och skadegraden ökar med åldern.

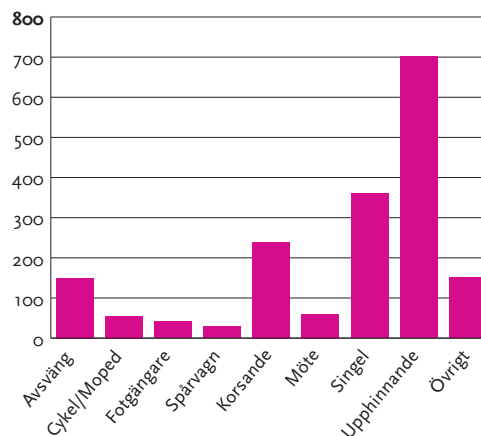
#### Skadade i konflikt med buss och spårvagn:

Antalet skadade i konflikt med buss eller spårvagn minskar och är ingen stor grupp, däremot är andelen dödade och allvarligt skadade hög. De flesta olyckorna sker i konflikt med personbilar, men det är de oskyddade trafikanterna som råkar mest illa ut.

DÖDADE OCH SKADADE BILISTER 2000–2007 Sjukhusrapporter



ANTAL OLYCKOR I GENOMSnitt PER ÅR OCH OLYCKSTYP



## Bilister

Slutsats av analyserna för åren 2000–2007:

Det finns sannolikt ett stort mörkertal för bilister som definieras som lätt skadade, men som får bestående men av en så kallad whiplash-skada. Singelolyckor med bil ligger ofta genom grova regelöverträdelser och handlar framför allt om unga mäns riskbeteende.

Bilolyckorna i Göteborg medför ett mycket stort antal personsador, drygt 890 bilister i personbilar per år kommer till sjukhuset för vård. Antalet skadade har varit relativt konstant de senaste åren, men de allvarliga skadorna har minskat något.

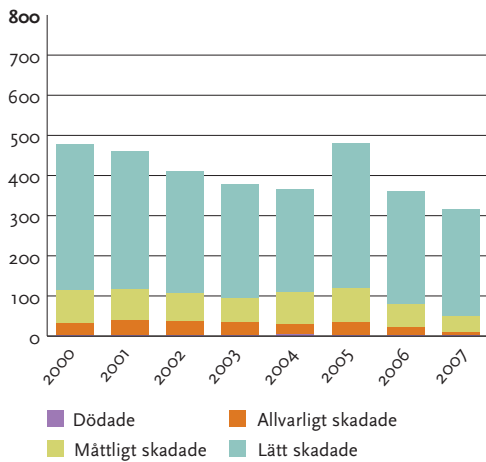
Upphinnandeolyckor leder till flest lindrigt skadade. I begreppet lindrigt skadade döljer sig nackskador som kan ge bestående men. Unga bilister är klart övervägande både vad det gäller det totala antalet skadade och sett i relation till restider. De allvarligaste olyckorna sker till största delen på det kommunala vägnätet där det är skyltad hastighet 50 km/h. Detta trots att trafikarbetet är större på det statliga vägnätet.



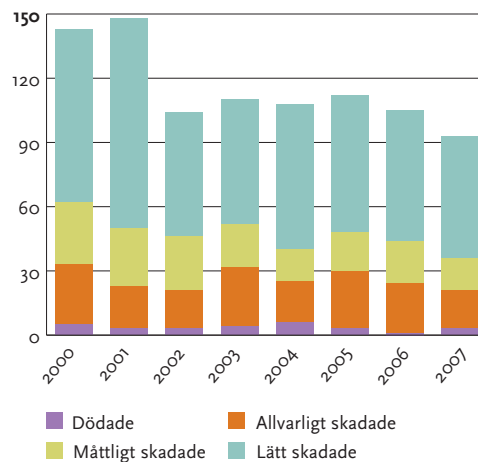


VI SKALL TA SÄRSKILD HÄNSYN TILL BARNENS OCH DE ÄLDRES FÖRUTSÄTTNINGAR OCH BEHOV

DÖDADE OCH SKADADE BARN 0–20 ÅR 2000–2007 Sjukhusrapporter



DÖDADE OCH SKADADE ÄLDRE ÖVER 65 ÅR 2000–2007 Sjukhusrapporter

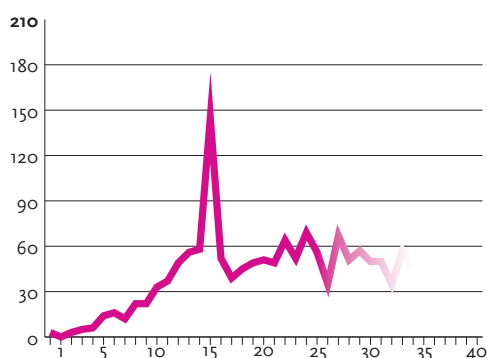


Barn och ungdomar 0–20 år

Slutsats av analyserna för åren 2000–2007: Pojkars riskbeteende tycks följa med genom uppväxtårens sätt att förflytta sig - cykel, moped, MC och bil. För de äldre tonåringarna sker de flesta olyckorna med bil.

