

Revisionsrapport X/2020

Genomförd på uppdrag av revisorerna
juni 2020

Tyresö kommun

Granskning av trafiksäkerhetsarbetet



EY

Building a better
working world

Innehåll

1. Sammanfattning	2
2. Inledning	3
2.1. Bakgrund.....	3
2.2. Syfte och revisionsfrågor	3
2.3. Ansvarig nämnd	4
2.4. Genomförande	4
3. Revisionskriterier	4
3.1. Trafikförordning (1998:1276)	4
3.2. Nollvisionen.....	4
3.3. Rekommendationer från SKR.....	5
3.4. Kommunala mål och visioner	5
4. Trafiksäkerhetsarbetet	8
4.1. Ansvar för trafiksäkerhetsarbetet.....	8
4.2. Organisering av trafiksäkerhetsarbetet	8
4.3. Trafiksäkerhetsfrågorna i stadsbyggnadsprocessen.....	9
4.4. Strategiska dokument.....	9
4.5. Kommunikations- och informationsinsatser till kommuninvånarna	13
5. Drift och underhåll	14
5.1. Planerat underhåll	14
6. Uppföljning och återrapporering.....	15
7. Sammanfattande bedömning och rekommendationer	16

1. Sammanfattning

EY har på uppdrag av revisorerna genomfört en granskning av kommunens arbete med trafiksäkerhet. Syftet med granskningen är att ge revisorerna ett underlag för att bedöma om kommunstyrelsen säkerställt ett ändamålsenligt arbete med att skapa trafiksäkerhet inom kommunens trafikområde.

Vår sammanfattande bedömning är, utifrån granskningens syfte och revisionskriterier, att kommunstyrelsen säkerställt ett i huvudsak ändamålsenligt arbete med att skapa trafiksäkerhet inom kommunens trafikområde. Vi baserar vår bedömning dels på att det finns mål och strategier i linje med Nollvisionen, dess etappmål och kommunens trafikstrategi i den trafiksäkerhetsplan som tagits fram, men som ännu inte antagits. Vidare finns mål, åtgärder och strategier även i flera andra styrande dokument.

Kommunstyrelsen har ansvar för frågan och samhällsbyggnadskontorets enhet Miljö och trafik har ett särskilt ansvar för trafiksäkerhetsarbetet. Såväl stadsbyggnadsutskottet som hållbarhetsutskottet har dock till uppgift att följa och bereda frågor inom strategisk trafikplanering. Vid intervjuer framkommer även viss osäkerhet kring vilken återrapportering som skall ske till respektive utskott. Det tycks således otydligt vilket utskott som särskilt sörjer och ansvarar för trafiksäkerhetsarbetet. Vid tidpunkten för granskningen pågår även en omorganisation inom samhällsbyggnadskontoret, vilket innebär att ansvar- och arbetsfördelning på tjänstemannanivå ännu inte är helt klarlagd

Vi bedömer att det, för närvarande, i vissa avseenden saknas en systematik och utvärdering av trafiksäkerhetsfrågorna. Avseende drift och underhåll följs ett antal kvalitetsgarantier upp årsvis. I kommunstyrelsens nämndplan 2020 för verksamhetsområde Miljö och trafik står att analys av trafikarbetet och olycksstatistik utgör kontrollinstans för att säkerställa att antalet olyckor inte ökar under 2020. Motsvarande uppföljning har vi dock inte kunnat finna för föregående år. I kommunens trafikstrategi föreslås vidare ett trafikbokslut för att följa upp trafiksäkerhetsarbetet, och i den framtagna trafiksäkerhetsplanen finns ett antal uppföljningsbara indikatorer. Givet att det första trafikbokslutet ska utarbetas under 2020 samt att trafiksäkerhetsplanen ännu inte antagits, har vi inom ramen för denna granskning inte kunnat ta del av sådan uppföljning. Vi noterar dock det utvecklingsarbete som pågår och ser fram emot att ta del av arbetet framgent. Uppföljningen är väsentlig för att kommunstyrelsen ska kunna bilda sig en uppfattning om trafiksäkerhetsarbetet och dess resultat.

Kommunens hastighetsplan antogs 2011 och en del underlag som låg till grund för trafiknätsanalysen inhämtades 2003. Enligt SKR:s rekommendationer bör en trafiknätsanalys inte vara äldre än 10 år.

Utifrån granskningens resultat lämnar vi följande rekommendationer till kommunstyrelsen:

- ▶ Tillse att trafiksäkerhetsplanen antas och implementeras.
- ▶ Säkerställ en tydlig ansvarsfördelning inom samhällsbyggnadskontoret och mellan utskotten avseende trafiksäkerhetsarbetet.
- ▶ Säkerställ en ändamålsenlig uppföljning och återrapportering av trafiksäkerhetsarbetet.
- ▶ Säkerställ trafiknätsanalysens aktualitet i förhållande till förändrade pendlingsmönster.

2. Inledning

2.1. Bakgrund

Kommuner har en viktig uppgift i att skapa attraktiva och långsiktigt hållbara samhällen. I detta spelar trafikplaneringen, där trafiksäkerhet utgör en aspekt, en betydande roll. Kommunen har ett ansvar för trafiksäkerhetsarbetet, dels i egenskap av väghållare och systemutformare, dels som huvudman för medborgarna och deras hälsa. I kommunen utgör trafikolyckor ett hälsoproblem. De skador som drabbar medborgarna i det kommunala trafiksystemet vållar mänskligt lidande och förlust av livskvalitet. Brist på trafiksäkerhet är en belastning för den enskilde och för samhället. Dessutom ger brist på säkerhet upphov till otrygghet. Det kommunala ansvaret omfattar bland annat:

- ▶ Att organisera och förmedla en sammanhållen idé för att få acceptans och förståelse.
- ▶ Lokalisering av boende och samhällstjänster som genererar resor.
- ▶ Att planera och utforma trafiksystemen.
- ▶ Trafikreglering.
- ▶ Väghållning, drift och underhåll.
- ▶ Resor och transporter, egna och upphandlade, för barn, äldre, servicepersonal och gods med avseende på bland annat fordonssäkerhet, hastighet (hastighetslås), alkohol (alkolås) och bältesanvändning.
- ▶ Kollektivtrafik
- ▶ Information och dialog med barn och äldre.

På nationell nivå beslutade riksdagen 2009 om ett etappmål för trafiksäkerheten. Det innebär att antalet dödade ska halveras och antalet allvarligt skadade i trafiken ska minska med en fjärdedel från 2007 till 2020.

I delårsrapport per augusti 2019 för verksamhetsområde Trafik och miljö framgår att en trafiksäkerhetsplan ska tas fram. I Tyresö kommun har kommunstyrelsen ansvaret för strategisk trafikplanering.

I riskanalysen för 2020 års revisionsverksamhet har revisorerna beslutat att genomföra en fördjupad granskning av kommunens arbete med trafiksäkerhet.

2.2. Syfte och revisionsfrågor

Syftet med granskningen är att ge revisorerna ett underlag för att bedöma om kommunstyrelsen säkerställt ett ändamålsenligt arbete med att skapa trafiksäkerhet inom kommunens trafikområde.

