



**Trollhättans  
Stad**

**Dokumentbeteckning:** Trafiksäkerhetsprogram  
**Antaget av/Ansvarig** Kommunfullmäktige 2021-09-13 § 171  
**Handläggare/Förvaltning** Samhällsbyggnadsförvaltningen  
**Handlingen förvaras** Diarie: KS  
**Diarienummer** KS 2021/00185  
**Datum/Ersätter** 2021-06-01

**Handlingen publiceras**

Intranät  Stadens hemsida  Annat:

## **Trafiksäkerhetsprogram**

med tillhörande handlingsplan och riktlinjer

## Innehåll

Trafiksäkerhetsprogram .....	1
Bakgrund .....	4
Uppdrag.....	4
Programmets styrande dokument är .....	5
Övriga dokument som hör ihop med programmet är.....	5
Avgränsning .....	5
Omvärldsbevakning och nuläge.....	6
Svensk nystart för den nu globala nollvisionen.....	6
Agenda 2030 ger trafiksäkerheten fler dimensioner .....	6
Jämställdhet, jämlikhet och rättvisa .....	7
Innovation.....	8
Klimat .....	8
Barnkonventionen och trafiksäkerheten.....	9
Trafiksäkerheten i Trollhättan .....	10
Trollhättans trafiksäkerhet - en framtidsspaning.....	11
Fler oskyddade trafikanter när fler börjar cykla och gå.....	11
Fler äldre, fler utsatta .....	11
Nya fordon, nya utmaningar .....	11
Syfte och mål .....	12
Syfte .....	12
Vision och mål.....	12
Tillvägagångssätt .....	13
Trafiksäkerheten ska prioriteras i stadsutvecklingen .....	13
Systematiskt arbete & styrdokument .....	13
Samverkan .....	13

Oskyddade trafikanter ska prioriteras för att minska allvarliga singelolyckor till cykel och fots .....	14
Planera och utforma för samspel.....	14
Drift- och underhåll.....	16
Se över hastigheterna .....	17
Öka kunskapen och påverka beteendena .....	17
Öka Trollhättans Stads kunskap om och påverka Trollhättans Stads beteende och attityd till den oskyddade trafikanten.....	18
Öka trafikantens kunskaper och påverka beteende och attityd.....	18
Barn och ungas möjlighet att cykla & gå säkert till skola ska öka .....	19
Planera, bygg och underhåll för barnen först .....	19
Skapa så enkla trafikmiljöer som möjligt .....	20
Skolreseplanen - ett verktyg för delat ansvar för skolresan .....	20
Trafiksäkerheten ska vara likvärdig.....	22
Icke-diskriminerande trafiksäkerhet .....	22
Staden är allas tillgång och ska vara tillgänglig för alla .....	22
Nya, säkra trafiklösningar ska välkomnas.....	23
Nyfiken och öppen .....	23
Nätverka och samarbeta.....	23
Möjliggöra och testa.....	23
Förbereda för framtiden .....	23
Kommunikation .....	24
Syfte och mål.....	24
Målgrupp.....	24
Kanaler och aktiviteter .....	24
Ansvar .....	26
Uppföljning.....	26

## Bakgrund

Trollhättan är en stolt och innovativ stad med plats för framtiden. Våra ledord; Mod, nytänkande, delaktighet och handlingskraft genomsyrar hela vår organisation, verksamhet och våra beslut. År 2030 har vi som mål att passera 70 000 invånare. Att kunna gå, cykla och resa säkert i Trollhättan är en förutsättning för att vi ska kunna utvecklas på ett hållbart sätt.

I FN:s hållbarhetsmål, *Agenda 2030*, finns transportsystemet och trafiksäkerheten integrerade i flera av målen. För att nå de 17 globala målen till 2030, behöver alla delar av samhället ses över - även trafiknätet och dess säkerhet. Just trafiksäkerheten har en viktig roll i *Agenda 2030*. Förutom att bidra till färre omkomna och allvarligt skadade i trafiken leder också hög trafiksäkerhet till lägre bullernivåer och utsläpp. Hög trafiksäkerhet gynnar också jämlikheten genom att tillgången till jobb och utbildning förbättras. Trollhättans Stad arbetar aktivt för att bidra till uppfyllandet av de globala målen.