Antalet barn som skadas i trafiken i Göteborg minskar. Åldersgruppen 10–20 år är den mest utsatta och då är det framför allt 15-åringarna som sticker ut på ett anmärkningsvärt sätt. Barn i grundskoleåldern skadas ofta i singelolyckor på cykel eller moped och det är dubbelt så många pojkar som flickor som skadas. Unga bilister är klart överrepresenterade i åldersgruppen 0–20 år och olyckorna sker ofta i hög hastighet och i samband med alkohol och droger.

ANTAL ALLVARLIGT OCH MÅTTLIGT SKADADE PER ÅR OCH ÅRSKULL 2000–2007

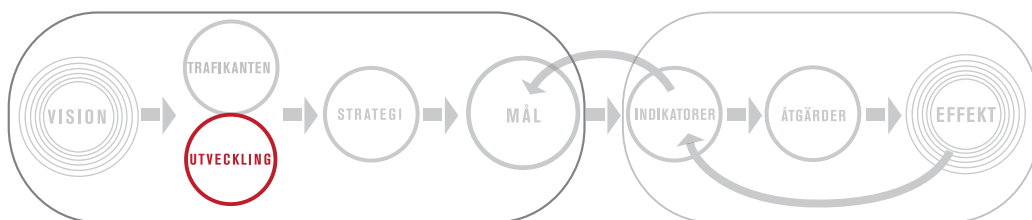


Äldre över 65 år

Slutsats av analyserna för åren 2000–2007: Äldre drabbas inte av fler olyckor än andra åldersgrupper. Däremot drabbas de av svårare skador och skadegraden ökar med stigande ålder.

Utvecklingen visar på en viss minskning av antalet skadade, men äldre är skörare och drabbas hårdare vid en olycka. Var tredje som omkommer i en trafikolycka är över 65 år och de flesta är fotgängare, i huvudsak i konflikt med personbil eller kollektivtrafik.





## Fler skall röra sig i staden. Men färre skall skadas i trafiken

Vi ser två områden som innebär stora utmaningar i trafiksäkerhetsarbetet fram till 2020. Den ena är stadens och regionens utveckling med fler invånare och fler resenärer. Göteborgs stadskärna kommer att förtätas och inresandet öka. Gatumiljön skall rymma en väsentligt utökad kollektivtrafik och fler människor som cyklar och går - samtidigt som den skall vara både säker och attraktiv för trafikanterna. Den andra stora utmaningen är att på bästa sätt ta tillvara den moderna trafiksäkerhetsteknikens mycket snabba utveckling och de möjligheter denna innebär för att stödja trafikanterna och förhindra att en olycka sker.

### Stadens och regionens utveckling

Göteborgsregionen skall vara en stark och tydlig tillväxtregion i Europa, med Göteborg som kärna. Tillväxten i regionen medför att fler behöver resa och i många fall dessutom längre än tidigare. Inpendlingen till Göteborg från kranskommunerna kommer att öka.

Målsättningarna till 2020 är bland annat:

- Göteborgs lokala arbetsmarknad skall omfatta 1,5 miljoner invånare.
- Staden skall stärkas med ytterligare 40 000 arbetsplatser och 30 000 boende.
- En attraktiv kollektivtrafik skall utvecklas för att bidra till en långsiktigt hållbar utveckling. År 2025 skall minst 40% av resorna i staden göras med kollektivtrafik. Idag är kollektivtrafikandelen 25%\*.
- Jämte kollektivtrafiken är cykeln prioriterad. Andelen resor med cykel som transportmedel skall öka i förhållande till bil.

År 2025 har antalet resor ökat med en halv miljon per dag. Även när andelen kollektivtrafik ökar sker en viss ökning av biltrafiken. Det finns risk för ökad trängsel på Göteborgs gatu- och vägnät och blandtrafiken i centrala staden kommer att öka. När fler åker kollektivt blir det också fler gående och cyklister vid hållplatser och knutpunkter.

Flera stora och genomgripande projekt kommer att kräva stora resurser och få konsekvenser för vårt trafiksäkerhetsarbete under de kommande tio åren. Nya stadsdelar skall byggas, som Älvstaden på båda sidor om älven samt Kvillebäcken på Hisingen. En ny älvförbindelse skall ersätta Göta älvbron. Bangårdsförbindelsen i centrala staden och Västlänken med sina tre stationer i centrala lägen ingår alla i det västsvenska paketet som föreslås att finansieras bland annat av trängselskatt. Alla dessa satsningar kommer att ha stor påverkan på centrala Göteborg, inte minst under byggnadstiden.