I granskningen besvaras följande revisionsfrågor:

- ▶ Finns det mål och strategier i linje med nollvisionen, dess etappmål och kommunens trafikstrategi?
- ▶ Finns ett tydligt utpekat ansvar för trafiksäkerhetsfrågorna?
- ▶ Finns det en systematik i uppföljning och utvärdering av trafiksäkerhetsfrågorna?
 - Görs någon jämförelse med andra jämförbara kommuner gällande exempelvis antal olyckor?
- ▶ Finns en trafiknätsanalys att utgå ifrån vid åtgärdsplanering?
- ▶ Beaktas trafiksäkerhet vid planändring, lokalisering och bygglov?
- ▶ Vilka kommunikations- och informationsinsatser görs gentemot kommuninvånare rörande trafiksäkerhet?
- ▶ Hur kvalitetssäkras drift- och underhåll av gator, vägar samt cykel- och gångvägar?

2.3. Ansvarig nämnd

Granskningen avser kommunstyrelsen.

2.4. Genomförande

Granskningen grundas på intervjuer och dokumentstudier. Intervjuer har genomförts med ansvariga tjänstepersoner inom trafikområdet. Intervjuade funktioner och granskade dokument återfinns i källförteckning.

3. Revisionskriterier

Revisionskriterierna är de bedömningsgrunder som bildar underlag för revisionens analyser och bedömningar. I denna granskning utgörs revisionskriterierna av:

- ▶ Trafikförordning (1998:1276)
- ▶ Nollvisionen – tillsammans räddar vi liv (prop. 1996/97:137)
- ▶ SKR:s rekommendationer kring kommunala trafiksäkerhetsprogram
- ▶ Kommunplan 2020 – 2022 med budget för 2020
- ▶ Trafikstrategi och övriga av kommunfullmäktige beslutade styrande dokument

3.1. Trafikförordning (1998:1276)

Enligt trafikförordningen 10 kap. 3§ är bemyndigandet att meddela trafikföreskrifter delat mellan kommunen och länsstyrelsen. Grundprincipen är att kommunen bestämmer om lokala trafikföreskrifter inom tätbebyggt område, både för de vägar där kommunen själv är väghållare och enskilda vägar, där till exempel en vägförening eller samfällighet är väghållare. Kommunen meddelar också lokala trafikföreskrifter i terräng oavsett om terrängen är belägen inom eller utanför tätbebyggt område. Lokala trafikföreskrifter för statliga vägar meddelas av länsstyrelsen.

Utöver trafikföreskrifter har kommunen ansvar för planering och underhåll av transportvägar av alla slag. Även om kommunen kan meddela lokala trafikföreskrifter finns det en rad regler och föreskrifter i Trafikförordningen som kommunen måste förhålla sig till, exempelvis hur hastighetsbegränsningar kan sättas, informeras och skyltas. Vidare finns det en rad bestämmelser som gäller vid väghållningsarbete.

3.2. Nollvisionen

Nollvisionen som utgör grunden för Sveriges trafiksäkerhetsarbete, beslutades av Riksdagen år 1997. Nollvisionen fastslår att ingen ska dödas eller allvarligt skadas i trafiken. Enligt Sveriges kommuner och regioner, SKR, har Nollvisionen bidragit till positiva förändringar för arbetet med trafiksäkerhet. Nollvisionen har även fått internationellt genomslag och flera internationella storstäder har uppmärksammat det svenska initiativet.

Våren 2009 antog Riksdagen nya etappmål till år 2020 samt en modell för målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet. De svenska etappmålen utgörs idag av att antalet döda skall halveras (högst 220 personer) och andelen allvarligt skadade ska minska med 25 procent (högst 4 100 personer) år 2020. Ett antal olika trafiksäkerhetsindikatorer används för att säkerställa att etappmålet 2020 nås, exempelvis hastighetsefterlevnad på såväl det statliga som kommunala vägnätet, nykter trafik, bältesanvändning, hjälmanvändning, säkra gång-, cykel- och mopedpassager, underhåll av gång- och cykelvägar i tätort, samt systematiskt trafiksäkerhetsarbete.

På uppdrag av regeringen har myndigheten Trafikanalys gjort en översyn av etappmålen från 2009 och lämnat förslag på nya etappmål. Trafikanalys föreslår att antalet omkomna ska

halveras (högst 150 omkomna) och antalet allvarligt skadade minska med 25 procent mellan år 2015–2030.

3.3. Rekommendationer från SKR

Sveriges kommuner och regioner (SKR) har listat ett antal åtgärder som har stor betydelse för kommunernas möjligheter att lyckas med Nollvisionen:

- ▶ Genomföra kommunala trafiksäkerhetsrevisioner
- ▶ Ta fram ett kommunalt trafiksäkerhetsprogram
- ▶ Införa rätt hastighetsgränser i tätorterna
- ▶ Genomföra åtgärder för ökad trafiksäkerhet i gatumiljön
- ▶ Genomföra effektiva åtgärder för underhåll av vinterväglag och barmark
- ▶ Trafikplanera och stadsplanera för en säkrare trafik
- ▶ Ställa trafiksäkerhetskrav på egna och upphandlade fordon och transporter
- ▶ Samarbeta med polisen kring trafikövervakning
- ▶ Föra en dialog med intressenter, medborgare och näringsliv

SKR har gett ut ett antal publikationer inom TRAST, Trafik för en attraktiv stad, som ska vara ett stöd i kommunernas arbete. Vidare har SKR tillsammans med tidigare Vägverket och Vägtrafikinspektionen även utvecklat en metod för kommunal trafiksäkerhetsrevision i syfte att hjälpa kommunerna kvalitetssäkra trafiksäkerhetsarbetet. Denna granskning går inte lika djupt som en sådan revision men har hämtat ett antal faktorer som bedömningsgrunder vid svar på granskningens revisionsfrågor, vilka presenteras i det avslutande bedömningsavsnittet.

3.4. Kommunala mål och visioner

Tyresö kommun har ett flertal styrande strategiska dokument som är av betydelse för trafiksäkerhetsarbetet. Nedan beskrivs kortfattat vilka målsättningar för trafiksäkerhetsarbetet som formuleras i de olika dokumenten.

3.4.1. Kommunplan 2020 – 2022 med budget för 2020

En av fullmäktiges politiskt prioriterade verksamhetsinsatser är "Ett hållbart Tyresö". Kommunfullmäktige skriver att den höjda ambitionen med utbyggnad av infrastruktur för gång- och cykeltrafik fortsätter i enlighet med den nyligen antagna trafikstrategin. Fler säkra cykelvägar, cykelparkeringar och bättre skyltning bidrar till fler cykelpendlare, vilket är nödvändigt för att nå målet om att cykeltrafiken bör utgöra minst 20 procent av resorna år 2030, enligt fullmäktige. Vidare fordras en fungerande och effektiv trafikmiljö för att nå det strategiska målområdet "i balans - för hållbarhet och hälsa".

Kommunfullmäktige beskriver vidare om utökat anslag för framtagande av en ny cykelplan. Anslaget har från 2020 utökas till 6 mnkr per år för att förbättra cykelnätet. Till kommunstyrelsens förfogande reserveras en ny anslagspost om totalt 15 000 tkr under perioden 2020–2022. Medlen står till kommunstyrelsens förfogande men är huvudsakligen avsedda för investeringar som kan öka tryggheten i Tyresö. Fullmäktige ger följande förslag på insatser för belysningsåtgärder och säkerhetskameror.

