

Municipal road safety audit, basis for a new direction for road safety work

5D Capacity building for road safety

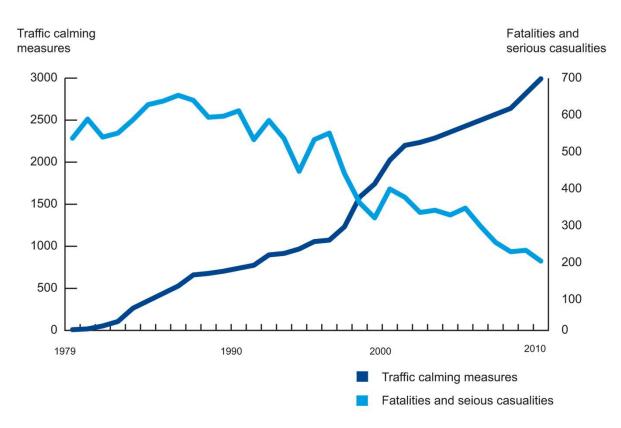
Suzanne Andersson City of Gothenburg





Successful reduction of fatalities and injuries





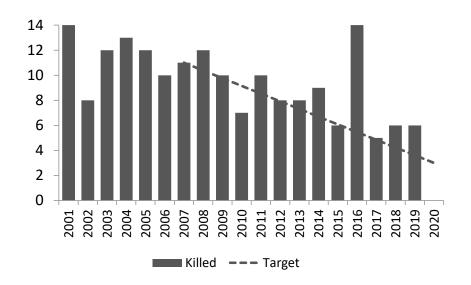


Sustainable city – open to the world

Far from the goals

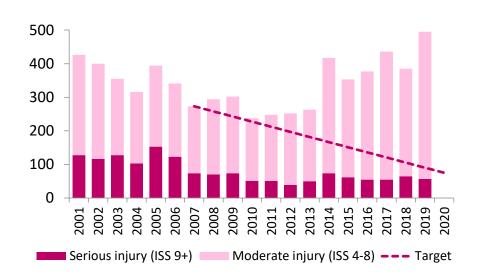


Fatalities in traffic



Data source: STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) police and hospital, The Swedish Transport Agency

Moderate and severe injuries (pedestrian falls excluded)

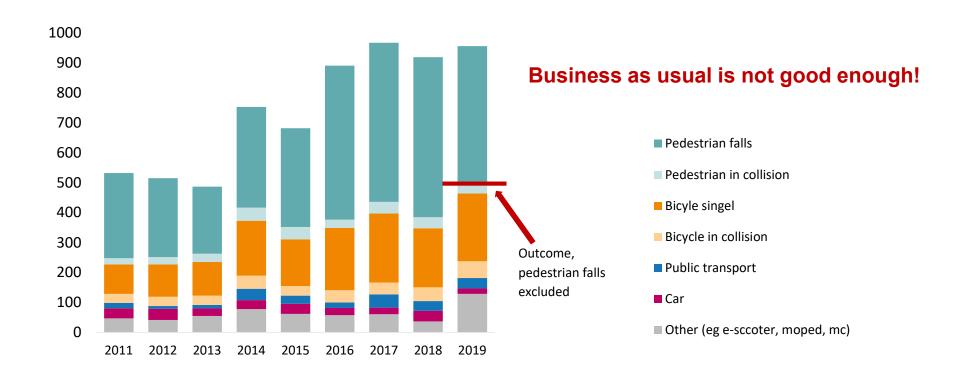


Data source : STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) hospital, The Swedish Transport Agency

Sustainable city - open to the world

Injuries in Gothenburg traffic (pedestrian falls included) (ISS-score 4+)





Data source: STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) hospital, The Swedish Transport Agency

Sustainable city - open to the world

Road safety audit for municipalities



Method for evaluating and improving municipalities' road safety work where ISO 39001 is integrated

The road safety audit results in:

- 1. Description of the current situation what and how
- 2. Mapping of strengths and weaknesses
- 3. Suggestions for improvements and priorities



Basis for the direction for the continued traffic safety work

Method provided by



Swedish Association of Local Authorities and Regions, SALAR

Seven assessment areas

- 1. Accidents and injuries
- 2. Organization and governance
- 3. Physical Planning
- 4. Traffic planning, traffic safety measures and local traffic regulations
- 5. Operation and maintenance
- 6. Vehicles, travel and transport
- 7. External cooperation
- 8. Additions: tramways, new mobility solutions







Seems to be a lot of green, but...