\*www.K2020.se

### Modern trafiksäkerhetsteknik

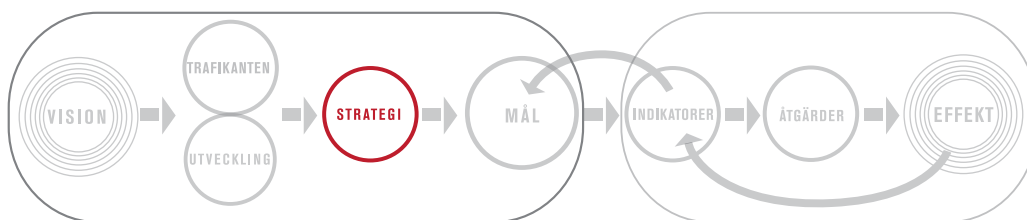
Under de kommande tio åren kommer vi att få vara med om möjligheten att gå från att förebygga skador till att förhindra olyckor. Göteborgsregionen är en av få regioner i världen som har en samlad forskning och fordonsindustri när det gäller säkerhet. Dessutom har staden Göteborg ett framgångsrikt och omtalat trafiksäkerhetsarbete. Sammantaget ger detta en unik möjlighet att utveckla, testa och demonstrera modern trafiksäkerhetsteknik i nära samverkan mellan myndighet, forskning och industri.

Modern trafiksäkerhetsteknik används alltmer för att trafiken skall bli säkrare och förväntningarna är höga på effekterna av den teknik som kommer att finnas i framtidens fordon. Det finns en stor potential i dialog och samverkan med forskning och industri och vi har en viktig uppgift i att tillsammans hitta lösningar i gränssnitten mellan fordon och infrastruktur. Den fordonsbaserade tekniken kan både stödja föraren till en mer trafiksäker körning och i en krissituation undvika en olycka. Idag finns intelligent stöd för hastighets

anpassning (ISA), system för personbilar som detekterar fotgängare och nödbromsar om föraren inte reagerar samt ytterligare tekniska lösningar som informerar föraren om trötthet och om fordonet avviker från kursen. I utvecklingen av de tekniska systemen ökar efterfrågan på att teknik i fordonen skall kunna kommunicera med vägen. Här möter vi som väghållare och ansvariga för exempelvis väglinjemålning, önskemål på funktion från fordonsidan.

Det finns också en mer beprövad ITS-baserad teknik som kan användas i riskfyllda gatumiljöer för att informera och förstärka uppmärksamheten hos fordonsförarna. Det kan till exempel vara hastighetspåminnande skyltar vid skolor, varning för cyklar på korsande cykelbana eller skyltar som skall öka uppmärksamheten vid övergångsställen när fotgängare detekteras.





## Bättre trafiksäkerhet handlar om ökat samspel mellan gatumiljön, fordonet och människan

När vi nu lägger grunden för ett framgångsrikt trafiksäkerhetsarbete fram till år 2020 skall vi inte se gatumiljön, trafikanten och fordonet som enskilda områden. Ökad trafiksäkerhet handlar om att skapa samspel mellan dessa trafiksäkerhetens grundstenar. Det hjälper inte att vi hastighetssäkrar vår gatumiljö om inte fordonet är säkert och om människan i trafiken utmanar vårt trafiksystem. Denna helhetssyn finns i våra strategier - det vill säga i riktlinjerna för hur vi skall driva vårt trafiksäkerhetsarbete de kommande tio åren.

Vi bygger vidare på den starka grund vi har i det skadeförebyggande arbetet, genom fysisk hastighetssäkring som vi så framgångsrikt genomfört. Det är också av största vikt att vi fortsätter arbetet för att öka ansvarstagandet hos trafikanterna - genom ökad kunskap om attityder och beteende hos unga.

Men vi ser också att dessa metoder inte leder oss tillräckligt nära stadens vision - att ingen skall dödas eller skadas allvarligt i göteborgstrafiken. Därför omfattar våra strategier såväl utveckling av beprövade metoder som satsning på modern trafiksäkerhetsteknik. Genom att hitta fler och mer moderna verktyg kan vi ta steget från att arbeta skadeförebyggande till att förhindra att olyckan händer. Vi skall vara föregångare även år 2020 och även växa i vår roll som ett inspirerande kraftcentrum för stadens gemensamma arbete för säker rörlighet. Vår samordnande roll för trafiksäkerhetsarbetet skall vi utveckla genom att motivera andra aktörer att

utifrån den egna drivkraften genomföra åtgärder som ligger i linje med vårt Trafiksäkerhetsprogram 2010–2020.

Utifrån detta helhetsperspektiv har vi här formulerat våra strategier. Basen finns i slutsatserna av våra analyser av skadade i trafikolyckor i Göteborg under åren 2000–2007, samt i de möjligheter till utveckling vi ser fram till år 2020. Vi fortsätter att prioritera tre trafikantgrupper:

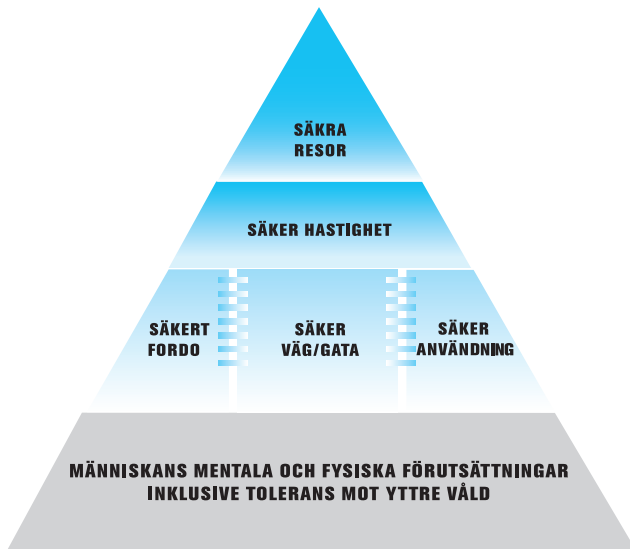
- Gående
- Cyklister
- Kollektivtrafikresenärer

Det innebär inte att vi minskar våra insatser för andra trafikanter, till exempel bilister och mopedister. När gatumiljön blir säkrare för gående och cyklister blir den ofta också säkrare för andra trafikanter. Särskild hänsyn skall vi ta till barnens och de äldres förutsättningar och behov.



### Våra strategier

- Vi skall arbeta för att trafiksäkerheten prioriteras i stadsutvecklingen
- Vi skall prioritera de oskyddade trafikanterna
- Vi skall motivera till ett ökat ansvarstagande i trafiken
- Vi skall arbeta för fler säkra fordon och transporter
- Vi skall fortsätta hastighetssäkra våra gatumiljöer
- Vi skall grundlägga ett säkerhetsmedvetande hos barn och unga



*”Pyramiden” utgår från Vägverkets modell för säker vägtrafik i landet, men beskriver även tydligt de kriterier som måste uppfyllas för säkrare resor i Göteborg.*

## Vi skall arbeta för att trafiksäkerheten prioriteras i stadsutvecklingen

Trafiksäkerhet är en av de väsentliga kvaliteterna i en attraktiv stad. Tillväxten i regionen medför att såväl resor som transporter kommer att öka. Prioriteringen av kollektivtrafik och cykel innebär fler oskyddade trafikanter och att blandtrafiken ökar, främst i centrum. Trafikkontoret har ett stort ansvar för att säkerställa att trafiksäkerheten beaktas i planarbetet. Ju tidigare i processen detta sker, desto större är möjligheterna att människor kan röra sig i staden utan risk för liv och hälsa.

### Vi skall arbeta för att trafiksäkerheten prioriteras i stadsutvecklingen bland annat genom att

- beskriva planeringsprocessens konsekvenser och effekter på trafiksäkerheten
- samverka med de stora forskningsprojekt som finns i Göteborg, till exempel centrum för hållbar stadsutveckling
- utvärdera genomförda projekt inom stadsbyggnad och infrastruktur med avseende på trafiksäkerhet
- öka kunskapen om trafiksäkerhet hos de som deltar i planeringsprocessen

## Vi prioriterar de oskyddade trafikanterna

I våra analyser av trafikskadade under åren 2000–2007 är det de oskyddade trafikanterna som sammantaget får flest allvarliga skador i trafiken, trots att vi redan har fokus på dessa grupper. Detta fokus måste förstärkas ytterligare.

Trafiksituationen blir dessutom mer komplex när allt fler går och cyklar i framtiden. Det innebär större krav på hur vi utformar och underhåller gatumiljön, framför allt i centrala Göteborg, men även i våra bostadsområden.

Säkerheten i gatumiljön är också en viktig kvalitet för att göra kollektivtrafiken attraktiv. Vi måste arbeta med en större helhetssyn utifrån resenärernas behov under hela resan från dörr till dörr, då kollektivtrafikresenärerna även är gående och cyklist. De äldres förutsättningar skall alltid beaktas för att fler skall kunna åka kollektivt istället för färdtjänst. De unga skall ha möjlighet att klara sig på egen hand i sin närmiljö, genom att gatumiljön utformas utifrån barnens perspektiv.

### Vi skall prioritera de oskyddade trafikanterna genom att:

- säkra hastigheten där oskyddade trafikanter möter fordon
- bygga fler säkra gång- och cykelpassager i huvudvägnätet
- utforma och underhålla säkra gång- och cykelvägar
- utforma säkra buss- och spårvagnshållplatser samt anslutningar till dessa
- förstärkt information i riskmiljöer som till exempel hastighetspåminnande skyltar vid skolor
- varningsystem för korsande trafik, fotgängare, cyklist och spårvagnar
- ställa krav på att kommunens egna fordon och fordon i upphandlade transporter skall vara utrustade med system som detekterar oskyddade trafikanter



## Vi skall motivera till ett ökat ansvarstagande i trafiken

Genom dialog och kommunikation skall vi arbeta för ett ökat ansvarstagande i trafiken. Vi behöver utveckla vår roll som ett inspirerande kraftcentrum för stadens gemensamma arbete för en säker rörlighet och visa att trafiksäkerhet lönar sig. Det innebär att vi måste få många verksamheter inom kommunen och i näringslivet, att utifrån sin egen drivkraft verka för ökad trafiksäkerhet. En drivkraft som kommer ur arbetsgivarnas arbetsmiljöansvar och ett frivilligt större socialt ansvarstagande. Alla vi i kommunens förvaltningar och bolag - såväl ledningar som medarbetare - har en uppgift i att föregå med gott exempel.