3.4.2. Översiktsplan

I maj 2017 beslutade kommunfullmäktige om "Tyresö 2035 – Översiktsplan för Tyresö kommun". I översiktsplanen återfinns planeringsstrategier inom olika teman som anger riktlinjer för kommunens efterföljande planering. Inom planeringsstrategin "Hållbara transporter" anges en prioriteringsordning där gångtrafikanter och cyklisterna prioriteras först,

sedan kollektivtrafik, nyttotrafik och biltrafik. Avseende trafiksäkerhet står i översiktsplanen att transportsystemet och trafikmiljöerna ska utformas så att så få som möjligt kommer till skada enligt Trafikverkets Nollvision. Skolvägar ska vara trygga och säkra.

Vidare finns målsättningar om att planera bebyggelse utifrån säkra, trygga och barnsäkra gångvägnät. Det finns även en målsättning att i Tyresö centrum särskilt beakta fotgängarnas framkomlighet, trygghet och säkerhet i utpekade zoner och stråk.

Under arbetet med att ta fram översiktsplanen framkom behov av fler underlag för att den efterföljande mer detaljerade planeringen skulle fungera, bland annat identifierades behovet av en trafikstrategi.

3.4.3. Trafikstrategi

Kommunfullmäktige antog 2019-03-28 kommunens trafikstrategi "Tyresö styr mot hållbara transporter". Trafikstrategin anger vad som behöver göras för att gå i riktning mot kommunens översiktsplan och vision, där en del i visionen för trafiken i Tyresö år 2035 är att ingen dödas eller skadas allvarligt i trafiken – i enlighet med Nollvisionen. Trafikstrategin utgör enligt fullmäktige ett stöd i de avvägningar som behöver göras.

Trafikstrategin togs fram med stöd av den så kallade TRAST-guiden, som är en handbok framtagen av Trafikverket och SKR för arbete med trafikstrategier. Till grund för framtagandet av strategin ligger en nulägesbeskrivning. Under projektet genomfördes två workshops med tjänstemän och politiker inom kommunen. Den första workshopen fokuserade utmaningar och målbild, medan den andra hade tyngdpunkt på vad som behöver göras. Arbetet med att ta fram strategin leddes av översiktsplaneringsenheten på stadsbyggnadsförvaltningen, och förankrades löpande hos utskottet för dåvarande miljö- och samhällsbyggnadsfrågor (MSU).

I strategin anges fem trafikmål där "Trygg och säker trafikmiljö" utgör ett av målen.¹ Målet innebär enligt strategin att:

- ▶ Ingen dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor, och vägtransportsystemets utformning och funktion är anpassad till de krav som följer av detta. (Nollvisionen)
- ▶ Det upplevs tryggt att resa i Tyresö.

Målet ska enligt kommunfullmäktige följas upp årligen genom polis- och sjukhusrapporterade trafikolyckor i kommunens väghållningsområde (STRADA). Vidare föreslås att även trygghetsmätning kan utgöra en indikator. I strategin anges vidare att trygghet i trafiken kan handla om två olika saker. Dels om att inte utsättas för brott, dels om att inte skadas i trafiken. Vid utformning av trafikmiljön ska vägar och gator anpassas efter människans förutsättningar. Trafikanter får göra misstag i trafiken men stadsrummen ska var utformade så att de inte leder till döden. För att nå de fem trafikmålen i strategin ska kommunen:

- ▶ Skapa hög tillgänglighet genom samhällsplanering
- ▶ Tillämpa fyrstegsprincipen²
- ▶ Påverka resan innan den börjat – Mobility management
- ▶ Prioritera hållbara transporter
- ▶ Gestalta för ett levande Tyresö
- ▶ Utveckla dialog och samverkan

Nedan beskrivs kortfattat hur kommunen ska nå trafikmålen. Beskrivningen fokuseras och avgränsas till trafiksäkerhetsarbetet.

¹ Övriga mål är Hållbara resmönster, Tillgänglighet till allt, Ett levande Tyresö samt Bra klimat, miljö och hälsa.

² Fyrstegsprincipen tillkom av Vägverket 1997 och innebär att alternativa åtgärder ska övervägas innan större ny- och ombyggnationer beslutas enligt principen 1. Tänk om, 2. Optimera, 3. Bygg om, 4. Bygg nytt.

Skapa hög tillgänglighet genom samhällsplanering innebär enligt strategin att lokalisera för att öka tillgängligheten och minska transportbehovet, samordna trafik- och bebyggelseplanering, integrera hållbart resande i hela planeringsprocessen och utveckla samarbetsformerna inom kommunen. *Påverka resan innan den börjar – Mobility management*³ innebär att informera och driva kampanjer. Särskilt viktiga är kampanjer som kan påverka resor till och från skolor, vilka kan ge positiva effekter på resmönster, hälsa och trafiksäkerhet. Tyresö kommun ska inkludera mobility management i alla stadsutvecklings- och ombyggnadsprojekt. *Prioritera hållbara transporter* innebär att stads- och trafikplaneringen sker utifrån hierarkin där gångtrafikanter och cyklister prioriteras högst, sedan kollektivtrafik, nyttotrafik och biltrafik. Uppföljning av målen ska ske årligen i samband med kommunens verksamhetsberättelse, i form av ett trafikbokslut där utvecklingen redovisas. Prövning av strategins aktualitet ska genomföras varje mandatperiod.

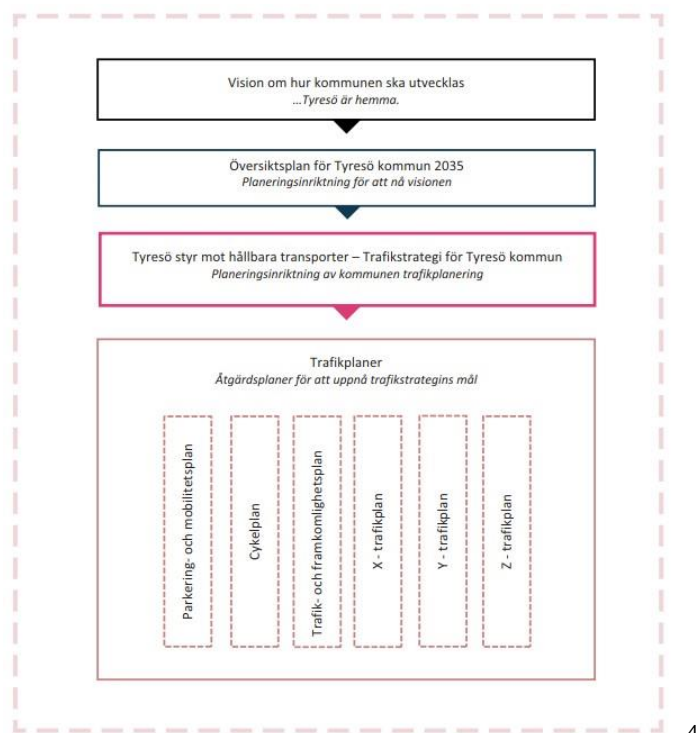
Strategin beskriver hur trafiken ska utvecklas och anger åtgärder som skall vidtas. Åtgärder som berör trafiksäkerhetsarbetet är att hastighetssäkra korsningspunkter i huvudvägnätet för gång samt runt skolor, separera gång och cykel i huvudcykelnätet samt se över hastighetsnivåerna inom Tyresö kommun. Avseende trafiksäkerhet anges att en stor del av cykelolyckorna är singelolyckor som ofta beror på brister i beläggningen, såsom ojämnheter, potthål och kantstenar. Beläggning och målning behöver därför ses över årligen så att bristerna kan åtgärdas. Vidare ska Tyresö fortsätta utveckla samarbetet med räddningstjänsten och polismyndigheten för att höja trafikmoralen och förbättra trafiksäkerheten. En effektiv hastighetsövervakning är viktigt för att uppnå rätt hastighetsnivå på gator där det är vanligt med hastighetsöverträdelser.