process and									17/2					
Indikator	Nivå Anmärkning			Nivå Anmärkning		Nivå		Anmärkning	Nivå Anmärkning				Nivå	Anmärkning
Olyckor och skador T-1.1 Utveckling av olyckor och skador. Antalet döda och svårt skadade i trafiken har minskat under den senaste femårsperioden jämfört med föresående femårsperiod.	3	Negativ olycksutveckling	knätsanalys och utifrån lan för de av • fler än 500 invånare.		väntan på nationellt beslut om sänkt bashastighet. Trafiknätsplan är under framtagning.	rna, är inventerade aligt gällande råd beftergivliga föremål etszonen. leator, Kommunen	i.u.		v prioriterade lardkrav för grus- cykelvägar uppfylls m genomförs.	1		lriver irer ett å lokal nivå		
7-1.2 Olyckstal i jämförelse. Kommunens olyckstal för den senaste femärsperioden är bra i jämförelse med andra kommuners olyckstal.	1		ram. Kommunen har säkerheten r motsvarande).	2	Åtgärder ingår i ordinarie verksamhetsplaneringen, men systematik saknas.	as lokalvägnät, s.k. äkrad utformning rlevnaden.	64.		standard) på imunens erhåll vad gäller elvägar uppfylls m genomförs.	1		trafiksākra		
2. Organisation och styrning			ning och reglering. dinjer som tydliggör	2	Teknisk handbok finns, men tillämpas inte alltid. Oklart	kommunala munal väg sker	3	Uppföljning av hastighetsefterlevnad på	m genomiors.	3	Ingen utbildning,	at a sh	4	
K-2.1 Policy/program. Kommunen har ett kommungemensamt policydokument som beskriver kommunens visioner och ambitioner för hur	1	Ny policy/program behövs från 2021	kor för gatuutformning m kommunens		vad gäller rutiner för trafiksäkerhetsgranskning i processerna (som för område 31.	faktisk percentilen). I cyklisterna i	1	aggregerad nivå saknas.	iåll som genomgått	,	ingen atomaning,	iol och i te minst	1	
trafiksäkerhetsarbetet ska bedrivas och utvecklas. K-2.2 Mål för trafiksäkerheten. Kommunen har fastställda mätbara mål för trafiksäkerheten.	1		orna. Ett s i kommunens skolor.	2	Endast åk 4-6. Ej förskola och gymnasium.	hjälm. setet på det nyktra förare, dys.	3	Inga mätningar görs eller inhämtas från annat håll.	esor. Kommunen har betsgivarens syn på tiänsteresor.	1	Dåligt kommunicerad, se även T-6.3.	:h i :n,		
K-2.3 Ledarskap och åtaganden. En nämnd eller kommunstyrelsen samt en förvaltning och minst en tjänsteman har ett tydligt utpekat ansvar för trafiksåkerheten i kommunen.	1		påverkan. Kommunen ssiktigt med ver arbetet i skolorna) rheten.	3	Inget påverkansarbete för trafiksäkerhet.	blodet. fikarbetet på det bältade förare och	3	Görs inte längre.	nmunen ställer krav de dokument som ten, för att föreningar	in.		iande. i kommuner	1	
K-2.4 Uppföljning av policy och mål. Kommungemensamt policydokument samt mål för trafiksåkerheten följs regelbundet upp och diskuteras med ansvariga politiker och chefstjänstemän.	1		och utvärdering. ghetsplanen (K-4.1), K-4.2) samt ljs regelbundet upp ktiviteter utvärderas		Utvärdering av åtgärder endast i liten omfattning, Resultatåterföringen brister i systematik,	unen kvalitetssäkrar på prioriterade amar och	2	Egenkontroller brister för arbete i egen regi.	transporter. setskrav för egna och sch gör regelbundna nns i gällande avtal shandlingen av gods-	i,ų,	Ej relevant. TK har inga gods- och varutransporter, men dåremot transporter till byggen dår TK år beställare (hanteras delvis inom	om knings- och å erkänd för		
K.2.5 Samoordaing, Förvaltninges som har ansvaret för traffiksikerhetningen har ett formaliserat samarbete med andra berörda förvaltningar.	3	Oklart hur trafiksäkerhet integreras i processbeskrivning för investerings- och exploateringsprocessen. Grundläggande trafiksäkerhetskompetens hos volitiker och	a politiker. nmunen har ett estär av cykelvägar, r med 40 km/h 30-gator. Kommunen sters placering och irter med fler än tusen	1		ller. väghällning, följningsbara ingen av de och lövsopning, följningsbara	1		orter. Kommunen gna och gr och gör graven som finns i vid senaste oorter.	1	område 5).	re. kilda are) och till rsområden.	1	
		tjänstepersoner behöver stärkas. Samarbeten mellan TK och andra förvaltningar, <u>t ex</u> SBK kan stärkas.	i tätort. Kommunens ätet för bil och vissa st 30 km/h med rat goda resultat eller räknas inte som	1		opningen av de idard. Kommunen a standardkrav för ykelvägarna vad	1		fik. Kommunens sade eller anlitade) är i NCAP och minst 2 ing av	1		ndra amt social	3	Delvis hos enskilda tjänstepersoner, men sakna styrande dokument. Motsättningar lyfts fram dä
K-2.6 Trafiksäkerhetsfaktorer. Kommunen har en god tillståndsbeskrivning över trafiksåkerheten inom tätbebyggda område genom mätningar av trafiksäkerhetsfaktorer och olycksstatistik. Tillståndsbeskrivningen redovitas årligen för ansvarig nämnd och feller	2	Tillståndsindikatorer finns, men alla följs inte upp. Hastighetsefterlevnad på aggregerad nivå följs inte upp.	ra skolvägar. 4-nätet till barns behov t skolvägar och GCM- iheter har inventerats	2	Ingen samlad bild av andel skolor som inventerats eller åtgärdats. TK arbetar med cirka två skolor per år.	Imänheten. nriktning och inderhåll med för att ta emot, er från allmänheten.	1		mmunens tunga eller anlitade) skrav. egna transporter. nunens resepolicy	3	Ej relevant. GSL har endast lätt lastfordon, inte tunga fordon. Mäts ej. Indikationer på låg kännedom om resepolicy.	andra	2	det borde finnas synergier.
kommunstyrelse/fullmäktige.			ängliga gångsträk.	1		tillfälliga	2	Utbildning i "Blå boken" saknas delvis	h transporter) de			ira nya . ur ett	2	Dialog och överenskommels med elsparkföretag, men
3. Pysisk planering K-3.1 Integrering i den fysiska planeringen. Kommunens fysiska planering gynnar hållbara trafikslag. Man har riktlinjer och kontroller för hur trafikslarhetsaspekter ska beaktas och prioriteras vid planärenden, lokalisering av trafikslatrande	2	Rutiner för samråd om trafikförslag efterlevs inte. Integrering av trafiksäkerhet i exploateringsprocessen (nä trafiksäkerhetsgranskning	d-nätet till behov och personer med m att GCM-vägar, gångpassager har lats. tukorsningar i tätort.	įų.		itiner för att amförallt för ge- andra tillfälliga		Riktlinjer för 'mindre insatser' efterfrågas. Rapporter om att uppföljning av TA-planer behövs (obs, har ej pratat med TA- gruppen inom revisionen).	ls- och ; trafiksäkerhetskrav itransporter uppfylls.	i,ų.	Ej relevant. TK har inga gods- och varutransporter, men däremot transporter till byggen där TK är beställare (hanteras delvis inom område 5).	urett	1	plattform/plan för proaktiv hantering av nya mobilitetslösningar saknas.
verksamheter och bygglov.		ska göras) och samarbete mellan TK och SBK är knäckfrågor.	på huvudnätet för bil m/tim eller är i.k. fyrvägsstopp, im hastighetssäkring,			ioriterade interväghållningen	1		sontransporter. av på upphandlade	2	Uppföljning av hastighetsefterlevnad saknas.	ra ika	1	
4. Trafikplanering, trafiksäkerhetsåtgärder och lokala trafikföreskrifter			Communens 60/70-	iu.		ylls enligt de								
K-4.1 Trafiknätsanalvs och hastighetsolan.	2	Hastighetsplanen är vilande i	skyltad hastighet					K-7.1 Främia trafiksäkra be	teenden och	1				