För att nå trafikanterna måste vi också verka genom andra organisationer som står olika trafikantgrupper nära. Våra analyser visar att ett ökat säkerhetsmedvetande skulle spara mycket lidande. Säkrare resor förutsätter trafikanternas kunskap och vilja att följa lagar och regler. Att överskrida hastighetsgränserna är fortfarande ett accepterat beteende hos alltför många. Information och kunskap är ett villkor för förändrade attityder och därmed viljan att till exempel hålla hastigheten, köra nykter och drogfri samt använda säkerhetsutrustning som bilbälte och cykelhjälm. Det handlar också om ett långsiktigt arbete för att öka trafikanternas förståelse för Trafikkontorets åtaganden, till exempel varför vi sänker hastighetsgränserna där oskyddade trafikanter och fordon delar gaturummet.

**Vi skall motivera till ett ökat ansvarstagande i trafiken till exempel genom att:**

- motivera andra aktörer att utifrån den egna drivkraften genomföra åtgärder som ligger i linje med vårt trafiksäkerhetsprogram
- motivera utförare av yrkesmässiga transporter att arbeta mer systematiskt med trafiksäkerhet
- verka genom andra organisationer för att nå prioriterade trafikantgrupper
- stärka trafiksäkerhetsaspekten i arbetet för förändrade resvanor hos arbetsplatser i staden
- tala om vad vi gör och varför för att öka trafikanternas förståelse för våra åtgärder

## Vi skall arbeta för fler säkra fordon och transporter

Säkrare fordon och transporter är av stor betydelse för att vi skall nå våra mål. Trafikkontoret kan dra nytta av närheten till den utveckling av modern trafiksäkerhetsteknik som pågår i göteborgsregionen och främja den genom samverkan med forskning och industri. Göteborg bör vara demonstrations- och testarena för ny teknik på samma sätt som Trollhättan har varit för de hastighetsdämpande åtgärderna i gatumiljön. En snabb utveckling sker av trafiksäkerhetsteknik i fordonen som ger stora möjligheter att stödja förarna till säkrare körning. Med kompetens om ny teknik skall Göteborgs Stad fortsätta att utveckla arbetet med att ställa trafiksäkerhetskrav vid upphandling av fordon och transporter, kollektivtrafiken är särskilt viktig. Genom att själva använda nya verktyg kan vi även motivera andra att göra det.

**Vi skall arbeta för fler säkra fordon och transporter till exempel genom att :**

- föra dialog med forskning och industri inom utveckling av modern trafiksäkerhetsteknik
- ställa krav på bussars och spårvagnars funktion, utformning och på förarnas körsätt
- ställa tydliga trafiksäkerhetskrav på egna fordon och Göteborgs Stads alla upphandlade transporter
- bearbeta och motivera transportköpare att ställa och följa upp trafiksäkerhetskrav i sina avtal med transportörer
- använda och sprida våra erfarenheter till dem vi samverkar med.

## Vi skall fortsätta att hastighetssäkra våra gatumiljöer

Hasigheten dödar! Hög hastighet ger stor rörelseenergi och ökad risk för dödliga eller svåra personskador. Oskyddade trafikanter risk att dödas stiger snabbt redan vid 30 km/h. När vi planerar och bygger nytt skall säker hastighet alltid vara ledstjärnan. Vårt systematiska arbete med fysisk hastighetsdämpning pågår och skall fortsätta.

Vi skall också hitta nya verktyg i den snabba utveckling av IT-baserad teknik som nu sker.

Vi har redan genomfört mer än 3 000 hastighetssäkrande åtgärder, med det finns fortfarande gatumiljöer kvar att hastighetssäkra - framför allt på huvudvägnätet med 50 km/h. Intressekonflikter kan då uppstå med kollektivtrafik och räddningsfordon som behöver lösas i samråd.

### Vi skall fortsätta hastighetssäkra våra gator till exempel genom att:

- upprätta hastighetsplan enligt "Rätt fart i staden"
- genomföra 1 000 tillstyrka men ännu ej genomförda hastighetsdämpande åtgärder
- arbeta för säkra sidoområden på huvudvägnätet
- säkra hastigheten där oskyddade trafikanter möter fordon
- utforma säkra korsningar
- utforma gatorna så att de visuellt leder till hastighetsefterlevnad
- dämpa hastigheten genom IT-baserad teknik