Som tidigare beskrivits pekar Trafikstrategin ut inriktningen för Tyresös trafikplanering. Trafikstrategin är i sig vägledande för planeringen, men ytterligare konkretisering behövs i form av åtgärdsplaner, enligt fullmäktige. Åtgärdsplanerna anger i detalj vilka åtgärder som behöver genomföras. I planerna ligger fokus på prioritering av åtgärder, genomförandet i tid, kostnader och ansvar. Fullmäktige föreslår att följande åtgärdsprogram tas fram:

- ▶ Parkeringsplan
- ▶ Cykelplan
- ▶ Gångplan
- ▶ Trafiksäkerhetsplan
- ▶ Trafik- och framkomlighetsplan
- ▶ Mobility Managementplan

Figuren nedan illustrerar trafikstrategins roll i den kommunala planeringen.

³ Att arbeta med beteendeförändring och attityder för att få fler att resa hållbart benämns ofta Mobility Management (MM). En vanlig definition av Mobility Management är "åtgärder för att påverka resan innan den har börjat". MM fungerar ofta som ett komplement till mer traditionell trafikplanering.



4

4. Trafiksäkerhetsarbetet

4.1. Ansvar för trafiksäkerhetsarbetet

I kommunstyrelsens reglemente står att kommunstyrelsen ansvarar för den övergripande planeringen, särskilt avseende att verka för en god trafiklösning i kommunen, inklusive förutsättningarna att åka kollektivt, gå och cykla.

Stadsbyggnadsutskottet sorterar under kommunstyrelsen och har till uppgift att bevaka, följa och bereda frågor inom strategisk trafikplanering.

Vidare finns även ett Hållbarhetsutskott som bevakar, följer och bereder frågor inom strategisk miljöplanering, dit frågor som strategisk trafikplanering, trafikreglerande åtgärder, skötsel och enklare underhålls- och förändringsarbete av gata och park samt snöröjning hör. Hållbarhetsutskottet utgör kommunal väghållningsmyndighet.

Såväl stadsbyggnadsutskottet som hållbarhetsutskottet har således till uppgift att bevaka, följa och bereda frågor inom strategisk trafikplanering.

4.2. Organisering av trafiksäkerhetsarbetet

I kommunstyrelsens ansvar ingår verksamhetsområdena plan och exploatering, väghållning och park samt trafik och miljö, enligt Kommunplan 2020 – 2022 med budget för 2020.

Vid tidpunkten för granskningen pågår en omorganisation av samhällsbyggnadskontoret. Kontoret består av tre avdelningar, och under avdelningarna finns ett antal enheter. Se organisationskarta nedan. Avdelningar och enheter där intervju skett med någon

⁴ Figuren är hämtad från Tyresö trafikstrategi sid. 4.

tjänsteperson har gulmarkerats. Tidigare var verksamhetsområdena uppdelade på två olika förvaltningar. Syftet med omorganisationen uppges i intervju vara ökade samordningsmöjligheter avseende drift och planering.

I kommunplanen anges att det ingår i verksamhetsområdet trafik- och miljöns uppdrag att arbeta för en bra trafikplanering samt verka för en god trafiksäkerhet för alla trafikantgrupper och en ökad tillgänglighet på gator och i parker för alla medborgare. Ansvar för trafiksäkerhetsfrågorna ligger hos den nya Trafik- och miljöenheten. Det övergripande strategiska trafikplaneringsarbetet som bland annat syftar till att säkerställa efterlevnad av översiktsplan och trafikstrategi sker dock inom enheten Hållbarhet och mobilitet under avdelning Strategi och samhällsutveckling. Ansvarsfördelning och exakta gränsdragningar inom den nya organisationen är vid tidpunkten för granskningen inte helt klarlagt. Vidare beskrivs viss osäkerhet kring vilka frågor som skall rapporteras till respektive utskott.



4.3. Trafiksäkerhetsfrågorna i stadsbyggnadsprocessen

Vid intervju uppges att trafiksäkerhet i ett tidigt skede beaktas i projekt rörande planändren, lokalisering och bygglov. Ansvarig för trafiksäkerhetsarbetet från Trafik- och miljöenheten sitter då i med i styrgruppen alternativt i annan projektgrupp som trafikexpert. Vidare arbetar trafikplanerare med erfarenhet av trafiksäkerhetsarbete på flera olika enheter, exempelvis Hållbarhet och mobilitet, som tillsammans ser till att perspektivet beaktas.

4.4. Strategiska dokument

4.4.1. Trafiksäkerhetsplan

Under 2019 färdigställdes arbetet med att ta fram en kommunövergripande trafiksäkerhetsplan. Vid tidpunkten för granskningen har planen dock ännu inte antagits politiskt. Trafiksäkerhetsplanen syftar till att tydliggöra hur kommun avser arbeta med trafiksäkerhetsfrågor de kommande åren för att alla trafikanter ska kunna vistas och röra sig i trafikmiljön utan risk för att skadas eller dödas till följd av en trafikolycka. I planen föreslås att kommunens övergripande trafiksäkerhetsmål ska vara att minst 50 procent färre dödas i trafiken mellan år 2019 till och med 2030. Under samma tidsperiod ska 25 procent färre personer skadas i trafiken. Planen bygger på nollvisionen. De inriktningar och insatser som

föreslås i planen ska främst leda till att förebygga svåra olyckor samt mildra de olyckstyper som är mest förekommande, vilket innebär att oskyddade trafikanters olyckor samt motorfordons singelolyckor ska prioriteras i Tyresö kommuns trafiksäkerhetsarbete.

Planen är framtagen enligt följande arbetsmetod:

- ▶ Insamling av statistik i Strada⁵
- ▶ Genomgång av statistik
- ▶ Identifiera platser
- ▶ Formulera lokala mål utifrån kommunens inriktningsdokument, nationella och internationella mål samt den lokala olycksbilden
- ▶ Åtgärdsförslag
- ▶ Uppföljning.

Statistiken som planen grundas på är hämtad från olycksdatabasen Strada. Totalt har cirka 950 trafikolyckor med personskada inträffat i kommunen mellan 2009–2018. I dessa olyckor har 1036 personer skadats. Statistiken inkluderar ej olyckor på statliga vägar. I tabellen nedan anges trafiksäkerhetsmål avseende antal skadade och omkomna per år 2030.

