



Göteborgs
Stad

Trafiknämndens plan för trafiksäkerhet

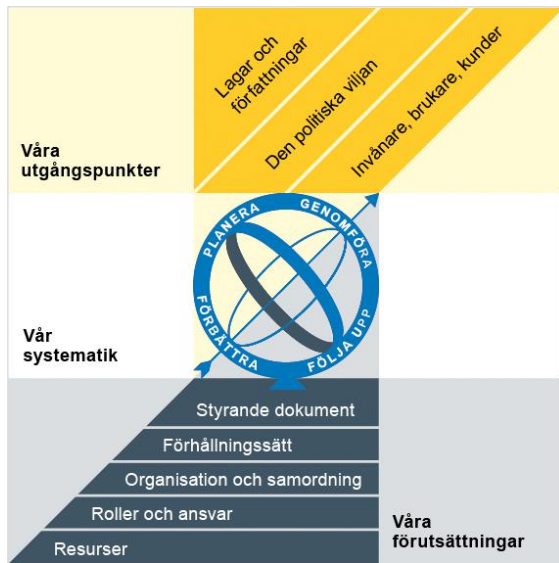
Inriktning för arbetet under 2023 - 2024



Planerande styrande dokument

Vision
Program
► Plan

Göteborgs Stads styrsystem



Utgångspunkterna för styrningen av Göteborgs Stad är lagar och författningar, den politiska viljan och stadens invånare, brukare och kunder. För att förverkliga utgångspunkterna behövs förutsättningar av olika slag. Stadens politiker har möjlighet att genom styrande dokument beskriva hur de vill realisera den politiska viljan. Inom Göteborgs Stad gäller de styrande dokument som antas av kommunfullmäktige och kommunstyrelsen. Därutöver fastställer nämnder och bolagsstyrelser egna styrande dokument för sin egen verksamhet. Kommunfullmäktiges budget är det övergripande och överordnade styrande dokumentet för Göteborgs Stads nämnder och bolagsstyrelser.

Om Göteborgs Stads styrande dokument

Göteborgs Stads styrande dokument är våra förutsättningar för att vi ska göra rätt saker på rätt sätt. De anger vad nämnder/styrelser och förvaltningar/bolag ska göra, vem som ska göra det och hur det ska göras. Styrande dokument är samlingsbegreppet för dessa dokument.

Stadens grundläggande principer såsom demokratisk grundsyn, principer om mänskliga rättigheter och icke-diskriminering omsätts i praktisk verksamhet genom att de integreras i stadens ordinarie beslutsprocesser. Beredning av och beslut om styrande dokument har en stor betydelse för förverkligandet av dessa principer i stadens verksamheter.

De styrande dokumenten ska göra det tydligt både för organisationen och för invånare, brukare, kunder, leverantörer, samarbetspartners och andra intressenter vad som förväntas av förvaltningar och bolag. De styrande dokumenten ligger till grund för att utkräva ansvar när vi inte arbetar i enlighet med vad som är beslutat.

| Styrande dokument | | | |
|-------------------------|---------------------------|---|------------------------------|
| Kommunala föreskrifter | | Planerande och reglerande styrande dokument | |
| Normgivning mot enskild | Riktade styrande dokument | Planerande styrande dokument | Reglerande styrande dokument |

Dokumentnamn: Trafiknämndens plan för trafiksäkerhet

Beslutad av:
Trafiknämnden

Gäller för:
Trafiknämnden

Diarienummer:
01111/22

**Datum och paragraf för
beslutet:**
221125 §31

Dokumentsort:
Plan

Giltighetstid:
2023 - 2024

Senast reviderad:

Dokumentansvarig:
Verksamhetsutvecklare
Trafiksäkerhet

Bilagor:

[Bilagor]

Innehåll

| | |
|---|----------|
| Inledning | 4 |
| Syftet med denna plan | 4 |
| Vem omfattas av planen | 4 |
| Giltighetstid | 4 |
| Bakgrund | 4 |
| Koppling till andra styrande dokument | 5 |
| Stödjande dokument | 8 |
| Genomförande av denna plan | 8 |
| Uppföljning av denna plan | 9 |
| Planen | 9 |
| Introduktion till Trafiksäkerhetsplan för 2023 – 2024 | 9 |
| Mål och indikatorer | 10 |
| Fokusområden | 11 |
| Åtgärdsområden | 18 |

Inledning

Syftet med denna plan

Trafiksäkerhetsplanen ska ge mål och inriktning för trafiksäkerhetsarbetet inom ny- och ombyggnad av gator, nyplanering i stadsutvecklingen, i drifts- och underhållsarbetet samt i kommunikation, beteendepåverkan, forskning och innovation.

Vem omfattas av planen

Denna plan gäller de nämnder som efter årsskiftet 2022/2023 omfattas av trafiknämndens tidigare ansvar: nämnderna för stadsbyggnad, exploatering och stadsmiljö. Nämnd för stadsfastigheter kan komma att beröras.

Avgränsning

Trafiksäkerhetsplanen avser trafikkontorets uppdrag vad gäller vägtrafiksäkerhet. Planen är utgångspunkt för ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete som syftar till att minska antalet dödade och allvarligt skadade personer i vägtrafiken. Trafikkontoret arbetar också tillsammans med Göteborgs Spårvägar för att ingen ska dödas eller skadas i spårvägssystemet. Arbetet med vägtrafiksäkerhet och spårsäkerhet utgår delvis från olika lagkrav och rutiner, men det finns också beröringspunkter. Till exempel hanteras cyklister som kör omkull i spår och säkra korsningsmöjligheter för gående och cyklister i trafiksäkerhetsplanen för vägtrafiksäkerhet. Dialog och samverkan mellan tjänstepersoner som arbetar med vägtrafiksäkerhet och spårsäkerhet är fortsatt nödvändig.

Giltighetstid

Denna plan gäller för perioden 2023–2024.