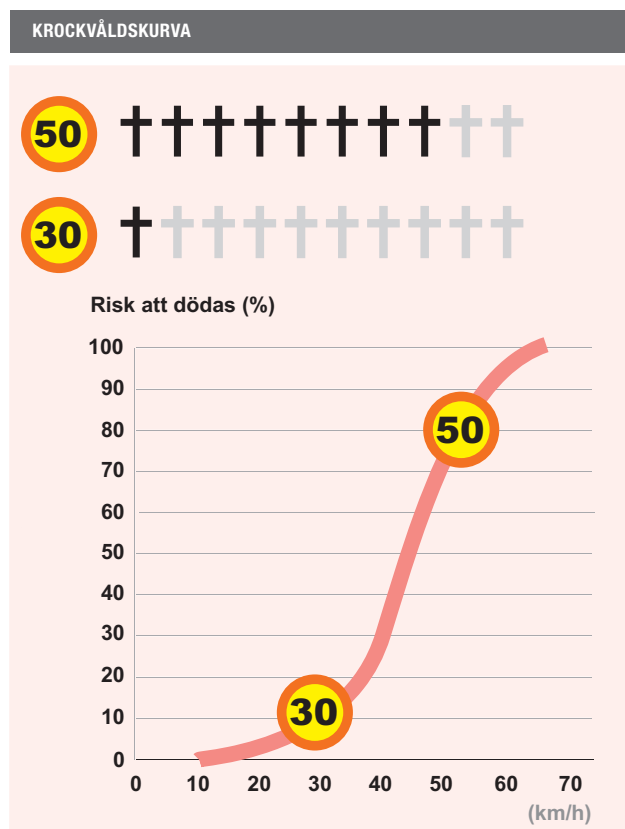


## Vi skall grundlägga ett säkerhetsmedvetande hos barn och unga

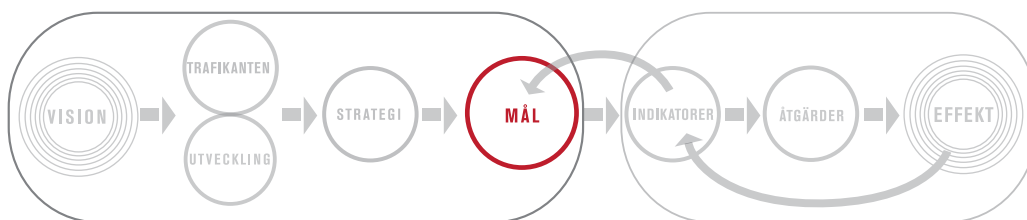
Våra analyser för åren 2000–2007 visar att barnens och speciellt pojknas riskbeteende tycks följa med genom uppväxtårens sätt att förflytta sig - cykel, moped, MC och bil. Det visar hur viktigt det är att i tidiga år grundlägga ett trafiksäkert beteende. Trafikkontorets attityd- och beteendepåverkande arbete med avseende på trafiksäkerhet har hittills fokuserat på barn och ungdomar. Arbetet har till största del kanaliserats genom skolan. Vår pedagogiska verksamhet för att påverka de ungas attityder måste fortsätta och utvecklas ytterligare. Till skillnad från många andra delar av Sverige ökar inte antalet skadade mopedister i Göteborg, trots att antalet mopeder ökat. Vår konsekventa satsning på att via skola och föräldrar nå 15-åringarna inför mopeddebuten har sannolikt bidragit till den positiva utvecklingen.

### Vi skall grundlägga ett säkerhetsmedvetande i unga år till exempel genom att:

- öka vår kunskap om vad som styr de ungas riskbeteende i trafiken för att nå ut till barn och ungdomar på bästa sätt
- arbeta genom skolan och andra i barnens och de ungas närhet
- vidareutveckla våra koncept för barn och ungdom, till exempel Trafik för livet, Young Rider, På egna ben



\*Handboken "Rätt fart i staden" VV och SKL 2008



## På tio år skall vi minska antalet skadade i göteborgstrafiken från 300 till 75 per år

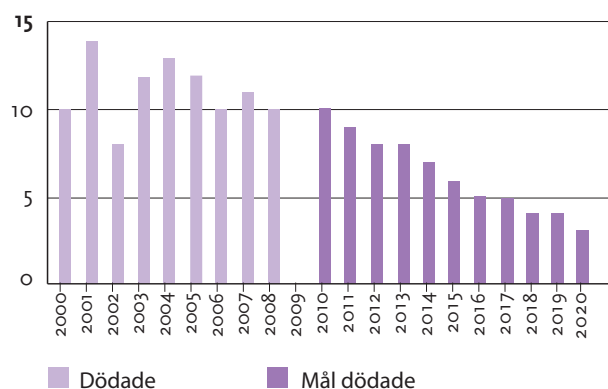
Göteborg skall fortsätta sitt framgångsrika trafiksäkerhetsarbete med ett nytt utmanande mål. Det övergripande målet är att halvera antalet skadade och dödade per femårsperiod till år 2020. Vi fortsätter i samma minskningstakt som vi hittills haft under 2000-talet när det gäller allvarligt skadade, men höjer vår ambitionsnivå genom att även lägga till de måttligt skadade. På tio år skall antalet skadade i göteborgstrafiken minska från 300 till 75 och färre än tre dödade. Målet omfattar hela vägnätet inom Göteborgs kommun.