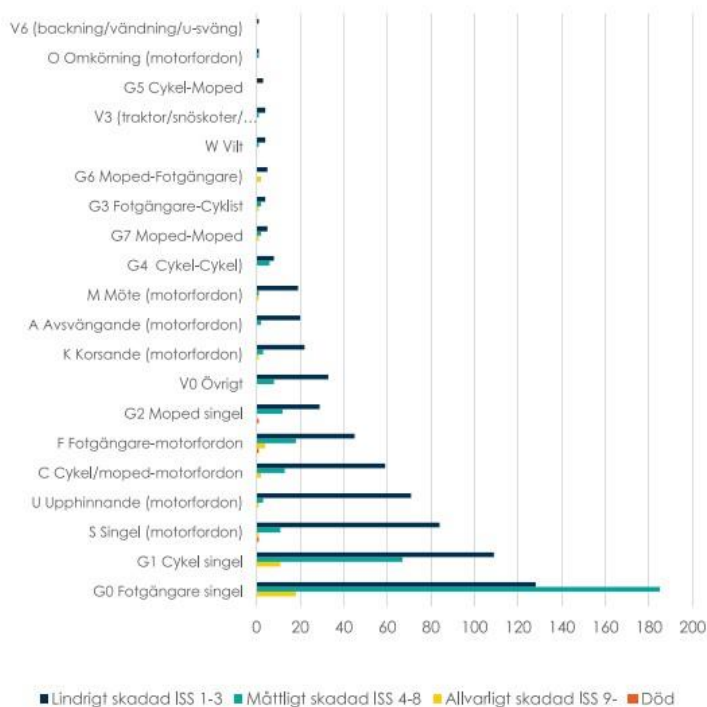
Tabell 2 Trafiksäkerhetsmål, antal skadade per år 2030.

Olyckstyp	Personskada och allvarlighet				Totalt
	Död	Allvarligt skadad ISS 9 -	Måttligt skadad ISS 4-8	Lindrigt skadad ISS 1-3	
Nuläge: antal skadade personer 2009-18	3	43	336	654	1036
Nuläge: Antalet skadade personer under ett genomsnittår	0,3	4,3	33,6	65,4	103,6
Reducering till 2030	50%	25%	25%	25%	-
Reducering av antalet skadade personer per år till 2030	0,15	1	9	16	-
Kommunalt mål till år 2030	0	3	25	49	77

I diagrammet nedan visas antal skadade personer uppdelat på olyckstyp och svårighetsgrad i Tyresö kommun 2009–2018.

⁵ Strada är Transportstyrelsens rikstäckande databas för rapportering av personskadeolyckor i trafiken. Inrapportering görs av polis och sjukvård.

Antal skadade personer, uppdelat på olyckstyp och svårhetsgrad, 2009-2018



Av figuren framgår att de oskyddade trafikanterna är de mest drabbade i de trafikolyckor som inträffat under perioden 2009–2018. Även svårighetsgraden är allvarligast för dessa trafikanter. De sju mest förekommande olyckstyperna analyseras vidare i trafiksäkerhetsplanen utifrån ålder och orsak till olyckan. Baserat på olycksstatistiken föreslås att tre olyckstyper prioriteras i kommunens trafiksäkerhetsarbete:

- ▶ Oskyddade trafikanters singelolyckor
- ▶ Olyckor mellan motorfordon och oskyddade trafikanter
- ▶ Singelolyckor med motorfordon

För att förebygga och lindra konsekvenserna av de prioriterade olyckstyperna krävs olika insatser beroende på olyckstyp och var olyckorna inträffar. Åtgärder som beskrivs kunna minska antalet skadade i oskyddade trafikanters singelolyckor är bland annat bättre underhåll och drift av gång- och cykelbanor genom snöröjning, halkbekämpning och siktröjning, förbättrad belysning och ökad användning av cykelhjälm.

För att minska antalet olyckor och minska allvarlighetsgraden i de olyckor som ändå sker föreslås följande insatsområden som särskilt viktiga att arbeta med:

- ▶ Drift- och underhåll av gång- och cykelbanor,
- ▶ Säkra gång- och cykelpassager
- ▶ Hastighetsefterlevnad på det kommunala vägnätet
- ▶ Barns resor
- ▶ Äldres resor.

För de prioriterade insatsområdena tas inriktningsmål med uppföljningsbara indikatorer fram.

Handlingsplanen föreslås aktualiseras vart femte år. Då uppdateras olycksstatistiken och utförda åtgärder följs upp och stäms av mot målen. Uppföljning av enskilda indikatorerna sker med olika tidsintervall. I planen ges förslag på riktlinjer för hur trafikmätninguppföljningar skulle kunna genomföras och integreras i trafiksäkerhetsplanen. För att ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete ska kunna genomföras krävs enligt planen en omfattande kartläggning. Bland annat föreslås inventering av kommunens gång- och

cykelpassager på huvudvägnätet och beskrivning av säkerhetsnivån samt regelbundna hastighetsmätningar, resvaneundersökningar på kommunens skolor.

Planen ska enligt verksamhetsberättelse 2019 för verksamhetsområde Miljö avrapporteras till hållbarhetsutskottet början av 2020. Vid tidpunkten för denna granskning har planen dock ännu inte avrapporterats.

4.4.2. Hastighetsplan

År 2011 togs det fram en hastighetsplan med förslag till nya hastighetsgränser i Tyresö kommun. Planen togs fram i enlighet med SKR och Trafikverkets handbok Rätt fart i staden. Analysen innefattar inventering och klassificering av kommunens gator med hjälp av befintligt underlagsmaterial så som uttryckningsnät, GC-nät, korsningspunkter, trafikflöde och kollektivtrafik. Gatorna klassificeras enligt den så kallade livsrumsmodellen⁶ och bedöms även efter olika stadsbyggnadskvaliteter. Uppdraget var avgränsat till huvudgator och uppsamlingsgator inom Tyresö kommun. Analysen resulterade i att hastigheten för 38 av de 52 identifierade länkarna sänktes, 6 länkar fick höjd hastighet och 8 behöll sin nuvarande hastighet. Hastighetsgränserna ska genom metoden vara avvägda mot de stadsbyggnadskvaliteter och transportpolitiska mål som påverkas av hastighetsnivån.

Åtgärder som vidtagits för ökad hastighetsefterlevnad är exempelvis att fem digitala skyltar som anger fordonets aktuella hastighet har satts upp i kommunen. Vidare har arbetet med en cirkulationsplats, som även bidrar till sänkt hastighet, nyligen avslutats.

Vid intervju uppges att förvaltningen arbetar med frågan kontinuerligt och att de genom bland annat system för synpunktshantering har god övergripande bild av konflikterande mål och problematiska korsningar. Vidare ha trafikmätningar gjorts och stämts av med Google maps för att se flöden och eventuella hinder. Detta uppges granskas i detaljplanearbetet och trafiksäkerhetsarbetet. Förutom slangmätningar av tungtrafik finns även fem cykelmätningstationer.

4.4.3. Cykelplan

Mot bakgrund av att det i översiktsplanen görs tydligt att kommunen skall styra mot hållbara transporter genom att förbättra cykelmöjligheterna, och för att nå Trafikstrategins fem trafikmål beslutade Miljö- och samhällsbyggnadsutskottet i Tyresö i september 2018 att förvaltningen skulle ta fram en ny kommunövergripande cykelplan. Arbetet med den nya planen, som skall ersätta den tidigare planen från 2013, har precis inletts och väntas vara klar våren 2021. Vid tidpunkten för granskningen har en inventering av cykelvägnät och cykelparkering inletts. Vi har inom ramen för granskningen tagit del av projektplanen för arbetet med att ta fram en ny kommunövergripande cykelplan. I projektplanen anges vidare att de flesta av de utpekade anläggningsåtgärderna i kommunens nu gällande cykelplan redan är genomförda. I den nu gällande cykelplanen beskrivs målsättningen att ingen cyklist ska omkomma i trafiken och att antalet skadade ska minska med en fjärdedel. För att kommunen skall utvecklas i riktning mot vad som fastslås i kommunens trafikstrategi behöver nya åtgärder för cykelutvecklingen snabbt pekas ut.