På nationell nivå, har Trollhättans Stad anslutit sig till Nollvisionen. Nollvisionen utgör grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige. Utgångspunkten för Nollvisionen är att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Det nuvarande etappmålet på nationell nivå är att halvera antalet omkomna till år 2030 och minska antalet allvarligt skadade med 25 %.

## Uppdrag

Detta *Trafiksäkerhetsprogram* har tagits fram inom ramen för Trafikstrategin som antogs 2015. I Trafikstrategin lyfts trafiksäkerheten fram som särskilt viktig att prioritera. Här står det att Trollhättans Stad ska arbeta för att leverera ett "säkert trafiksystem där ingen riskerar att omkomma eller skadas allvarligt". Till detta finns fem ställningstaganden formulerade:

- Trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter ska förbättras
- Trafiksäkerheten på våra gator och vägar ska vara hög
- Ingen ska omkomma eller skadas allvarligt i trafiken i vår kommun
- Trollhättans Stad ska bidra till en hög medvetenhet och goda kunskaper om trafiksäkerhet hos våra invånare
- Ungdomar ska tryggt och säkert kunna gå/cykla till skola och aktivitet

## Programmets styrande dokument är

- Mål- & resursplan
- Översiktsplan
- Trafikstrategi

## Övriga dokument som hör ihop med programmet är

- Strategi för ekologisk hållbarhet
- Strategi för social hållbarhet
- Parkeringsprogram
- Handlingsplan för hållbart resande
- Cykelplan

## Avgränsning

Trafiksäkerhetsprogrammet avgränsas till att i första hand beröra de frågor som Trollhättans Stad har huvudansvaret för och därmed störst möjlighet att påverka. Det trafiksystem som Trollhättans trafikanter är beroende av är dock mer komplext än så. Det är därför naturligt att trafiksäkerhetsprogrammet även berör delar som helt eller delvis ligger utanför Trollhättans Stads ansvarsområde. För att skapa en hållbar utveckling av trafiksystemet krävs det samverkan mellan olika aktörer inom trafikområdet. Programmet ska därför ses som både underlag för Trollhättans Stads egna åtgärder och ett sätt att lyfta frågorna i ett större sammanhang.

# Omvärldsbevakning och nuläge

## Svensk nystart för den nu globala nollvisionen

Trafikolyckor bedöms av WHO vara den femte vanligaste dödsorsaken i världen. Mål 3.6 i Agenda 2030 anger att "antalet omkomna i vägtrafiken ska halveras till 2030". Den svenska modellen för trafiksäkerhet, Nollvisionen, har fångat omvärldens intresse. Sedan millennieskiftet har vi nämligen lyckats halvera dödstaten i vägtrafiken tack vare just denna modell. Den internationella efterfrågan på svensk kunskap och svenska erfarenheter är stor och flera länder har nu anslutit sig till Nollvisionen<sup>1</sup>.

I Sverige tycks minskningen av antalet omkomna dock ha stannat av. För några år sedan bestämde sig regeringen för att försöka utreda orsakerna till detta. I september 2016 publicerades rapporten *Nystart för nollvisionen*<sup>2</sup>. Rapporten är idag en viktig markör för regeringens beslut att intensifiera trafiksäkerhetsarbetet genom en nystart av nollvisionen. Syftet med nystarten är att antalet omkomna i trafiken ska börja minska igen. För att göra detta behöver vi säkra upp det som fungerar bra och utveckla det som fungerar mindre bra. Framför allt handlar det om att öka säkerheten för de oskyddade trafikanterna. Utredningen visar nämligen att just de oskyddade trafikanterna inte haft en lika positiv olycksutveckling som bilisterna<sup>3</sup>.