Nollvisionen innebär att ingen skall dödas eller skadas allvarligt inom vägtransportssystemet. Vi sätter trafiksäkerhetsmålet för allvarligt skadade med måttet Injury Severity Score (ISS) som beskriver hur akut livshotande skadorna är. Det nationella trafiksäkerhetsmålet för 2020 är satt utifrån ett annat mått på allvarlig skada, det vill säga någon form av medicinsk invaliditet. Det betyder att den som inte blir återställd inom rimlig tid efter en trafikskada eller har fått en medicinsk invaliditet till följd av en vägtrafikolycka är allvarligt skadad enligt Nollvisionen. När trafiksäkerhetsprogrammet för åren 2010–2020 för Göteborg beslutas är det nya måttet ännu inte möjligt att tillämpa på kommunal nivå.

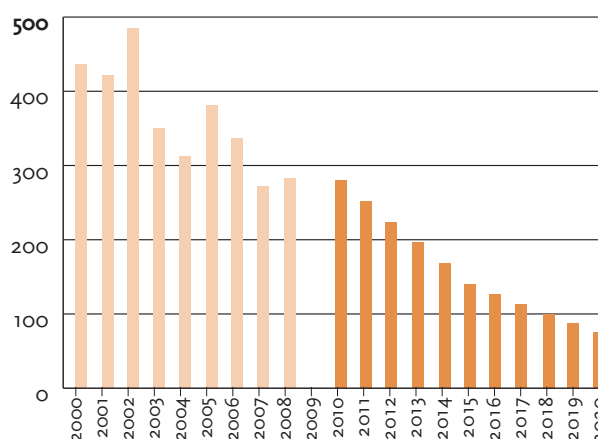


*Vägverkets symbol för det nationella trafiksäkerhetsarbetet fram till år 2020*

ANTALET DÖDADE I TRAFIKEN 2000–2008 SAMT MÅLET TILL ÅR 2020



ANTALET SKADADE I TRAFIKEN 2000–2008 SAMT MÅLET TILL ÅR 2020





Många faktorer måste samverka för att vi skall nå målet år 2020 och långsiktigt förverkliga visionen: Ingen skall dödas eller skadas allvarligt i trafiken i Göteborg.

### Generella faktorer

- politiskt engagemang och vilja till ett långsiktigt och uthålligt trafiksäkerhetsarbete
- engagerade och kunniga medarbetare och ledning för Trafikkontoret
- lagar och regler som skapar incitament för trafiksäkrare beteende och trafiksäkrare fordon
- en fastställd standard för systematiskt trafiksäkerhetsarbete, ISO 39001

### Stadsplanering/gatumiljö

- att trafiksäkerheten finns med i tidiga skeden av den övergripande planeringen av staden samt som en viktig faktor vid planering, utformning, byggande och drift och underhåll av stadsmiljön
- att trafiksäkerheten har fortsatt hög prioritet vid avvägning mot andra krav och anspråk i gatumiljön

### Teknisk utveckling

- att trafiksäkerhetsutvecklingen på fordonssidan för såväl personbilar som tunga fordon fortsätter och att den inte kompenseras av falsk trygghet hos föraren
- att det finns resurser för ny teknik i stadens fordon
- att fordonsparken förnyas i snabbare takt än idag

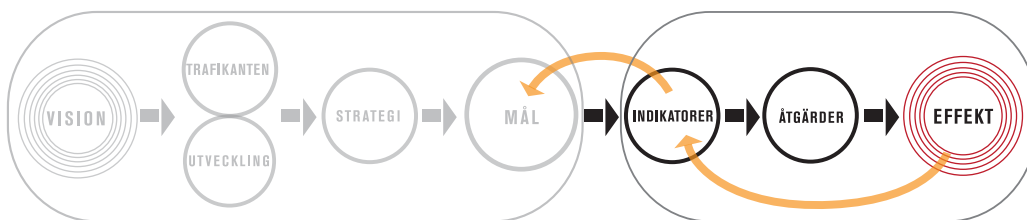
### Samverkan

- ett aktivt ledarskap i andra organisationer i staden för ökad trafiksäkerhet
- att vi har engagerade och aktiva medspelare för att nå trafikanterna till exempel intresseorganisationer, ungdoms- och invandrarföreningar
- god samverkan med Räddningstjänsten, Polisen och Västtrafik
- att andra myndigheter tar sitt ansvar på nationell nivå

### Kunskap

- att vi på ledningsnivå följer upp olyckor med dödade eller allvarligt skadade
- att informationsdata från sjukhus och polis till STRADA har hög kvalitet och täckning
- tillgång till kunskap om vissa skadors långsiktiga konsekvenser till exempel whiplashskador.
- tillgång till akademisk kompetens när det gäller såväl attityder och beteende som väg och fordon





## Vi antar utmaningen att varje år mäta effekten av vårt arbete

Det övergripande målet är ett långsiktigt mål och ett trubbigt mått för den dagliga verksamheten på Trafikkontoret. Genom ett tydligare, systematiskt arbetssätt med fler och mer åtgärdsnära och mätbara mål skall vi enklare och effektivare styra och följa upp vårt arbete. Uppföljningen mot det övergripande målet kommer att ske kontinuerligt.