Bakgrund

Trafiknämnden hade ett trafiksäkerhetsprogram för åren 2010 - 2020. För att lägga grunden för trafiksäkerhetsarbetet framöver har trafikkontoret genomfört en trafiksäkerhetsrevision enligt Sveriges Kommuners och Regioners metod. Stadsrevisionen har granskat styrning och kontroll av trafiksäkerhet. Syftet med stadsrevisionens granskning är att bedöma om trafiknämndens styrning och kontroll avseende trafiksäkerhet är tillräcklig. Man ville se om de åtgärder som vidtas av trafiknämnden är ändamålsenliga. Stadsrevisionen rekommenderar trafiknämnden att i arbetet med ett nytt trafiksäkerhetsprogram, ser över hur uppföljningen till nämnden kan genomföras. Detta för att säkerställa följsamhet mot stadens riktlinje för styrning, uppföljning och kontroll. Resultaten från båda revisionerna ligger till grund för innehållet i trafiksäkerhetsplanen. I arbetet med planen ingår en omfattande omvärldsbevakning och ett stort antal intervjuer med medarbetare på trafikkontoret.

Stadsledningskontoret har utrett förutsättningarna för att samordna planerande styrande dokument inom den strategiska stadsplaneringen. Utredningsuppdraget redovisades till kommunfullmäktige i februari 2022. Där nämns att trafiksäkerhetsprogrammet för 2010 - 2020 kan ersättas med en trafiksäkerhetsplan. Trafiknämnden har sedan starten 1990 haft det utpekade ansvaret att förbättra trafiksäkerheten i staden. I den nya organisationen för stadsutveckling följer det uppdraget med till stadsmiljönämnden. Eftersom de nya stadsutvecklande nämnderna är skedesindelade blir trafiksäkerhet högst relevant även i stadsbyggnads- och exploateringsnämndernas verksamheter.

Stadsmiljönämndens reglemente

Det kommunala ändamålet

§1 Nämnden har ett helhetsansvar för stadens offentliga rum och samlade framkomlighet och ska arbeta för att skapa tillgängliga attraktiva och levande stadsmiljöer och naturområden

§8 Nämnden ska tillgodose boendes, besökares och näringslivets transport- och mobilitetsbehov och arbeta för ett hållbart resande. Nämnden ska arbeta för att **förbättra trafiksäkerheten** och minska trafikens miljöpåverkan.

Koppling till andra styrande dokument

| Styrande dokument | Koppling till denna plan |
|--------------------------|---|
| Stadens | |
| Översiktsplan | <p>I kommande ÖP, tematisk inriktning Mobilitet och infrastruktur</p> <ul style="list-style-type: none"> Förbättra trafiksäkerheten och fortsatt hastighetssäkring av gatumiljöer. <p>Förslag antagande Översiktsplan för Göteborg (goteborg.se)</p> |
| Miljö- och klimatprogram | <p>Strategi: Vi driver på utvecklingen av hållbara transporter bland annat genom Göteborgs Stads prioritering av gång och cykel. Detta innebär att staden behöver värna mer mjuka parametrar och skapa attraktiva stadsrum med gångstråk där människor vill vara, vistas och röra sig. I detta ingår även förvaltning och underhåll av stadsmiljöerna så att attraktiviteten bibehålls. För att lyckas minska trafikarbetet behöver vi tillgodose att närmiljön tillfredsställer flera av invånarnas behov.</p> |

| | |
|---|--|
| | <p>Göteborgs+Stads+miljö- +och+klimatprogram+2021-2030.pdf (goteborg.se)</p> |
| Göteborgs Stads säkerhetspolicy | <p>Policyn omfattar bland annat att säkerhetsarbetet skall bedrivas med utgångspunkt från kontinuerliga riskanalyser och med tyngdpunkt på förebyggande aktiviteter.</p> <p>Göteborgs Stads säkerhetspolicy (goteborg.se)</p> |
| Strategisk plan för suicidprevention i Göteborg | <p>Suicidprevention inom ramen för kommunens säkerhetspolicy; Akuta ingripanden och förhindrad åtkomst till självmordsmedel. Åtgärderna kräver med hjälp av lokalkännedom och statistik, en inventering av platser med hög frekvens av suicid samt samarbete med trafikkontoret/Trafikverket.</p> <p>Handling Kommunfullmäktige (goteborg.se)</p> |
| Jämlik stad | <p>Programmet för jämlik stad är i linje med trafikstrategins strategier för stadsrum och resor. Dels genom att programmet beskriver behovet av att skapa förutsättningar för fungerande närmiljöer i hela staden – närområden som är väl gestaltade och omhändertagna, har god luftkvalitet och tillgång till grönska och minskad bullerpåverkan. Dels genom att programmet beskriver behovet av jämlik tillgång till stadens resurser, där infrastrukturen ska bidra till en ökad tillgänglighet till hela staden för alla grupper.</p> <p>Målområden - Jämlik stad - Göteborgs Stad (goteborg.se)</p> |
| Trafikstrategi | <p>Strategi för stadsrum: Vi skapar attraktiva stadsmiljöer och ett rikt stadsliv i Göteborg genom att: Ge gående och cyklister förtur och anpassa hastigheter efter i första hand gående (rörelse). Gatumiljöer och hastigheter anpassade i första hand utifrån gående och i andra hand utifrån cyklisters behov och villkor skapar förutsättningar för trygga, säkra och levande gatumiljöer utan att stänga ute andra trafikantslag.</p> <p>Trafikstrategi Slutversion swe web 140402.pdf (goteborg.se)</p> |

| | |
|---------------------------------|--|
| Cykelprogram | <p>Cykelprogrammet är en fördjupning och konkretisering av stadens trafikstrategi. I cykelprogrammet är trafiksäkerhet ett av funktionsområdena. Under åtgärdsområde drift och underhåll anges till exempel tre principer för drift och underhåll, med bäring på trafiksäkerhet, för att erbjuda god standard på cykelvägnätet; god vinterväghållning, regelbunden sopning och sandupptagning samt jämn beläggning</p> <p>Cykelprogram antagen web FINAL.pdf (goteborg.se)</p> |
| Trafiknämndens reglemente | <p>Det kommunala ändamålet</p> <p>§ 1 Nämnden ska tillgodose invånares, besökares och näringslivets transport- och mobilitetsbehov, förvalta och utveckla stadens trafikinfrastrukturanläggningar och allmän plats som en del av stadens utveckling, förbättra trafiksäkerheten och minska trafikens miljöstörningar.</p> |
| Nationella | |
| Riksdagsbeslut om Nollvisionen | <p>”Riksdagen godkänner att det långsiktiga målet för trafiksäkerheten skall vara att ingen skall dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom vägtransportsystemet (nollvisionen) samt att vägtransportsystemets utformning och funktion anpassas till de krav som följer av detta.”</p> <p>Nollvisionen och det trafiksäkra samhället Trafikutskottets Betänkande 1997/98:TU4 - Riksdagen</p> |
| Nya etappmål för trafiksäkerhet | <p>2020 beslutade Regeringen om ett nytt etappmål, där antalet omkomna i vägtrafiken ska halveras till år 2030, och allvarligt skadade ska minska med minst 25 procent. Utgångsvärden är medelvärden av utfallen år 2017–2019.</p> <p>beslut-etappmal-trafiksakerhet.pdf (trafikverket.se)</p> |