## Agenda 2030 ger trafiksäkerheten fler dimensioner

För att nå de 17 globala målen till 2030, behöver alla delar av samhället ses över - även trafiksystemet och dess säkerhet. I Trafikverkets globala strategi för trafiksäkerheten åren 2020-2030<sup>4</sup> lyfter man att trafiksäkerheten har en viktig roll i Agenda 2030. Förutom att bidra till färre omkomna och allvarligt skadade i trafiken, leder också hög trafiksäkerhet till lägre bullernivåer och utsläpp. Hög trafiksäkerhet gynnar också jämlikheten genom att tillgången till jobb och utbildning förbättras.

---

<sup>1</sup> [Transportstyrelsen. 2015. Trafiksäkerheten i Sverige, internationell utblick](#)

<sup>2</sup> [Regeringskansliet. 2016. Nystart för nollvisionen](#)

<sup>3</sup> [Polis. 2019. The new paradigm for safe city streets](#)

<sup>4</sup> [Trafikverket. 2019. Saving lives beyond 2020 - the next steps.](#)

## Jämställdhet, jämlikhet och rättvisa

Trafiksäkerhet och jämlikhet, rättvisa och jämställdhet hör ihop. Delmål 11.2 i Agenda 2030 anger att senast år 2030 ska FN:s medlemsländer tillhandahålla säkra, ekonomiskt överkomliga, tillgängliga och hållbara transportsystem för alla. Vägtrafiksäkerheten ska förbättras med särskild uppmärksamhet på behoven hos människor i utsatta situationer; kvinnor, barn, personer med normavvikande funktionsvariation samt äldre personer.

Trivector har undersökt hur jämnt fördelad trafiksäkerheten är mellan olika grupper i samhället. Resultatet presenteras i rapporten *Är trafiksäkerheten jämnt fördelad? Genusglasögon och rättvisesnöre på trafiksäkerheten*<sup>5</sup>. Studien indikerar att trafiksäkerheten ser ut att vara ojämnt fördelad mellan olika grupper av oskyddade trafikanter utifrån ålder, kön, socioekonomi och etnicitet. Grupper med svag socioekonomi, äldre och kvinnor har en högre olycksrisk som oskyddad trafikant och visar också på en större förlust av livskvalitet efter en trafikskada.

Myndigheten för delaktighet (MFD) har i sin rapport *Utvärdering och analys av funktionshinderspolitiken 2011–2016*, funnit att personer med normavvikande funktionsvariation reser i mindre utsträckning än övrig befolkning. Både vuxna och barn med normavvikande funktionsvariation reser kortare sträckor än övrig befolkning och använder den allmänna kollektivtrafiken i lägre utsträckning<sup>6</sup>.

Nollvisionen är ett etiskt förhållningssätt och trafiksäkerhetsarbetet i Nollvisionens anda innebär att vägar, gator och fordon i högre grad ska anpassas till människans förutsättningar. Kunskapen om trafiksäkerhet för personer med normavvikande funktionsvariation är bristfällig. En genomgång av internationella studier, utförd av Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, NTF, visar att ytterst lite forskning har bedrivits inom området. NTF anser att trafiksäkerhet för personer med normavvikande funktionsvariation ska beaktas i alla sammanhang som berör vägtransportsystemet. De anser också att stat och kommun ska ta ansvar för säkerhet och tillgänglighet för trafikanter med normavvikande funktionsvariation, vilket bland annat kräver en ökad kunskap hos trafikplanerare och trafikbolag<sup>7</sup>.

---

<sup>5</sup> Trivector Traffic. 2019. *Är trafiksäkerheten jämnt fördelad? Genusglasögon och rättvisesnöre på trafiksäkerheten*

<sup>6</sup> Myndigheten för delaktighet. 2016. *Utvärdering och analys av funktionshinderspolitiken 2011–2016*

<sup>7</sup> NTF. *Trafikanter med funktionsnedsättning*. <https://ntf.se/ntf-anser/funktionsnedsatta/>, hämtad 2020-11-05

## Innovation

Innovation inom trafiksäkerhetsområdet handlar om att ta fram nya och bättre lösningar som både förutser, förebygger och förhindrar att allvarliga olyckor och dödsfall sker i trafiken. Den internationella väg- och trafiksäkerhetsorganisationen - International Road Assessment Program, IRAP, slår fast att vi måste innovera inom alla områden och på alla nivåer för att vi ska uppnå de globala målen och minska antalet döda och allvarligt skadade i trafiken till 2030<sup>8</sup>.