Vi på Trafikkontoret har ett uttalat ansvar för trafiksäkerheten i alla delar av vår verksamhet, i arbetet mot trafikanten, i planering, byggande, drift och underhåll. Med ett nytt trafiksäkerhetsprogram skall vi ytterligare lyfta engagemanget för trafiksäkerhetsfrågorna på Trafikkontoret. Med förbättrad systematik skall arbetet bli effektivare. Syftet med det systematiska trafiksäkerhetsarbetet är att få ut bästa möjliga effekt av det vi gör och veta att våra insatser leder mot det långsiktiga målet. Vi mäter årligen våra prestationer för att utvärdera våra insatser men också för att lära oss mer om effektsambanden och ständigt förbättra vårt arbete. När en människa omkommer eller skadas allvarligt i vårt trafiksystem är det en signal på att systemet har brustit i något avseende. Därför skall varje sådan olycka granskas av Trafikkontoret och rapporteras till ledningen. För varje olycka skall vi ställa oss frågorna

- Kunde vi gjort något för att förhindra att olyckan inträffade?
- Kan vi göra något för att en liknande olycka inte inträffar igen?

Med uppföljning och utvärdering kan vi ständigt förfinna våra verktyg och vårt arbetssätt, samt hitta inspirationen att komma vidare. Resultatet av våra uppföljningar skall vi förmedla till våra medarbetare för att förstärka helhetssynen och fördjupa kunskapen. Våra resultat och erfarenheter förmedlas årligen till politiker, medborgare, beslutsfattare och till dem vi samverkar med.



## Trafikkontorets målstyrda arbete

Vi har valt att lägga oss nära Vägverkets nationella modell för målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet. Det ger oss möjlighet att både bidra med och ta del av mätvärden och kunskap på den nationella arenan.

Utifrån strategier och övergripande mål skall vi formulera ett antal indikatorer och åtgärdsnära mål som skall ligga till grund för utveckling av vårt trafiksäkerhetsarbete med sikte på år 2020. Indikatorerna speglar olika sätt att använda trafiksystemet och väljs utifrån att det finns en potential till förbättrad trafiksäkerhet i dem. För att mäta förändring sätts flera åtgärdsnära mål för varje indikatorer.

Sedan länge följer Trafikkontoret regelbundet upp olika tillstånd i göteborgstrafiken - fordonsflöden, hastigheter, cykelhjälm användning är exempel på några. I våra insamlade data finns en bra grund till flera av de åtgärdsnära mål som skall formuleras. Under arbetets gång kommer de åtgärdsnära målen att utvecklas, för att på bästa sätt stämna av att vi är på väg mot målet. Våra indikatorer och åtgärdsnära mål följer trafiksäkerhetens grundstenar - säker användning, säker gatumiljö och säkra fordon och transporter. Sammanställningen visar indikatorerna och några exempel vad som kan mätas och som efter hand formuleras till åtgärdsnära mål.

Handlingsplaner tas fram i Trafikkontorets årliga verksamhetsplanering. Där finns våra konkreta åtgärder, såväl nya kreativa lösningar som väl beprövade åtgärder. Uppföljning av åtgärder och deras effekt är nyckeln till framgång.

I samband med utvärderingen av de åtgärdsnära målen prövas och utvecklas också tillämpningen av strategierna.

## Sammanställning av indikatorer och exempel på åtgärdsnära mål

### Hastighetsefterlevnad

- Andel fordon under skyltad hastighet på utvalda gator

### Värdering av trafiksäkerheten

- Andel göteborgare som upplever att det är tryggt och säkert att röra sig i staden
- Andel göteborgare som har positiv attityd till hastighetsefterlevnad

### Säkra gatumiljöer för gående och cyklister

- Andel säkra gång- och cykelpassager tvärs det kommunala huvudvägnätet\*
- Andel säkra gång- och cykelpassager längs det kommunala huvudvägnätet\*

### Säkra gatumiljöer för bilister

- Säkra korsningar på huvudvägnätet (50 km/h)\*
- Andel säkra sidoområden på det kommunala huvudvägnätet

### Säkra användare

- Andel pedagoger som deltagit i eller varit engagerade i vår pedagogiska verksamhet
- Cykelhjälm användning\*
- Mopedhjälm användning

### Säker kollektivtrafik

- Andel säkra spårvagnshållplatser
- Andel säkra busshållplatser
- Andel förare med coachutbildning

### Säkra fordon och transporter

- ISA -utrustning i kommunala fordon
- Alkolås i kommunala fordon
- Andel säkra cyklar i trafik på utvalda cykelstråk

\* Följs upp nationellt och redovisas på Vägverkets årliga resultatskonferenser



**Göteborgs Stad**  
Trafikkontoret

**DISTRIBUTÖR:**

**Göteborgs Stad Trafikkontoret**

**Box 2403**

**403 16 Göteborg**

**Telefon 031-368 00 00 (växel)**

**Telefax 031-711 98 33**

**E-post [trafikkontoret@trafikkontoret.goteborg.se](mailto:trafikkontoret@trafikkontoret.goteborg.se)**

**[www.goteborg.se](http://www.goteborg.se)**