Stödande dokument

Globala

- Globala målen Agenda 2030, särskilt delmål 3.6, 11.2, 12.6, 12.7, 8.8
<https://www.globalamalen.se/>
- FN-resolution Stockholmsdeklarationen
<stockholm-declaration-swedish.pdf> (trafikverket.se)
- Saving lives beyond 2020: Next steps. Expertgruppens rekommendationer kopplade till Stockholmsdeklarationen
<Saving Lives Beyond 2020.pdf> (jhsph.edu)



Nationella

- Vägars och Gators Utformning
[Vägar och gators utformning \(VGU\) - Bransch](Vägar och gators utformning (VGU) - Bransch) (trafikverket.se)
- Aktionsplan för ökad trafiksäkerhet
<Trafikverket Aktionsplan för säker vägtrafik 2022-2025> (diva-portal.org)
- [Inriktning för trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken – Vägledning för aktörers verksamhetsplanering 2023](Inriktning för trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken - Vägledning för aktörers verksamhetsplanering 2023) (trafikverket.se)

Regionala

- VGR handlingsplan för suicidprevention
<Göteborgs Stad Stadsledningskontoret, tjänsteutlåtande> (goteborg.se)

Stadens

- Teknisk handbok
<1 Start – Teknisk Handbok> (goteborg.se)
- Historik, kunskap, analys inför trafiksäkerhetsprogram 2010 - 2020
[Historik, kunskap och analys för trafiksäkerhetsprogram 2010-2020 \(1:2009\)](Historik, kunskap och analys för trafiksäkerhetsprogram 2010-2020 (1:2009)) (goteborg.se)
- Planeringsstödet Gångvänligt Göteborg
[Planeringsstödet+Gångvänligt+Göteborg Trafikkontoret.pdf](Planeringsstödet+Gångvänligt+Göteborg_Trafikkontoret.pdf) (goteborg.se)

Genomförande av denna plan

Planen är ett vägledande dokument i trafiksäkerhetsarbetet för nya stadsutvecklingsnämnder och -förvaltningar och kompletteras med en åtgärdslista som blir ett konkret bidrag till verksamhetsplanering för 2023 och 2024.

Ansvaret för genomförandet av planen ligger hos tre nämnder från och med 2023: stadsbyggnadsnämnden, exploateringsnämnden och stadsmiljönämnden. I reglementet för stadsmiljönämnden nämns särskilt att trafiksäkerheten ska förbättras och nämnden har stor betydelse för trafiksäkerhetsarbetet. När planen tas fram är det inte klarlagt samordningsansvaret ligger. Spridning av planen bör göras i nämnderna och till chefsgrupper på de respektive förvaltningarna.

Uppföljning av denna plan

Stadsrevisionen lämnade 2019 en rekommendation till trafiknämnden:

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.

För att förbättra nämndens styrning, uppföljning och kontroll förstärks trafiksäkerhetsrapporteringen i den årliga Trafik- och resandeutvecklingsrapporten (se kapitel Mål och indikatorer till 2030 samt uppföljning) under 2023 och 2024. När arbetssätt för den strategiska styrningen tagits fram kan det systematiska trafiksäkerhetsarbetet beskrivas enligt Plan-Do-Check-Act-modellen¹ och synkroniseras med miljöledningssystemet i Miljö- och klimatprogram för Göteborgs Stad 2021 - 2030.

Särskild vikt bör läggas vid systematisk uppföljning till nämnd/nämnder för att följa stadens riktlinje för styrning, uppföljning och kontroll, i enlighet med Stadsrevisionens rekommendation till trafiknämnden.

När planen skrivs är det inte helt klart hur arbetssätt och rollfördelning kommer att se ut i den nya organisationen. Ett rimligt antagande är att en strategisk funktion för trafiksäkerhet på stadsbyggnadsförvaltningen bär ansvar för uppföljning och rapportering.

Tjänstepersoner i stadsbyggnads-, exploaterings- och stadsmiljöförvaltningar behöver bidra med uppgifter i uppföljningen.

Planen

Introduktion till Trafiksäkerhetsplan för 2023 – 2024

En hållbar stad är tillgänglig, trygg, trafiksäker med ren luft och bullerfria miljöer.

Göteborg är inne i en stark stadsutveckling med förtätning i centrala staden och längs kollektivtrafikstråken. Staden växer, fler människor bor, verkar och rör sig i staden, fler pendlar in till arbetsplatser och fler besöker evenemang. Samtidigt ska klimatbelastningen från resor och transporter minska och en omställning ske. Vi behöver fler som väljer att gå, cykla och åka kollektivt, samtidigt som färre skadas och omkommer i trafiken. Gods- och byggtransporter behöver vara trafiksäkra. Leveranser i gatumiljöer där människor är i rörelse måste hanteras säkert. När nya mobilitetslösningar utvecklas och introduceras behöver det ske på ett sådant sätt att de skapar ett värde för samhället så att människor inte kommer till skada.