Sedan 2006 finns ett centrum för fordons- och trafiksäkerhet i Göteborg, SAFER. Bl a bedriver SAFER forskning och test på ökad säkerhet för såväl fordon som personskydd och infrastruktur. Även den svenska staten och fordonsindustrin samverkar för att utveckla säkerheten i bilarna, bl. a genom programmet Fordonsstrategisk forskning och innovation<sup>9</sup>. Här handlar det om att utveckla assisterande och självkörande fordon, men också om att förbättra säkerheten vid kollisioner.

Också vägnätet och infrastrukturen är i behov av innovationer, särskilt trafikmiljöer för cyklister och fotgängare. Boverket har genomfört flera nationella och internationella studiebesök. I sin rapport *Lärande exempel på hur cykling har beaktats i samhällsplaneringen*<sup>10</sup> presenterar de några av de lösningar som de stött på. De konstaterar att innovation i cykelvägnätet handlar om både stora och små åtgärder. Det kan handla om en cykelbro som ansluter ovanpå ett skoltak, cykelgator där cyklister har företräde framför bilisterna och en cykelbana som går på diagonalen i en korsning. Det kan också gälla små tekniska lösningar där cyklister varnas för att tunga fordon är i närheten eller smarta mobilitetslösningar i flerbostadshus.

## Klimat

Trafiksäkerhetsarbetet är också tätt sammankopplat med klimat- och miljömålen i Agenda 2030. Exempelvis kan säkerhetshöjande insatser, som hastighetsdämpande eller samspelefrämjande åtgärder, bidra till att minska utsläpp. Trafiksäkerheten spelar också en viktig roll för att få fler att börja cykla och gå.

---

<sup>8</sup> [Road Safety: Infrastructure Innovation needed to achieve UN targets by 2030](#)

<sup>9</sup> [Regeringskansliet. 2016. Nystart för nollvisionen](#)

<sup>10</sup> [Boverket. 2018. Lärande exempel på hur cykling har beaktats i samhällsplaneringen](#)



För att nå klimatmålen i Agenda 2030 är det viktigt att påverka transporterna och resorna. Regeringen införde i april 2018 en strategi för levande städer som innebär nya etappmål för hållbar stadsutveckling. Strategin lyfter vikten av att främja gång, cykling och kollektivtrafik framför personbilstrafik. Att höja trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna är en viktig insats.

Trafiksäkerheten påverkar inte bara våra resvanor. I strategin pekar regeringen också ut att trafiksäkerhetsåtgärder även kan ha positiv effekt på energi- och markanvändning, exempelvis genom att omfördela gatuutrymme från biltrafik till gång-, cykel-, och kollektivtrafik<sup>11</sup>.

## Barnkonventionen och trafiksäkerheten

Sedan 1 januari 2020 är barnkonventionen svensk lag. Konventionen tillerkänner barn grundläggande medborgerliga, politiska, ekonomiska, sociala och kulturella rättigheter. Den bygger på fyra viktiga principer: att barnet har rätt till likvärdiga villkor, att barnets bästa ska beaktas vid alla beslut, att barnet har rätt till liv och utveckling samt att barnet har rätt att säga sin mening och få den respekterad<sup>12</sup>.

Kommunerna har en viktig roll att inkludera barnens perspektiv i planeringen. Barn saknar förutsättningar för att vid alla tillfällen visa ett trafiksäkert beteende. Först då barnen blir äldre utvecklar de en förståelse för reglernas syften och kan därmed tillämpa dem förståndigt. I Trafikverkets rapport *Barnen och vägplaneringen - en kunskapsöversikt* (2005) lyfter myndigheten att en säker och utvecklande uppväxtmiljö har stor betydelse för barns hälsa och liv.

Sedan 1970 har antalet personbilar i Sverige ökat med 84 procent. Den snabbt ökande motortrafiken och utbyggnaden av trafiknätet har medfört ökade risker och problem för barnen i deras livssituation och närmiljö. Föräldrar är idag mycket medvetna om riskfaktorer i barnens liv, men det kan också hindra barn att utnyttja sina omgivningar. För att öka barnens rörelsefrihet krävs flera samverkande åtgärder. Arbetet med att göra barns skolvägar säkra måste kombineras med andra åtgärder för att barn och föräldrar ska känna sig trygga med att barn själva tar sig till skolan och andra aktiviteter<sup>13</sup>.