I projektplanen för utformandet av den nya cykelplanen står att det övergripande syftet med cykelplanen är att öka andelen resor med cykel inom likväl som till och från kommunen. Planen utgår från hierarkin att fotgängare och cyklister prioriteras högst och sedan kollektivtrafik, nyttotrafik och biltrafik. Vidare riktar sig planen främst till kommunens planerare och beslutsfattare och skall fungera som ett vägledande planeringsunderlag som

⁶ Livsrumsmodellen uttrycker en prioritering mellan olika trafikantintressen och samspelet mellan trafikfunktion och stadsomsorg. Källa Rätt fart i staden.

underlättar kommunens arbete med att öka andelen resor med cykel. Cykelplanen ska utgöra underlag vid såväl översiktlig- som detaljplanering och exempelvis ge stöd och vägledning i prioriteringar i detaljplaner, utvecklingsprojekt och i genomförandet för att kunna nå och uppfylla kommunens trafikmål.

Cykelplanen ska också fungera som underlag för budget- och verksamhetsplanering och som underlag och planering av drift och underhåll. Projektplanen beskriver effektmål, varav et är att minst 20 procent av resorna ska ske med cykel år 2030, och projekt mål som syftar till att nå effektmålen. För att öka cyklandet i kommunen anges att projektet ska bidra till att standarden för cykelvägnätet är definierad och kravställd beroende av vilken funktion cykelnätet ska ha, att brister i vägvisningen är identifierade och åtgärder föreslagna.

Vid intervju beskrivs att politiken upplevs prioritera cykel frågan och att betydande medel investerats för säkrare cykelvägar, exempelvis har en cykeltunnel byggts under Tyresövägen. Cykelbanor uppges prioriterade i såväl vinterväghållning som i de årliga beläggningsprogrammen.

4.4.4. Tillgänglighetshandbok

I slutet av 2012 antog kommunfullmäktige den då nyligen reviderade tillgänglighetshandboken. Handboken innehåller regler, riktlinjer och utförandebeskrivningar för tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga. Avseende trafiksäkerhet ur ett tillgänglighetsperspektiv beskrivs bland annat att det bör finnas en tydlig separering mellan fotgängare och cyklister. Separeringen ska både vara taktill och visuell för att synskadade ska kunna uppfatta den. Vidare redogörs för regler för utförande, att gångytornas beläggning ska vara plan, snöröjd och halkskyddad. Vidare återfinns utförande när gång- och cykelbana korsar varandra. I handboken beskrivs att det med drift och underhåll menas att så snabbt som möjligt, till exempel laga trasiga rör i gatan, se till att vattenansamlingar tas bort eller laga belysning. Vinterväghållning ska skötas på ytor mellan viktiga målpunkter så att krav på god framkomlighet och hög säkerhet uppfylls även vintertid. Detta innebär halkbekämpning och öppning av snö- och plogvallar vid övergångsställen och passager.

4.5. Kommunikations- och informationsinsatser till kommuninvånarna

Varje år genomförs en trafiksäkerhetsdag som vänder sig till Tyresöborna. Vidare har även trafikantveckan behandlat trafiksäkerhet. Tyresöbor kan göra felanmälan och lämna synpunkter i synpunktssystemet Artvise. På kommunens hemsida finns information om trafiksäkerhetsarbetet och svar på vanliga frågor.

Inom samhällsbyggnadskontoret genomförs även arbete för att få fler att resa hållbart genom förändring av beteende och attityder, så kallade mobility management-åtgärder. I och med den nya omorganisationen tillsätts en särskild mobility management-strateg. För närvarande åvilar det strategiska ansvaret på en trafikplanerare inom enheten Hållbarhet och mobilitet, medan medarbetare inom Trafik och miljö arbetar med planering och genomförande av särskilda insatser och kampanjer.

I intervju beskrivs att kommunen arbetat länge med mobility management. Tidigare insatser inkluderar bland annat prova på-cykelkurser tillsammans med Cykelfrämjandet, utlåning av el-cyklar samt ett infrastrukturprojekt som innebar varierade skolstarter för att minska trafikköerna. I intervju beskrivs vidare att Tyresö länge legat i framkant vad gäller arbetet med beteendeförändringar och attityder för mer hållbart resande. Någon mobility management-plan har ännu inte tagits fram. Arbetet pågår dock med att utarbeta en parkering- och mobilitetsplan respektive en trafik- och framkomlighetsplan.

5. Drift och underhåll

Underhållet av gator och vägar är en väsentlig del av trafiksäkerhetsarbetet, enligt de rekommendationer som SKR utfärdar.

Det akuta underhållet av gator och vägar, inklusive gång- och cykelvägar sköts av gatuenheten under samhällsmiljö- och infrastrukturavdelningen. Vid intervju uppges att fördelningen mellan det planerade och felavhjälpande/akuta underhållet är ungefär 50/50. Det akuta underhållet består främst av lagning av potthåll.

Då antalet inrapporterade singelolyckor i trafiken ökade från totalt 71 olyckor 2018, till 156 stycken 2019 varav 98 var singelolyckor för fotgängare, cykel eller moped, jämfört med 34 stycken under 2018 beskrivs att en satsning gjorts på driften (sandupptagning och halkbekämpning) av gång- och cykelbanor.

I verksamhetsberättelse 2019 för verksamhetsområde Väghållning och park uppges att samtliga kvalitetsgarantier uppfyllts, vilket innebär att kommunen:

- ▶ har beredskap för snöröjning och halkbekämpning dygnet runt
- ▶ börjar snöröjningen senast när det snöat fem centimeter
- ▶ prioriterar bussgator och cykel- och gångvägar vid centrumområdena
- ▶ säkerställer godtagbar framkomlighet på samtliga gator och vägar senast 15 timmar efter att det slutat snöa
- ▶ avslutar sandupptagningen efter vintern senast den 15 maj
- ▶ åtgärdar skador på vägbanan som kan medföra stor risk för trafikanter senast fem timmar efter att de har fått reda på skadan
- ▶ varje år röjer diken på en tiondel av kommunens vägnät
- ▶ lagar trasig belysning längs vägar senast inom 14 dagar får det att kommunen fått vetskap om det, samt
- ▶ åtgärdar trasig belysning på parkvägar eller i en vägkorsning, som hotar trafiksäkerheten inom två arbetsdagar.

Uppföljning av ledtider sker, enligt intervjuad, huvudsakligen genom kontinuerlig dialog mellan gatuenheten som beställare och utförarna (såväl entreprenörer som i egen regi). Vi har inom ramen för denna granskning inte tagit del av statistik eller dokumenterad uppföljning av tidsåtgången från upptäckt/inrapportering till dess att felet avhjälpes.

I verksamhetsberättelsen anges vidare att skador till följd av hastigt uppkomna hål i vägbanan har konsekvenser på trafiksäkerheten och verksamheten. Ronderingen (kontrollen) av vägnätet har därför utökats och dokumentation sker med GPS, där huvudvägnätet granskas veckovis och det sekundära vägnätet två gånger per år. Även hinder på vägarna registreras i GPS-systemet. Information om vägnätets status och kvalitet erhålls även via Globespotter (bildupptagning). Nya bilder tas varje år för cykelvägar, respektive vart annat år för vägar. Drift- och underhåll av gator, vägar samt cykel- och gångvägar kvalitetssäkras genom ett GPS-system för vinterunderhåll och sandupptagning. Vidare finns även synpunktssystemet Artvise där allmänheten kan rapportera in synpunkter och göra felanmälan. Information kring anmälan utanför normal arbetstid finns på hemsidan.