¹ Plan-Do-Check-Act https://tekniskhandbok.goteborg.se/wp-content/uploads/Trafiksakerhetsrevision-av-Trafikkontoret-Goteborgs-Stad_2021-04.pdf Sidan 43

Trafiksäkerhetsplanen sätter riktningen för trafiksäkerhetsarbetet de närmaste två åren. Trafiksäkerhetsmålen sträcker sig längre, till 2030, precis som de nationella etappmålen för trafiksäkerhet i riktning mot Nollvisionen. En annan utgångspunkt för trafiksäkerhetsplanen är Agenda 2030 som poängterar trafiksäkerhet som en del av mål 3, God hälsa och välbefinnande i delmål 3.6, Minska antalet dödade och skadade i vägtrafiken. Stockholmsdeklarationen, som var resultatet av globala ministerkonferensen i trafiksäkerheten i Stockholm 2020, markerar en ny era för trafiksäkerheten. Stockholmsdeklarationen understryker vikten av att utgå från de synergier som finns mellan trafiksäkerhet och andra hållbarhetsmål

Mål och indikatorer

Förslag på mål och indikatorer till 2030 samt uppföljning

Göteborgs Stad ansluter sig till de nationella etappmålen för trafiksäkerhet som antagits av regeringen och till Trafikverkets aktörsgemensamma mål. Målen sätts för antalet personer som omkommer och skadas allvarligt för olyckor i vägtrafiksystemet där det är kommunal väghållning. I målen ingår fallolyckor bland fotgängare samt fotgängare i kollision med spårvagn, även om dessa olyckor inte formellt räknas som vägtrafikolycka.



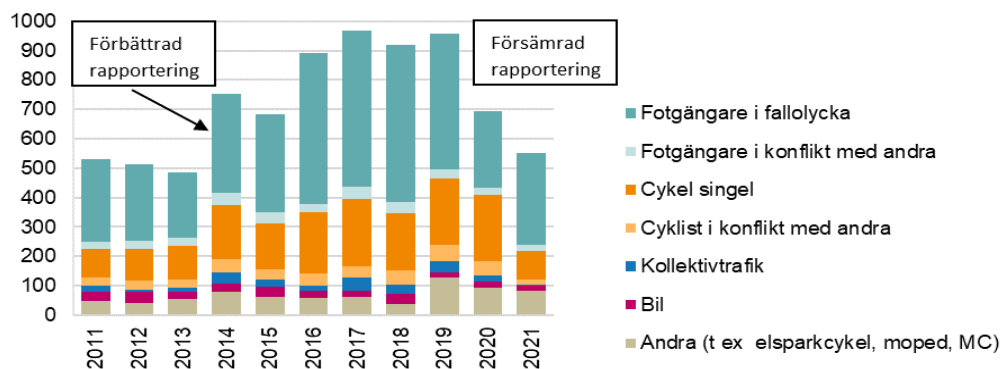
Utgångsvärden är medelvärden av utfallen 2017–2019. Siffror inom parentes är (max)värden för mållåret 2030 och gäller antal på kommunal väghållning.

Målnivåerna tillämpar ett skademått som utgår från risken för återstående medicinsk invaliditet. Med allvarligt skadad avses att personen får en återstående funktionsnedsättning om minst en procent (RPMI 1 %). Trafiksäkerhetsutvecklingen har tidigare följts genom antalet måttligt och allvarligt skadade enligt skademåttet ISS², där skadegraden bedöms av sjukvården i anslutning till olyckstillfället. Allvarligt skadad i tidigare uppföljning ska således inte förväxlas med allvarligt skadad enligt RPMI-måttet.

I uppföljningen av trafiksäkerhetsutvecklingen kommer även skademått enligt ISS att användas för att kunna jämföra med tidigare utveckling.

² [Sjukvårdsrapporterade skadade - Transportstyrelsen](#)

Utveckling av antalet måttligt och allvarligt skadade 2011–2021 (inkl. skadade i fallolycka)



Källa: STRADA sjukhus (Transportstyrelsen). STRADA används för skadade. Antalet skadade år 2021 är förknippat med stort bortfall.

Skaderapporteringen från sjukhusen varierar över tid och därför behövs även andra mått. Det är också viktigt för att kunna styra mot målen och förstå utvecklingen.

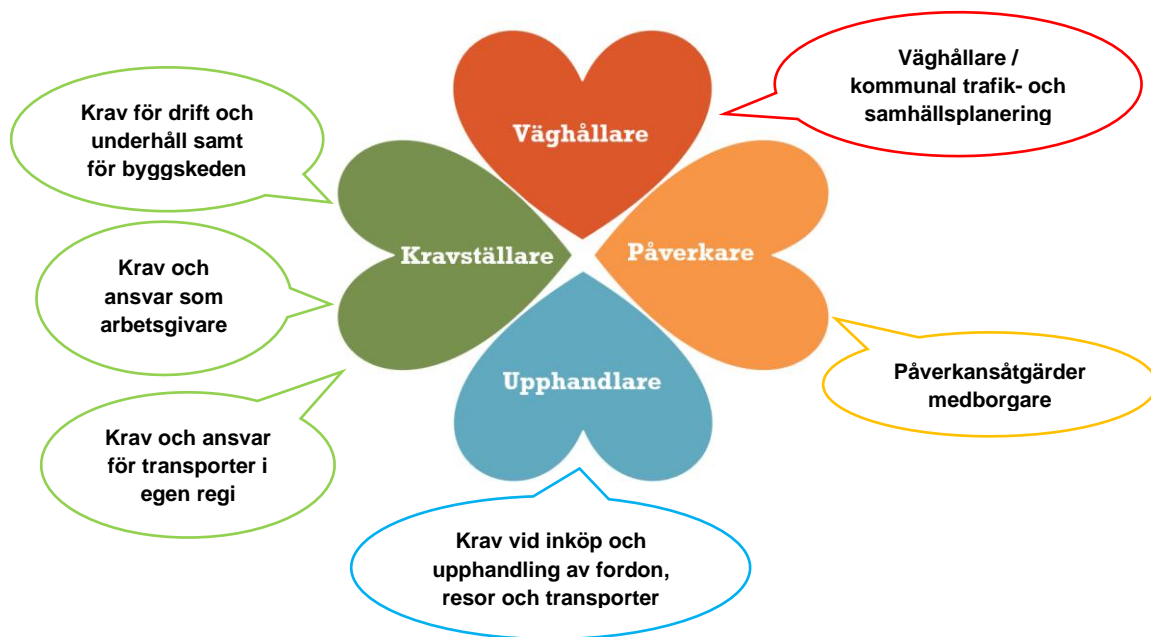
Uppföljningen kommer att redovisas i den årliga rapporten *Trafik- och resandeutveckling* som följer upp trafikstrategins effektmål. Rapporten innehåller resultat om hur trafiken, resandet och upplevelsen av trafikmiljön förändras utifrån olika undersökningar, mätningar och fördjupade analyser. Detta tillåter en analys av hur trafiksäkerheten utvecklas som en del i hållbarhetsarbetet.