---

<sup>11</sup> [Regeringen. 2018. Strategi för levande städer - politik för levande städer](#)

<sup>12</sup> [Barnkonventionen. Svensk översättning, 2018](#)

<sup>13</sup> [Trafikverket. 2005. Barnen och vägplaneringen - en kunskapsöversikt.](#)

## Trafiksäkerheten i Trollhättan

Trafiksäkerheten är en prioriterad fråga i Trollhättans Stad och utgör en viktig del i utvecklingen av den hållbara staden. 2015 antog politiken en *Trafikstrategi* och detta *Trafiksäkerhetsprogram* har tagits fram inom ramen för strategin. I strategin identifierades trafiksäkerheten som särskilt viktig att prioritera. Här står det att Trollhättans Stad ska arbeta för att leverera ett *”säkert trafiksystem där ingen riskerar att omkomma eller skadas allvarligt”*. Till detta formulerades fem ställningstaganden.

Detta Trafiksäkerhetsprogram inleddes med ett förarbete. Förarbetet består bland annat av en kartläggning av olycksstatistiken i Trollhättan. Resultatet av förarbetet visar att oskyddade trafikanter som fotgängare, cyklister och förare av tvåhjuliga motorfordon är särskilt utsatta i Trollhättan. Av de 10 personer som skadas allvarligt eller omkommer på det kommunala vägnätet i Trollhättan varje år, är den oskyddade trafikanten inblandad i 70 % av de allvarliga olyckorna. Singelolyckor till fots eller cykel står för 4 av 10 allvarliga olyckor per år.

Vi har viss kunskap om vad som orsakar den oskyddade trafikantens olyckor. Brister i drift- och underhåll på GC-nätet, som ett hål i asfalten, löv som orsakar halka eller buskage som ger dålig sikt har betydelse för den oskyddade trafikantens trafiksäkerhet. Kollisioner är en annan orsak. Här gäller det både kollisioner med andra oskyddade trafikanter, eller kollisioner med ett motorfordon, exempelvis en personbil. Vi vet också att en del olyckor orsakas av att trafikanten själv är ouppmärksam eller oaktsam. Till sist kan olyckan också orsakas av att trafikanten saknar personskydd, som hjälm eller broddar, eller att trafikantens fordon inte är i körbart skick, exempelvis en cykel med trasiga bromsar. Vi saknar fördjupad kunskap om vad som orsakar den oskyddade trafikantens olyckor. Det finns även behov för ökad insikt om vilka trafikmiljöer i staden som, utifrån den oskyddade trafikantens perspektiv, upplevs som komplicerad och/eller osäker.

## Trollhättans trafiksäkerhet - en framtidsspaning

### Fler oskyddade trafikanter när fler börjar cykla och gå

I tätorter behövs det yteffektiva transportlösningar som är fossilbränsle fria och säkra. Gång-, cykel- och kollektivtrafiken behöver öka för bättre folkhälsa och minskat bilberoende. Exempelvis satsar Trollhättans Stad på att bygga ut och ihop stadens gång- och cykelvägnät, på att ta fram en strategi för hållbart resande och på att skapa möjligheter för ett mobilitetshus i den nya stadsdelen Vårvik. Trollhättans Stads satsningar för att få fler att börja cykla och gå kommer att bidra till fler oskyddade trafikanter i trafiken. Detta påverkar trafikmiljön och resorna i Trollhättans Stad.

### Fler äldre, fler utsatta

Nästan 14 % av Trollhättans befolkning är 65 år eller äldre. Som äldre kan man behöva mer tid på sig i trafiken. Vägslag och tät, snabb trafik kan skapa svårigheter oavsett om man sitter bakom ratten, går till fots, cyklar eller ska ta sig till kollektivtrafiken. Risken finns att oberoendet krymper och möjligheterna till att aktivt liv minskar. Med åldrandet kommer en större skörhet, som gör att skadorna oftast blir värre vid olyckor. Värst utsatta är gående och cyklister, framför allt kvinnor<sup>14</sup>. Med fler äldre som rör sig i Trollhättans Stad, får vi också fler trafikanter som är särskilt utsatta. Detta påverkar trafikmiljön.

