



Utfärdat 2021-09-08
Diarienummer 03825/21

Handläggare
Suzanne Andersson/Trafikkontoret/GBGStad
Telefon:
E-post:
suzanne.andersson@trafikkontoret.goteborg.se

Yttrande över Remiss - Trafiksäkerhetsplan för Stockholms stad. Dnr 0862/21.

I Göteborgs Stad pågår också arbete med ny trafiksäkerhetsplan och möjligheten att ta del av och lämna synpunkter på remissversionen av Stockholms plan ger en möjlighet att spegla likheter och olikheter.

Generellt omfattar förslaget till Trafiksäkerhetsplan för Stockholm Stad angelägna områden att arbeta med för att minska antalet omkomna och skadade i trafiken. Vi känner i stort sett igen oss förslaget men lämnar några synpunkter, förutom svar på ett urval av frågorna i remissen.

Generella synpunkter

Vårda det etiska förhållningssättet i Nollvisionen

Den mest angelägna synpunkten handlar om att vårda utgångspunkten för Nollvisionen och det etiska förhållningssätt den representerar.

Under flera rubriker i trafiksäkerhetsplanen återkommer formuleringar om krav på den enskilda trafikanten att följa lagar och regler och att anpassa sig till rådande förhållanden.

Detta ser ut som en tillbakagång flera decennier i trafiksäkerhetsarbetet och väcker skuldfrågan i de olyckor som sker, men det är en polisiär fråga, inte en kommunal. Nollvisionen uttrycker att ansvaret för trafiksäkerheten delas mellan de som använder och utformar systemet, men att det yttersta ansvaret ligger hos utformarna (väghållare) för att minska konsekvenserna när människor gör misstag. Det ska vara lätt att göra rätt och inte handla om vem som gjort rätt eller fel.

Agenda 2030 och Stockholmsdeklarationen

Det ligger helt rätt i tiden att lägga i trafiksäkerhet i hållbarhetsarbetet och med Agenda 2030 som övergripande mål. Mål 3 Hälsa och Mål 11 Hållbara städer och samhällen är omnämnda i inledningen av trafiksäkerhetsplanen, men även Mål 12 Hållbar konsumtion och produktion är ett relevant mål. I det målet ligger upphandling som nämns i trafiksäkerhetsplanens åtgärdsområden om ett kraftfullt styrmedel.

I inledningen saknas Stockholmsdeklarationen¹ i avsnittet om de globala målen. Deklarationen är resultatet av den globala ministerkonferensen för trafiksäkerhet 2020 och har antagits av FN. Deklarationen ger god vägledning för trafiksäkerhetsarbetet som en del av de globala hållbarhetsmålen.

¹ [stockholm-declaration-swedish.pdf \(trafikverket.se\)](#)

Beslutsnivå för trafiksäkerhetsplanen

Trafiksäkerhetsplanen beskrivs som ett stadsövergripande dokument som ska gälla alla förvaltningars och bolags verksamheter, men det framgår inte tydligt att den tas upp för beslut i kommunfullmäktige.

Olyckor och skador

I kapitlet om olyckor i Stockholm 2010 - 2019 blandas begreppen olycka och skadad person och det blir inte konsekvent.

I många år har ISS-värdet använts för att beskriva hur allvarligt människorna skadas och det ger också reella tal på hur många som skadas. I det nationella målet för allvarligt skadade används en prognosmodell för invaliditet som bättre beskriver de långvariga konsekvenserna. En tydlig skillnad mellan sätten att beskriva allvarlighetsgrad är till exempel att med ISS-värde kan en nackskada i upphinnandeolycka i bil klassas som lindrig, medan i prognosmodellen för invaliditet blir nackskador (whiplash) framträdande med många allvarligt skadade. I det kommunala trafiksäkerhetsarbetet har inte upphinnandeolyckor funnits med i prioriterade åtgärdsområden hittills.

Effektmål

Till varje strategiskt insatsområde finns ett antal effektmål kopplade. Det är vällovligt att försöka finna relevanta effektmål som beskriver hur väl planen bidrar till ökad trafiksäkerhet. Flera effektmål verkar relevanta och möjliga att mäta, medan andra ser ut att vara resurskrävande och svåra att följa upp, ett exempel är ”bättre förutsättningar för barns och äldres självständiga mobilitet”. Hur kommer den typen av effektmål att följas upp? Ett effektmål kopplar till den viktigaste av våra synpunkter, att vårda Nollvisionens etiska förhållningssätt: ”färre personer omkommer i olyckor relaterade till regelöverträdelser”, då kommer frågan om skuld upp igen, den generationens trafiksäkerhetsarbete är sedan länge passerat.

Svar på remissfrågor

1. Är det rätt insatsområde eller saknas något perspektiv?

Fyra av fem insatsområden stämmer väl med de utmaningar och problem som vi ser i Göteborg: gåendes fallolyckor, cyklisters singelolyckor, rätt hastighet och säkra fordon. När det gäller gåendes fallolyckor och cyklisters singelolyckor vill vi lyfta fram konsekvenserna av att ha spårvägsanläggning i blandtrafik. En kollision mellan spårvagn och gående eller cyklist vet vi blir förödande, men för gåendes och cyklisters singelolyckor är själva spåranläggningen också en risk. Cyklister som fastnar i och gående som halkar på spåren/rälsen.

Däremot ställer vi oss frågande till insatsområdet Ökad regelefterlevnad. trycker hårt på att trafikanterna ska följa lagar och regler och att den enskilda Texten trafikanten ska ta sitt individuella ansvar. Beskrivningen av insatsområdet skulle kunna mjukas upp och handla mer om samspel och beteende i trafiken och vilka verktyg staden har rådighet över.

I de aktörsgemensamma målen finns ett mål att minska antalet självmord i trafiksystemet, men det saknas i fokusområdena. Omhändertas det på annat sätt i kommunens verksamhet?

2. *Hur ser ni på de valda åtgärdsområdena?*

Det är relevanta åtgärdsområden för att möta utmaningarna i fokusområdena. Det är bra att lyfta fram kombinationen av åtgärder så att flera olika verksamheter kan bidra till bättre trafiksäkerhet i gemensamma fokusområden.

Men även här är det hårda formuleringar om trafikantens ansvar att följa lagar och regler, det är en ton som vi inte tycker hör ihop med Nollvisionens utgångspunkter och etik. Åtgärder som handlar om samspel och beteende och som staden har rådighet över ser vi som mer relevanta.

3. *Har din verksamhet planer på att utveckla arbetet inom något av insats- eller åtgärdsområdena – där vi skulle kunna haka i arbetet och få synergieffekter?*

Kommunerna skulle kunna gemensam sak i utveckling av uppföljning av trafiksäkerhetsindikatorer. Det gäller också kompetensutveckling och utveckling av verktyg för att bedöma trafiksäkerhetstryck, Road Safety Footprint.

I geofencingprogrammet deltar både Göteborgs och Stockholm och samarbetar med teknikutveckling och innovationer.

4. *Vad skulle din organisation kunna bidra med för att uppnå målen i planen?*

Dela erfarenheter och kunskap i våra gemensamma nätverk exempelvis Sveriges Kommuners och Regioners nätverk för trafiksäkerhet, Gruppen för Nollvisionen i Samverkan (GNS)

5. *Bedriver ni något annat arbete som är bra för trafikkontoret att känna till vid framtagandet av åtgärdsplanen?*

Trafikkontoret i Göteborg kommer att ta fram ett ledningssystem för trafiksäkerhet.

Kerstin Elias

Avdelningschef

Kristina Lindfors

Trafikdirektör