Fokusområden

Trafiksäkerhetsplanens fokusområden beskriver vad trafiksäkerhetsarbetet ska åstadkomma, och är valda utifrån flera av stadens mål och strategier i översiktsplan, miljö- och klimatprogram, Jämlig stad samt trafikstrategi tillsammans med trender i omvärlden.

När målsättningarna förverkligas medför det omfattande byggnation av infrastruktur och byggnader i staden som i sin tur för med sig betydande påverkan på trafiksäkerhet och framkomlighet, särskilt för gående och cyklister.

Staden kan påverka trafiksäkerheten utifrån flera roller.



Fokus- och åtgärdsområden i planen omfattar alla fyra rollerna. Väghållarrollen är väl inarbetad medan rollen som upphandlare har betydande potential att utvecklas. Rollerna som kravställare och påverkare används idag, men har också utvecklingspotential.

Trafikkontoret har gjort en genomlysning av trafiksäkerhetsarbetet utifrån de påverkansmöjligheter som finns och resultatet är grunden i planen, både styrkor och förbättringsområden. I resultatet av stadsrevisionens granskning av nämndens styrning och ledning av trafiksäkerhetsarbetet, är en av rekommendationerna att förbättra det systematiska arbetet. Denna plan utgör en del av den förbättringen.

Flera av fokusområdena överlappar varandra eller är olika perspektiv på samma fråga. Ett exempel är *Rätt hastighet* som en förutsättning för *Säker gångtrafik* och *Säker cykeltrafik* när det handlar om kollisionsolyckor och *Säkra fordon, resor och transporter* när det gäller hastighetsefterlevnad. Under varje fokusområde finns en koppling till åtgärdsområden, dvs hur inriktningarna som fokusområdena beskriver ska bli verklighet.

Våra fokusområden

- Säker gångtrafik
- Säker cykling
- Rätt hastighet
- Säkra fordon, resor och transporter
- Trafiksäkra staden under byggtid
- Suicidprevention
- Ledarskap för trafiksäkerhet

Säker gångtrafik

Fotgängare i fallolyckor är den i särklass största skadegruppen i vägtrafiken i Göteborg. Drygt hälften av alla fallolyckor sker under vintermånaderna och drabbar särskilt kvinnor från cirka 55 års ålder. Den vanligaste olycksorsaken på vintern är halka på grund av is och snö, medan ojämnt underlag är en orsak året runt. För fotgängare är det avgörande med ett jämnt och halkfritt underlag, inte bara för att förebygga fallolyckor utan även för att möta fotgängares krav på användbarhet, framkomlighet och fysisk tillgänglighet.

Drift och underhåll är det viktigaste åtgärdsområdet för att förebygga fallolyckor, men även fysisk utformning och materialval är viktigt. Majoriteten skadas på gångbana/trottoar där det är kommunal väghållning, men skador sker även där det är så kallat fastighetsägaransvar. Särskilt olycksdrabbade områden finns i närheten till stora kollektivtrafik-knutpunkter där många rör sig.

Fotgängare som skadas i kollisionsoolyckor är betydligt färre än de i fallolyckor (cirka 30 - 50 måttligt och allvarligt skadade om året jämfört med cirka 500 i fallolyckor). Däremot omkommer fler fotgängare i kollisioner än i fallolyckor. Mellan 2010 - 2018 omkom cirka 3 fotgängare om året (totalt 25 personer). Majoriteten omkom i kollision med ett tungt fordon, det vill säga lastbil, spårvagn eller buss. Här spelar fysisk planering och utformning en stor roll i att skapa säkra trafikmiljöer.

”Trafiksäkerhet är en grundförutsättning för en gångvänlig stad. Trygghet, säkerhet, orienterbarhet och tillgänglighet är nyckelfaktorer för upplevelsen av staden. Mänsklig hastighet i områden där fotgängare och cyklister rör sig, vistas och samspelar med annan trafik är nyckeln till en säker och attraktiv stadsmiljö utan barriärer. Trafiksäkerheten ska vara hög, men ska inte innebära att fotgängare inte upplever sig prioriterade”. (från Planeringsstödet Gångvänligt Göteborg, s 17.)

Insatser inom detta fokusområde ska bidra till att:

- Färre fotgängare omkommer och skadas allvarligt, särskilt i fallolyckor
- Fler upplever det trafiksäkert att gå
- Fler går, totalt och i olika grupper, till exempel barn och äldre

Fokusområdet har koppling till samtliga åtgärdsområden, men särskilt:

- Drift och underhåll – vad gäller fallolyckor
- Fysisk planering och utformning
- Reglering och upphandling

Säker cykling

Skadade cyklister i singelolyckor är den näst största skadegruppen i Göteborg. Sedan 2019 är elsparkcyklister i singelolyckor tredje största skadegruppen. På vintern orsakar halka (snö, is, vatten, grus) nästan 70 procent av cykel-singelolyckor, medan ojämnheter och andra faktorer är vanligare under övriga årstider. Ungefär hälften skadas på gång- och cykelväg och merparten av olyckorna sker där det är kommunal väghållare. Orsaker till elsparkcyklisternas singelolyckor är till stor del samma som för cyklister. Cyklisterna som skadas är dels pojkar 10 - 12 år, dels personer åldern 30 - 60 år. Elsparkcyklisterna är till stor del unga mellan 20 - 30 år och de skadas mer på eftermiddag, kvällar och helger.

Cyklister som skadas i kollisioner är betydligt färre än de som skadas i singelolyckor (cirka 40 - 60 måttligt och allvarligt skadade om året jämfört med drygt 200 i singelolyckor under perioden 2016–2020). På senare år skadas fler cyklister i kollision med cyklist än med personbil. Även antalet cyklister som skadas i kollision med tunga fordon (lastbilar och bussar) har ökat. Tung fordon spelar också en stor roll i olyckor där cyklister omkommer. I genomsnitt har en cyklist om året dödats i vägtrafiken mellan år 2010 och 2020. Sju cyklister dödades i kollisionsolyckor (varav sex med tungt fordon) och fyra i singelolyckor. Män och äldre är överrepresenterade i dödsolyckorna. För kollisionsolyckorna spelar fysisk planering och utformning stor roll i att skapa säkra trafikmiljöer. En av de viktigaste faktorerna för att staden ska upplevas som cykelvänlig är att det upplevs trafiksäkert att cykla.