5.1. Planerat underhåll

I intervju uppges att Tyresö kommun, i likhet med många andra kommuner, skjutit en underhållsskuld framför sig. Intervjuad uppskattar att det rör sig om en 20 årsperiod för att åtgärda de kvadratmeter som är i behov av underhåll. För att arbeta ikapp planerad beläggning har mer medel tillförts, så att beläggningarna nu finansieras genom investeringsmedel med en komponentavskrivningsmodell snarare än via skattemedel. Underhållsläget i kommunen varierar, där de tidigaste utbyggda delarna av Tyresö har störst underhållsbehov jämfört med de nya delarna. Det planerade underhållet genomförs där

behovet är störst. Beläggningsprogrammen avgörs max ett år i förväg för möjlighet att anpassa underhållsarbetet efter behov.

6. Uppföljning och återrapportering

Avdelningarna inom samhällsbyggnadskontoret tar månadsvis fram rapporter för sin verksamhet. I Miljö- och trafikavdelningens månadsrapporter för 2020 återfinns redovisning avseende antal poliskontroller, status för beläggningsprogram, antal åtgärdade potthål samt vinterväghållning. Annan information som berör trafiksäkerhetsarbetet inkluderar bland annat borttagande av träd från gång- och cykelvägar samt utredning av nya hastigheter på Gudöbroleden. I månadsrapporterna redovisas även antal inkomna synpunkter och felanmälningar, vilka under januari-mars 2020 var 132 stycken för trafik, och 331 för gata. Det är dock oklart i vilken utsträckning informationen ovan återrapporteras till kommunstyrelsen eller utskotten. De månadsrapporter som utskotten tar del av 2020 avser hela samhällsbyggnadskontoret och saknar ovanstående redovisning. Vidare har vi inte kunnat finna någon uppföljning eller återrapportering av olycksstatistik. Vid intervjuer framkommer viss osäkerhet kring vilken återrapportering som skall ske till respektive utskott.

På kommunens webbplats står att "Tyresö kommun är rankad som en av de trafiksäkraste i Sverige. Korsningar på kommunens huvudvägar har byggts om till cirkulationsplatser vi arbetar också systematiskt med att separera gång- och cykelvägar från biltrafiken." Skrivningen uppges härröra från trafikunderlaget som låg till grund för framtagandet av översiktsplanen. Enligt intervjuad är Tyresö generellt en trafiksäker kommun där det inrapporteras totalt sett få olyckor, särskilt sett till kommunens befolkningsantal. I en nationell jämförelse (vilka inte genomförs längre) över totalt antal olyckor per invånare hamnade Tyresö kommun på sjunde plats år 2013 med 63 dödade och skadade per 100 000 invånare. Vi har i granskningen inte tagit del av uppföljning eller återrapportering där jämförelser görs med andra kommuner beträffande antal trafikolyckor.

Avseende drift och underhåll följs årligen ett antal kvalitetsgarantier upp (se avsnitt 5 ovan) tillsammans med riskhanteringsplanen.

I KS nämndplan 2020 för verksamhetsområde Väghållning och park anges att skador ska åtgärdas senast fem timmar efter att skadan rapporterats, vidare ska gång- och cykelvägnätet byggas ut i enlighet med den cykelplan som håller på att utarbetas. I KS nämndplan 2020 för verksamhetsområde Miljö och trafik identifieras risk för att olyckor i trafikmiljön ökar. Åtgärder för att hantera risken utgörs av framtagandet av trafiksäkerhetsplanen. Vidare pågår ett arbete med att trafiksäkra övergångsställen och skolvägar, samt tillgänglighetsanpassa busshållplatser. Uppföljning och kontrollinsats utgörs av analys av trafikarbetet samt olycksstatistik. Motsvarande uppföljning har vi dock inte kunnat finna för föregående år.

I kommunens trafikstrategi föreslås ett trafikbokslut för att följa upp trafiksäkerhetsarbetet, och i den framtagna trafiksäkerhetsplanen finns ett antal uppföljningsbara indikatorer och förslag på uppföljning av planen. Givet att det första trafikbokslutet ska utarbetas under 2020 samt att trafiksäkerhetsplanen ännu inte antagits har vi inom ramen för denna granskning inte kunnat ta del av sådan uppföljning.

7. Sammanfattande bedömning och rekommendationer

Nedan redogörs kortfattat för svaren på revisionsfrågorna. Svaren och bedömningarna är delvis gjorda utifrån det omfattande revisionskoncept som tillhandahålls av Sveriges kommuner och regioner. Tillämpliga svar inleds med vad SKR rekommenderar.

Revisionsfråga	Svar
Finns det mål och strategier i linje med nollvisionen, dess etappmål och kommunens trafikstrategi?	<p><i>SKR rekommenderar att ett kommunalt trafiksäkerhetsprogram tas fram där status och mål definieras och bildar utgångspunkt för uppföljning.</i></p> <p>Svar: Ja, den trafiksäkerhetsplan som tagits fram, men som ännu inte antagits, innehåller mål och strategier i linje med Nollvisionen, dess etappmål och kommunens trafikstrategi. I planen föreslås att kommunens övergripande trafiksäkerhetsmål ska vara att minst 50 procent färre dödas i trafiken 2019–2030. Under samma tidsperiod ska 25 procent färre personer skadas i trafiken. Det innebär ett mål om att ingen ska dödas och max tre allvarligt skadas i trafiken år 2030. Vidare finns mål, åtgärder och strategier även i cykelplan, hastighetsplan samt i tillgänglighetshandboken.</p>
Finns ett tydligt utpekat ansvar för trafiksäkerhetsfrågorna?	<p><i>SKR rekommenderar att en nämnd eller kommunstyrelsen samt en förvaltning och minst en tjänsteperson har ett tydligt utpekat ansvar för trafiksäkerheten i kommunen.</i></p> <p>Svar: Ja, till viss del. Kommunstyrelsen har ansvar för frågan och samhällsbyggnadskontorets enhet Miljö och trafik har ett särskilt ansvar för trafiksäkerhetsarbetet. Såväl stadsbyggnadsutskottet som hållbarhetsutskottet har dock till uppgift att följa och bereda frågor inom strategisk trafikplanering. Vid intervjuer framkommer även viss osäkerhet kring vilken återrapportering som skall ske till respektive utskott. Det tycks således otydligt vilket utskott som särskilt sörjer och ansvarar för trafiksäkerhetsarbetet.</p> <p>Vid tidpunkten för granskningen pågår även en omorganisation inom samhällsbyggnadskontoret, vilket innebär att ansvar- och arbetsfördelning på tjänstemannanivå ännu inte är helt klarlagd.</p>
<p>Finns det en systematik i uppföljning och utvärdering av trafiksäkerhetsfrågorna?</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Gör någon jämförelse med andra jämförbara kommuner gällande exempelvis antal olyckor? 	<p>Ja, till viss del. Avseende drift och underhåll följs ett antal kvalitetsgarantier upp årsvis, exempelvis ledtid för lagning av potthål och snöröjning. Avdelningarna inom samhällsbyggnadskontoret tar månadsvis fram rapporter för sin verksamhet. I Miljö- och trafikavdelningens månadsrapporter återfinns redovisning avseende antal poliskontroller, status för beläggningsprogram, antal åtgärdade potthål samt vinterväghållning. Det är dock oklart om avdelningarnas månadsrapporter återrapporteras till kommunstyrelsen eller utskotten, då de inte går att finna i protokollen för 2020. Vi har heller inte kunnat finna någon återrapportering av olycksstatistik eller jämförelser med andra kommuner beträffande antal trafikolyckor.</p> <p>I kommunstyrelsens nämndplan 2020 för verksamhetsområde Miljö och trafik står att analys av trafikarbetet och olycksstatistik utgör kontrollinstans för att säkerställa att antalet olyckor inte ökar under 2020. Motsvarande uppföljning har vi dock inte kunnat finna för föregående år. I kommunens trafikstrategi föreslås vidare ett trafikbokslut för att följa upp trafiksäkerhetsarbetet, och i den framtagna trafiksäkerhetsplanen finns ett antal uppföljningsbara</p>