Assessment of the current situation STRENGTHS





EXAMPLES

- ✓ The traffic safety work is based on the Vision Zero and Safe System
 Approach
- ✓ More than 75% of the city's main network for cyclists is trafficseparated or speed-secured
- ✓ Approximately 1400 speed-safe bicycle crossings / passages and circulation points
- ✓ Requirements are set for winter road maintenance and during spring and summer period in terms of surface standard and cleanliness
- ✓ There is a travel policy, and this contains traffic safety requirements for business trips
- ✓ The city sets traffic safety requirements when purchasing new vehicles
- ✓ Participation in several **networks** for the exchange of experience in road safety
- ✓ Capture new opportunities through technological development for example, geofencing on a larger scale

Hållbar stad – öppen för världen

Assessment of the current situation, some **WEAKNESSES**



- —Pedestrians in fall accidents not included in the road safety program
- —No systematic review of road safety in the projects
- —No follow-up of road safety in the city with indicators other than the goals
- —The implementation of the speed plan is awaiting a national decision on base speed in urban areas

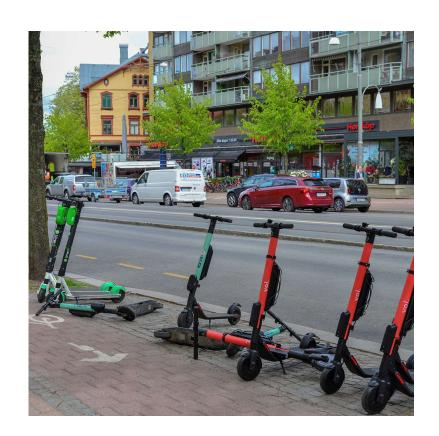


Conclusions and recommendations



Focus areas

- 1. Road safety in context of sustainable mobility
- 2. Management and systematic approach
- 3. Prioritise pedestrians and cyclists
- 4. Speed management
- 5. Travels, vehicles and transport
- 6. New mobility solutions, innovation and technology development



Next step, to do





Management Committee for Road Safety

Propose Vision Zero as one of the city's visions

New road safety plan, pedestrians in fall accidents included

Goals and indicators.

Strategies and focus areas

Ensure basic competence in road safety, vision zero and its application

Input from international goals and trends

The city is an active party in the development and innovation of new mobility solutions such as micromobility, geofencing, automated transport





Contact

Suzanne Andersson
Suzanne.Andersson@trafikkontoret.goteborg.se
Urban Transport Administration, City of Gothenburg