Flest cyklister omkommer och skadas under sommarhalvåret och i morgon- och eftermiddagstrafiken, dvs när cyklandet är som störst oavsett olyckstyp.

I Cykelprogram för en nära storstad förtydligas mål och åtgärdsområden för cykling. Enligt cykelprogrammet ska cyklandet och andelen göteborgare som upplever staden som cykelvänlig öka. Två av åtgärdsområdena har koppling till säker cykling; att bygga en sammanhängande och väl utformad cykelinfrastruktur och att erbjuda en god standard på cykelvägnätet året om.

Insatser inom detta fokusområde ska bidra till att:

- Färre cyklister omkommer och skadas, särskilt i singelolyckor
- Fler upplever det trafiksäkert att cykla
- Fler cyklar, totalt och i olika grupper, till exempel fler barn som cyklar till skolan

Fokusområdet har koppling till samtliga åtgärdsområden, men särskilt:

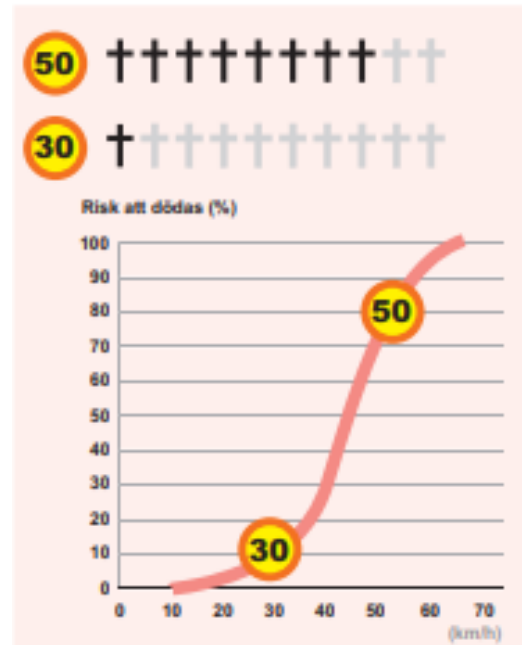
- Drift och underhåll – vad gäller cyklisters singelolyckor
- Fysisk planering och utformning
- Reglering och upphandling

Rätt hastighet

Hastighet på människans villkor

Rätt hastighetsnivåer är helt avgörande för att skapa en säker vägtrafik och minska antalet omkomna och allvarligt skadade. Med utgångspunkt i Nollvisionen bör hastighetsnivåerna vara anpassade utifrån vägens utformning och människans tolerans mot yttre våld. Det innebär bland annat max 30 eller 40 km/tim där bilar, gående och cyklister vistas tillsammans. Utgångspunkten är människans sårbarhet och tolerans mot krockvåld, där människor och fordon möts ska hastigheten vara lägre än 30 km/h.

Sänkta hastigheter bidrar även till minskade utsläpp, minskat trafikbuller, ökad trygghet, attraktivare stadsmiljöer, ökad tillgänglighet för gående och cyklister och ökar också barn och ungas möjlighet till självständig mobilitet. I komplexa miljöer är låg hastighet en förutsättning för interaktion mellan gående, cyklister och motorfordonsförare. Låg hastighet kan också bidra till att människor med olika funktionsvariationer kan förstå och tolka den miljö och trafiksituation de befinner sig i.



Hastighetsefterlevnaden behöver bli bättre

Utöver att hastighetsgränserna anpassas behöver också hastighetsefterlevnaden öka. I stadens verktygslåda finns möjligheter att ställa krav i upphandlingar och att delta i utveckling av nya verktyg som geofencing.

Trafikverket avser att börja ställa krav på redovisning av hastighetsefterlevnad i alla entreprenadupphandlingar och Göteborgs stad ser möjlighet att följa Trafikverket, men avvaktar utvärdering av deras pilotprojekt.

Insatser inom detta fokusområde ska bidra till:

- Färre omkomna och skadade i vägtrafiken
- Säkrare förutsättningar för gående och cyklister
- Ökad hastighetsefterlevnad

Koppling till åtgärdsområden:

- Fysisk planering och utformning
- Reglering och upphandling
- Kommunikation
- Teknik, forskning och innovation

Säkra fordon, resor och transporter

Staden har en betydande påverkan på trafiksäkerheten genom sin roll som kravställare och upphandlare för säkra fordon, resor och transporter. Det gäller både ur ett arbetsgivarperspektiv med resepolicy och vid kravställande gentemot leverantörer av stadens fordon och serviceresor.

Insatser inom detta fokusområde ska bidra till:

- Färre omkomna och skadade i vägtrafiken
- Ökad hastighetsefterlevnad
- Säkrare för medtrafikanter och säkrare arbetsmiljö för förare

Koppling till åtgärdsområden:

- Reglering och upphandling
- Kommunikation
- Teknik, forskning och innovation
- Styrning, uppföljning och rapportering

Trafiksäkra staden under byggtid

Göteborg befinner sig i en intensiv byggfas och stora trafikpåverkande projekt är ett normaltillstånd som kommer att bestå i flera år. Byggprojekten innebär risker för trafikanter, särskilt gående och cyklister.

Ett problem är in- och utfarter till byggarbetsplatser, ett annat är befintliga korsningar som får kraftigt förändrade flöden med svängande tung trafik till följd av byggprojekt. Under åren 2016–2019 har Göteborg haft minst fyra dödsfall till följd av den problematik som uppstår vid dessa konfliktpunkter

Vanliga brister vid vägarbeten och tillfälliga omledningar är kablar, slangar, rör eller liknande dragna över gång- eller cykelvägen. Även löst grus och dylikt på ytan, höga och/eller omarkerade kanter samt större gropar, hål eller ojämnheter utgör risk för olyckor.