### Nya fordon, nya utmaningar

Elcyklar och elskotrar är idag en vanlig syn i storstäderna och kan vara ett komplement till kollektivtrafiken. Det är rimligt att tro att förekomsten av elcyklar och elskotrar kommer att öka även i Trollhättan, vilket kommer att påverka trafikmiljön i Trollhättan. Elskotern innebär en extra utmaning för trafikmiljön då den orsakar många olyckor i trafiken. Under 2019 skadades 629 elsparkcyklister och en omkom i Sverige. Elsparkcyklar finns i dag mest på kommunala gator varför kommunerna har ett särskilt ansvar att styra utvecklingen, med stöd av myndigheter som Transportstyrelsen, Trafikverket och Polisen<sup>15</sup>.

---

<sup>14</sup> [Trafiksäkerhet för seniorer.](#)

<sup>15</sup> [Elsparkcykel - samverkan och kunskapsunderlag](#)

## Syfte och mål

### Syfte

Med Trafiksäkerhetsprogrammet vill Trollhättans Stad skapa förutsättningar för att minska antalet allvarligt skadade och dödade i trafiken. Ambitionen är att programmet ska fungera som stöd, vägledning och riktning för Trollhättans Stads gemensamma trafiksäkerhetsarbete. Syftet med programmet är också att främja delaktighet och samverkan kring trafiksäkerhetsfrågor såväl inom Trollhättans Stad som mellan Trollhättans Stad och andra aktörer.

### Vision och mål

I Trafikstrategin 2015 formulerades en vision för Trollhättans Stads trafiksäkerhetsarbete. Detta Trafiksäkerhetsprogram delar strategins vision, som anger att Trollhättans Stad ska leverera ett *säkert trafiksystem där ingen riskerar att omkomma eller skadas allvarligt*. Trollhättans Stad är ansluten till Nollvisionen. Nollvisionens etappmål är att antalet omkomna ska minska med 50 % och antalet allvarligt skadade med 25 % till 2030.

Förutom Nollvisionen är Trollhättans Stads Trafikstrategi ett styrande dokument för trafiksäkerhetsarbetet. I Trafikstrategin finns fem ställningstaganden. Två av dessa; 1) Trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter ska förbättras och 2) Ungdomar ska tryggt och säkert kunna gå eller cykla till skola och aktivitet har omvandlats till mål i detta Trafiksäkerhetsprogram.

Nivå	Mål	Indikator	Målvärde
Nollvisionen	Ingen ska dö i trafiken	Minska antalet omkomna med 50 % till 2030	0,7 (1,4, 2020)
Nollvisionen	Ingen ska skadas allvarligt i trafiken	Minska antalet allvarligt skadade med 25% till 2030	7,5 (10, 2020)
Trafikstrategin	Trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter ska förbättras	Minska andelen allvarliga olyckor där oskyddade trafikant är inblandad med 25 % till 2030	5,25 (7, 2020)
Trafikstrategin	Ungdomar ska kunna cykla och gå säkert till skola och fritidsaktivitet	Minst 20 % av alla grundskolor ska ha en skolreseplan, före 2030	5 (1, 2020)

# Tillvägagångssätt

## Trafiksäkerheten ska prioriteras i stadsutvecklingen

I trafikstrategin från 2015 tog politikerna beslut om att trafiksäkerheten i Trollhättans Stad ska vara hög:

Trafiksäkerheten på våra gator och vägar ska vara hög

- Prioritera säkerhet vid utformning och nybyggnad
- Planera och utför drift och underhåll för god säkerhet
- Samverka med närliggande kommuner, Trafikverket och andra aktörer inom trafikområdet

## Systematiskt arbete & styrdokument

Trollhättans Stad ska fortsätta det systematiska arbetet med att lyfta in trafiksäkerhetsfrågan i styrande dokument och på ledningsnivå. Trafiksäkerheten ska fortsätta att integreras i de strategiska processerna för planering, projektering, byggande samt drift- och underhåll. Trollhättans Stad ska fortsätta följa upp och utvärdera trafiksäkerheten.