	<p>indikatorer. Givet att det första trafikbokslutet ska utarbetas under 2020 samt att trafiksäkerhetsplanen ännu inte antagits, har vi inom ramen för denna granskning inte kunnat ta del av sådan uppföljning. Vi noterar dock det utvecklingsarbete som pågår och ser fram emot att ta del av arbetet framgent. Uppföljningen är väsentlig för att kommunstyrelsen ska kunna bilda sig en uppfattning om trafiksäkerhetsarbetet och dess resultat.</p>
<p>Finns en trafiknätsanalys att utgå ifrån vid åtgärdsplanering?</p>	<p><i>Enligt SKR syftar en trafiknätsanalys till att funktionsindela trafiknäten, visa anspråk på framkomlighet och trafiksäkerhet, visa var det finns motstridiga villkor och förslag till hastighetsklassificering. Enligt SKR:s rekommendationer bör trafiknätsanalysen vara aktuell, vilket innebär att den inte är äldre än 10 år.</i></p> <p>Svar: Ja, en trafiknätsanalys har gjorts i enlighet med Rätt fart i staden, och utifrån analysen har ett åtgärdsprogram i form av en hastighetsplan antagits. Hastighetsplanen antogs 2011 och en del underlag som låg till grund för planen togs fram 2003. Även om förvaltningen uppger att de har god kännedom om trafiknäten och eventuella hinder är det av vikt att trafiknätsanalysen är aktuell.</p>
<p>Beaktas trafiksäkerhet vid planärenden, lokalisering och bygglov?</p>	<p><i>SKR betonar vikten av att trafiksäkerhetsfrågorna integreras med det långsiktiga planeringsarbetet i kommunen.</i></p> <p>Svar: Ja, trafiksäkerhet beaktas i ett tidigt skede genom att enhetschefen för Trafik- och miljö sitter med i projektens styrgrupp alternativt som trafikexpert i en projektgrupp. Vidare finns fler trafikplanerare med erfarenhet och kunskap om trafiksäkerhetsarbetet som säkerställer att trafiksäkerhetsaspekten beaktas.</p>
<p>Vilka kommunikations- och informationsinsatser görs?</p>	<p>Varje år genomförs en trafiksäkerhetsdag som riktar sig mot Tyresöborna. Vidare har även den så kallade trafikantveckan tidigare behandlat trafiksäkerhetsfrågan. Information om trafiksäkerhetsarbetet finns även på kommunens hemsida. Vidare genomförs arbete för att få fler att resa hållbart genom förändring av beteende och attityder, så kallade mobility management-åtgärder. Tidigare åtgärder inkluderar cykelkurser, utlåning av el-cyklar och varierade skolstarter för minskad köbildning.</p>
<p>Hur kvalitetssäkras drift- och underhåll?</p>	<p>Drift- och underhåll kvalitetssäkras genom ett GPS-system för vinterunderhåll och sandupptagning. Därutöver sker rondering av vägnätet och dokumentation med GPS, där huvudvägnätet granskas veckovis och det sekundära vägnätet två gånger per år. Globespotter nyttjas för uppföljning där nya bilder tas varje år för cykelvägar, respektive vart annat år för vägar. Vidare finns även synpunktssystemet Artvise där allmänheten kan rapportera in synpunkter och göra felanmälan. Efter att antalet singelolyckor för fotgängare, cykel och moped ökade under 2019 uppges en satsning ha initierats på driften, särskilt sandupptagning och halkbekämpning.</p>

Bilaga 1

Intervjuade funktioner

Förvaltningschef samhällsbyggnadskontoret

Trafikplanerare, Hållbarhet och mobilitet

Trafikplanerare, Trafik- och miljöheter

Enhetschef, Trafik- och miljöheter

Gatuchef/enhetschef, Gatuheter

Granskade dokument

Kommunplan 2020–2022 med budget för 2020, fastställd av KF 13 juni 2019, kompletterad och justerad november 2019

Reglemente för kommunstyrelsen i Tyresö kommun, 2018/KS 0272 003, beslutad 2018-11-22

Kommunstyrelsens delegationsordning, 2020/KS 0114 003

Arbetsordning för stadsbyggnadsutskottet, 2018/KS 0366 003, beslutad 2019-01-08

Arbetsordning för hållbarhetsutskottet, 2018/KS 0408 003, beslutad 2019-01-08

TYRESÖ 2035 ÖVERSIKTSPLAN FÖR TYRESÖ KOMMUN, antagen av kommunfullmäktige 2017-05-18

Cykelplan för Tyresö kommun, beslutad 2013-05-02

Projektplan Cykelplan Version: Utkast 1, 2020-02-03

Tillgänglighetshandbok, antagen i kommunfullmäktige 2012-11-15

TYRESÖ STYR MOT HÅLLBARA TRANSPORTER - Trafikstrategi för Tyresö kommun, antagen kommunfullmäktige 2019-03-28

Hastighetsöversyn i Tyresö kommun -Förslag till nya hastighetsgränser i Tyresö kommun framtagna enligt handboken Rätt fart i staden, 2011-02-21

Trafiksäkerhetsplan för Tyresö kommun, framtagen 2019-05-08, ännu ej antagen.

PM Mesosimulering Tyresö, nuläge

Protokoll från kommunstyrelsens, stadsbyggnadsutskottets samt hållbarhetsutskottets sammanträden januari-maj 2020

Nämndplan 2019 Vaghållning och park

Verksamhetsberättelse 2019 Vaghållning och park

Nämndplan 2020 Vaghållning och park

Nämndplan 2019 Miljö och trafik

Verksamhetsberättelse 2020 Miljö och trafik

Nämndplan 2020 Miljö och trafik

Kommunstyrelsens Nämndplan 2019

Verksamhetsberättelse 2019 Gemensam verksamhet

Månadsrapport feb 2020 Miljö- och trafikavdelningen (VO 11 Vaghållning och park, VO 12 Miljö och Trafik)

Månadsrapport mars 2020 Miljö- och trafikavdelningen (VO 11 Vaghållning och park, VO 12 Miljö och Trafik)

PowerPoint-presentation ” Ny organisation för samhällsbyggnadskontoret”

Om Beredningar, råd och utskott på kommunens webbsida. Tillgänglig på:
<https://www.tyreso.se/organisation--styrning/politik-och-fortroendevalda/beredningar-rad-och-utskott.html>

Om Trafiksäkerhets på kommunens webbsida. Tillgänglig på: <https://www.tyreso.se/boende--miljo/trafik/trafiksakerhet.html?searchKeyword=Trafiks%C3%A4kerhet>