Insatser inom detta fokusområde ska bidra till att:

- färre skadade och omkomna fotgängare och cyklister på grund av byggtrafik och vid arbete på gata
- fler upplever det trafiksäkert att cykla

Fokusområdet har koppling till samtliga åtgärdsområden, men särskilt till:

- Fysisk planering och utformning – vad gäller tillfälliga utformningar
- Reglering och upphandling
- Kompetensutveckling och arbetssätt

Suicidprevention

Varje år tar cirka 1 500 personer sitt liv i Sverige. Ungefär 10 procent av dessa dödsfall inträffar i transportsystemet, det vill säga antingen inom väg- eller järnvägssystemet, vilket inkluderar hopp från broar.

Hopp från broar sker framför allt i tätort eller tätortsnära områden. Effektiva åtgärder för att förhindra och försvåra suicid i vägtrafikmiljö är att sätta upp hoppskydd på broar eller intrångsskydd längs mötesseparerade vägar i eller nära tätorter. Även åtgärder som främst är till för att minska antalet olycksfall inom vägtrafiken bidrar till att förhindra suicid, till exempel mitträcken och rensning av fasta objekt i vägnas sidoområden.

I Göteborgs stads ”Strategiska plan för suicidprevention” berör en av strategierna väghållaransvaret: förhindrande av åtkomst till självmordsmedel. För trafiknämndens ansvarsområde innebär det att skapa fysiska hinder för att förhindra suicid och att i de stadsutvecklande förvaltningarna skapa en systematisk kunskapsinsamling för att utvärdera och förbättra åtgärderna.

Insatser inom detta fokusområde ska bidra till:

- Minskat antal suicider i trafiken i Göteborg

Fokusområdet har koppling till åtgärdsområden:

- Drift och underhåll
- Fysisk planering och utformning
- Kompetensutveckling och arbetssätt
- Styrning, uppföljning och rapportering

Ledarskap för trafiksäkerhet

Ledarskap för trafiksäkerhet innebär att verksamhetens ledning skapar utrymme och ledningssystem för trafiksäkerhetsfrågan. Det innebär att peka ut en viljeriktning, och låta denna policy omsättas och genomsyra verksamhetens arbetssätt och rutiner, och att följa upp utvecklingen. För Göteborgs Stad innebär ett ledarskap för trafiksäkerhet att ta ansvar för och påverka trafiksäkerheten utifrån de olika möjligheter som staden har.

I nya organisationen för stadsutveckling behövs ett tydligt ledarskap för trafiksäkerhet. Fram till årsskiftet 2022 - 2023 ligger huvudansvaret på trafiknämnden, därefter är tre nämnder berörda; stadsbyggnad, exploatering och stadsmiljö. Trafiksäkerhet är en av flera kvaliteter som löper genom hela stadsutvecklings- och förvaltningsprocessen.

Nya nämnder och förvaltningar behöver kunna bära trafiksäkerhetsfrågorna i sina respektive verksamheter. Ambitionen är att trafiksäkerheten ska genomsyra hela verksamheten och integreras i de processer som berörs.

Insatser inom detta fokusområde ska bidra till:

- Målstyrt trafiksäkerhetsarbete
- Bred trafiksäkerhetskompetens inom förvaltningarna
- Systematisk rapportering till nämnd/nämnder

Fokusområdet har koppling till åtgärdsområden:

- Reglering och upphandling
- Kompetensutveckling och arbetssätt
- Styrning, uppföljning och rapportering

Åtgärdsområden

För att trafiksäkerhetsarbetet ska bli framgångsrikt och nå de mål som beslutats och bidra till fokusområdena krävs att flera nämnder och förvaltningar samarbetar och tar ansvar.

Arbetet behöver vara långsiktigt och systematiskt, och i en kombination av åtgärder.

Planen omfattar trafiknämndens ansvar och när den nya organisationen för stadsutveckling träder i kraft 2023 finns åtgärdsområden som berör tre nya nämnder.

Sju åtgärdsområden pekas ut för trafiksäkerhetsarbetet. En åtgärdslista kopplas till trafiksäkerhetsplanen och kommer att finnas tillgänglig för förvaltningarnas verksamhetsplanering.

- Drift och underhåll
- Fysisk planering och utformning
- Reglering och upphandling
- Kommunikation
- Teknik, forskning och innovation
- Kompetensutveckling och arbetssätt
- Styrning, uppföljning och rapportering

Drift och underhåll

Drift och underhåll är ett område med stor potential att minska det stora antalet allvarligt skadade fotgängare och cyklister i singelolyckor. Särskilt stor potential finns i att se till att gångytor är halkfria, både vad gäller snö och is, men även löv, grus och ojämnheter. Åtgärdsområdet fanns inte med i det tidigare Trafiksäkerhetsprogrammet, men pekats ut både i Cykelprogrammet och i Planeringsstöd för Gångvänligt Göteborg. Åtgärdsområdet omfattar:

- Vinterväghållning, det vill säga snöröjning, halkbekämpning och flisupptagning (under vårstädning)
- Barmarksväghållning, vilket innefattar sopning, åtgärder av inträngande växtlighet, extrasopning vid lövhalka, vårstädning, besiktning av nät och växtlighet.
- Beläggningsstrategi för att uppnå jämna ytskikt, dels genom driftåtgärder som lagning av potthål, dels beläggningsarbeten i större skala enligt beläggningsprogrammet.

Fysisk planering och utformning

Staden har länge arbetat med trafiksäker utformning i såväl ny- och ombyggnad av gatumiljöer som hastighetssäkring i den befintliga gatumiljön. Trafiksäkerhet nämns i

översiktsplanen med särskilt fokus på gående och cyklister och genom hela kedjan i planprocessen tas sedan beslut som påverkar hur det slutliga resultatet blir.

Staden förbättrar förutsättningarna för god trafiksäkerhet genom en stadsplanering som gynnar och prioriterar hållbara färdstätt samt universell utformning³ av den fysiska miljön.

Följande åtgärder pekas ut inom fysisk planering och utformning:

- Övergripande planering, strategisk trafikplanering och områdesplanering
- Detaljutformning gator och hastighetsdämpande åtgärder
- Suicidprevention som broräcken och fasta hinder
- Trafiksäkerhetsåtgärder för gående och cyklister

Reglering och upphandling

Staden kan bidra till ökad trafiksäkerhet, både som väghållare och som upphandlare av resor, fordon och transporter.