Trollhättans Stad ska fortsätta lyfta in trafiksäkerheten i relevanta plan- och styrdokument såsom översiktsplanen, fördjupade översiktsplaner och detaljplaner. exempelvis översiktsplanen, i fördjupade översiktsplaner. Trafiksäkerheten ska också beaktas i styrdokument som rör hela staden, exempelvis cykelplan och policydokument för resande.

## Samverkan

Trafiksäkerheten i staden påverkas av många saker, exempelvis hur gatan är byggd eller hur "hel och ren" gatan är. Förutom den fysiska miljön, som Trollhättans Stad och staten har ansvar för, påverkas trafiksäkerheten också av väder och vind, temperaturer och ljus. Trafikanten har också ett ansvar för trafiksäkerheten. En bilist som kör alldeles för fort eller en cyklist utan hjälm, kan båda orsaka en allvarlig olycka. För att höja trafiksäkerheten ytterligare är samverkan nödvändig.

Trollhättans Stad ska fortsätta och bli ännu bättre på att samordna och samverka med nyckelaktörer som på olika sätt arbetar med eller påverkar trafiksäkerheten. Vi behöver samarbeta internt, mellan förvaltningar och kontor, men också externt, med andra offentliga organisationer, företag, föreningar och invånare.

## Oskyddade trafikanter ska prioriteras för att minska allvarliga singelolyckor till cykel och fots

För att antalet omkomna ska börja minska igen måste säkerheten för de oskyddade trafikanterna öka<sup>16</sup>. Av de 10 allvarliga olyckorna som sker i Trollhättan varje år är den oskyddade trafikanten inblandad i 7 av dessa. Enligt Trollhättans Stads översiktsplan ska gång-, cykel- och kollektivtrafik främjas. Ett exempel som lyfts är fall- och slussområdet och promenadvägen till Oscarsbron. Även Trafikstrategin lyfter den oskyddade trafikantens särskilda behov:

Trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter ska förbättras	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Säkra oskyddade trafikanters passage över bilvägar på utsatta platser</li> <li>• Prioritera cykeltrafiken i korsningar med biltrafik i strategiskt viktiga punkter</li> <li>• Inventera regelbundet trafiksäkerhetssituationen vid platser där det är många människor i rörelse</li> <li>• Anlägg nya gång- och cykelvägar för att för att separera från biltrafiken på utsatta sträckor</li> <li>• Säkerställ hög kvalitet på drift och underhåll</li> </ul>
---	--

### Planera och utforma för samspel

Cyklister och fotgängare är inte homogena grupper. Eftersom resor till cykel och fots till stor del görs för egen muskelkraft är dessa trafikanter extra känsliga för omvägar, nivåskillnader och omotiverade stopp. Båda trafikantgrupperna är dessutom oskyddade mot väder och vind, vid kollision och mot brott.

Trafiksäkerhet har både en subjektiv och objektiv aspekt. Målet är att trafikmiljön både ska kännas och vara säker. Låga fordonshastigheter bidrar till faktiskt säkerhet. Närhet till byggnader, andra människor och belysning gör att det känns säkrare/tryggare.

### Gångnätets uppbyggnad

Det lokala, nödvändiga nätet för gående bör på ett tydligt sätt sammanbinda viktigare målpunkter inom en stadsdel. Omvägar på mer än 25 procent ska helst inte förekomma. Det bör vara lätt att hitta till de målpunkter som nätet sammanbinder och det bör bestå av ett sammanhängande nät av gångbanor som medger en god tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning. Stråken bör kännas trygga och ha en god belysning utmed

<sup>16</sup> [Regeringskansliet. 2016. Nystart för nollvisionen](#)

hela nätet. Korsningspunkterna med bilnätet bör vara utformade så att den barriär som bilnätet medför minimeras.