Det finns en stor potential som offentlig upphandlare att påverka trafiksäkerheten genom att ställa krav i upphandlingar, av exempelvis byggentreprenader.

I dagsläget ställer serviceresor trafiksäkerhetskrav på både fordon och förare i upphandlingar av trafik, till exempel hastighetsefterlevnad, nykterhet, bältesanvändning, fordonssäkerhetsstandard samt rutiner för säker fastsättning av rullstolar/hjälpmiddel.

Trafikkontoret har också regler för Arbeta på Gata (APG) som syftar till att säkerställa god trafiksäkerhet samt acceptabel framkomlighet vid vägarbeten och liknande arbeten som utförs på ytor som förvaltas av trafikkontoret eller park- och naturförvaltningen, från 2023 sker förvaltningen under stadsmiljönämndens ansvar.

Följande åtgärder pekas ut inom reglering och upphandling:

- Implementera Arbeta på Gata och följa upp utförandet av omledningar och avstängningar vid byggentreprenader
- Genomföra anpassning av hastigheter
- Upphandlingskrav i serviceresors trafikupphandlingar och i entreprenadupphandlingar

Kommunikation

Staden arbetar med insatser för att öka kunskapen och förståelsen för trafiksäkerhet och bidra till Nollvisionen: att ingen ska dö eller skadas allvarligt i trafiken. I rollen som arbetsgivare har staden ett ansvar för kommunikationen till medarbetare om säkra resor i tjänsten.

³ [Universell utformning | Certec \(lth.se\)](#)

Följande åtgärder pekas ut inom kommunikation:

- Delta i plattformen Zhero som drivs av Trafikverket
- Genomföra kommunikationsåtgärder i samband med åtgärder
- Kommunicera trafiksäkerhet i nya förvaltningar, till exempel resepolicy

Teknik, forskning och innovation

Trender som elektrifiering, digitalisering och automatisering driver på teknikutveckling och innovation. Detta har potential att bidra till en säkrare stad, både med säkrare bilar och nya möjligheter att styra till exempel hastighet med geofencing. Staden behöver vara en del i utvecklingen för att dra nytta av ny teknik och värna samhällsnyttan när nya mobilitetslösningar tas fram. Staden behöver också vara pådrivare i forskning och utveckling som syftar till bättre trafiksäkerhet för gående och cyklister.

Följande åtgärder pekas ut inom teknik, forskning och innovation:

- Delta i externa utvecklings- och innovationsprojekt som bidrar till ökad trafiksäkerhet
- Delta i externa samarbeten i samverkansplattformar som SAFER och Drive Sweden

Kompetensutveckling och arbetssätt

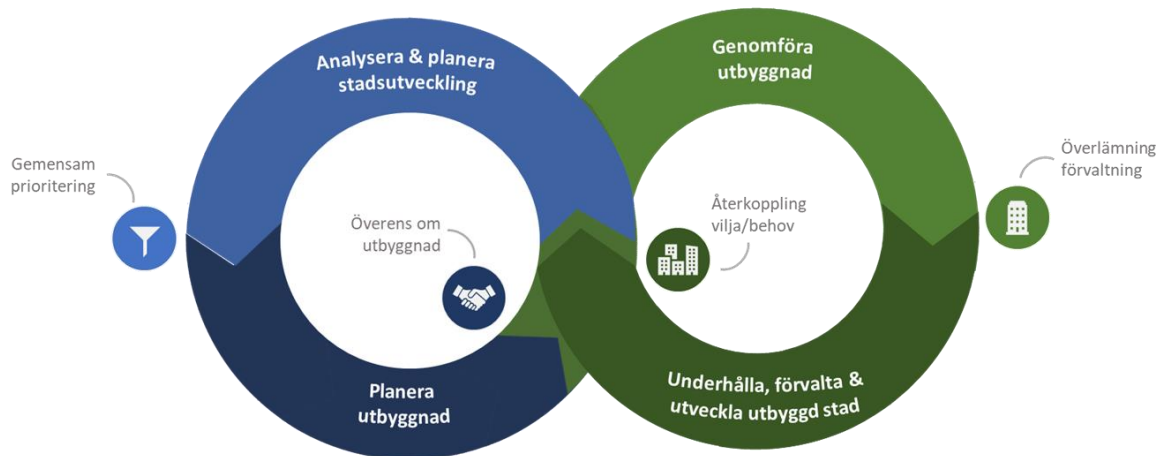
Staden behöver upprätthålla en god kompetens kring trafiksäkerhet. Kontinuerlig kunskaps- och kompetensutveckling bör riktas till anställda, beslutsfattare, konsulter och entreprenörer som på olika sätt medverkar i och påverkar trafiksäkerhetsutvecklingen. Nya arbetssätt och verktyg behöver utvecklas och implementeras i den nya organisationen för att trafiksäkerhet ska följa med genom alla skeden, från tidig planering till drift och underhåll av anläggningen.

Följande åtgärder pekas ut inom kompetensutveckling och arbetssätt:

- Spridning av trafiksäkerhetskunskap och utbildning i trafiksäkerhet i nya nämnder och förvaltningar
- Inkludera trafiksäkerhet i arbetssätt som utvecklas i nya organisationen
- Delta i internationella och nationella nätverk för kunskapsinhämtning, omvärldsbevakning och erfarenhetsutbyte.

Styrning, uppföljning och rapportering

En av framgångsfaktorerna för Göteborgs trafiksäkerhetsarbete har varit att trafiknämnden har ett uttalat ansvar i reglementet att förbättra trafiksäkerheten. I ny organisation för stadsutveckling finns samma uppgift i stadsmiljönämndens reglemente, men i en skedesindelad organisationsstruktur blir trafiksäkerhet en del i det gemensamma arbetssättet och ingår i tre nämnders verksamhet.



Följande åtgärder pekas ut inom uppföljning och rapportering:

- Ta fram ett systematiskt arbetssätt för årlig uppföljning och rapportering av trafiksäkerhet till ansvarig nämnd/nämnder i enlighet med stadens riktlinje för styrning, uppföljning och kontroll
- Utveckla uppföljning av genomförda åtgärder för ett systematiskt lärande och förbättringsarbete
- Starta arbetet med långsiktig styrning av trafiksäkerhetsarbetet