Även om ett gångnät ska ha en väl fungerande standard för alla inom hela nätet, är det naturligt att arbeta med utpekade/prioriterade stråk där flest människor rör sig. Stråk där äldre, barn och personer med funktionsnedsättning förväntas röra sig ska i större utsträckning prioriteras. Sådana sträckor kan som exempel innebära en högre täthet av bänkar eller högre prioriterad vinterväghållning med sopsaltning av stråket.

## Cykelnätets uppbyggnad

För cykeltrafiken i Trollhättan är det en god idé att dela upp nätet i huvudnät och lokalnät. Huvudnätet är främst för cyklister som färdas längre sträckor och behöver kunna cykla lite snabbare. Nätet binder ihop olika stadsdelar med viktiga målpunkter såsom stadskärnan, järnvägsstationer, gymnasieskolor, arbetsplatser, sjukhus och större fritidsanläggningar. Så långt som möjligt bör huvudnätet bestå av separerade cykelvägar. Cykelnätet bör vara genare än bilnätet. Omvägar på mer än 25 procent bör helst inte förekomma.

Det bör vara lätt att hitta till de målpunkter som nätet sammanbinder och det bör bestå av ett sammanhängande nät av cykelvägar som medger en god färdhastighet och vägvalsfrihet för cyklisterna. Det underlättar för cyklisterna om stråken har en enkel och tydlig vägvisning som möjliggör samspel mellan oskyddade trafikanter på GC-nätet. Korsningspunkterna med bilnätet bör vara utformade så att den barriär som bilnätet medför minimeras. För att få fler att använda cykeln för pendling är det bra om huvudnätet utformas för en hastighet upp mot 30 km/timmen. Om det är möjligt bör branta backar och snäva kurvor undvikas. Hinder i form av gupp, cykelfällor, uteserveringar är också lämpligt att undvika på huvudnätet för cykeltrafik. På huvudnätet för cykel bör man så långt det är möjligt prioritera cyklisten både i utformning och reglering.

Lokalnätet är till för cyklister som dagligen färdas kortare sträckor inom en stadsdel. Lokalnätet består både av cykelvägar och mindre gator med blandtrafik som binder ihop olika målpunkter inom stadsdelen. Här kan nätet utformas för något lägre hastigheter om samspelet med övriga trafikanter så kräver.

## Drift- och underhåll

Drift- och underhåll av GC-nätet har stor betydelse för cyklistens och fotgängarens säkerhet. Utpekade/prioriterade stråk där flest människor rör sig, komplicerade trafikmiljöer och olycksdrabbade platser ska prioriteras. Särskilt viktiga är stråk där äldre, barn och personer med funktionsnedsättning förväntas röra sig.

## Optimering och planering

Drift- och underhållsarbetet ska optimeras för ökad resursanvändning. Här behöver vi se över befintlig drift- och underhåll och ta fram en bild av nuläget och behoven. Beställare och utförare av drift- och underhåll har stor kunskap om såväl styrkor som brister i väghållningen. Det är viktigt att utgå från dessa kunskaper och erfarenheter för att identifiera på vilket sätt arbetet skulle kunna utvecklas och förbättras. Tillsammans med detta behöver vi också få en bättre förståelse för den oskyddade trafikantens behov, förutsättningar, hinder och resvanor.

Olycksstatistik, beteende- och behovsanalyser samt synpunkter ska fortsätta att användas som underlag vid planering och utförande av drift- och underhåll. Kunskap om hur resurser fördelas mellan stadsdelar och invånare ska öka och senare användas för att säkra en likvärdig service över hela Trollhättans Stad.

Slutligen ser vi också stora möjligheter att inom en snar framtid kunna testa och senare implementera nya tekniska lösningar som bidrar till effektivare resursanvändning.

## Arbeten på och vid väg

Vid vägarbeten är det viktigt att fotgängare och cyklister får en alternativ väg att fortsätta sin resa på. Tillfällig skyltning och en säker, trygg och tydlig omledning för de oskyddade trafikanterna ökar samspel och förebygger olyckor i trafiken, även vid vägarbeten. Vid arbeten vid väg ska Trollhättans Stad, så långt det är möjligt, undvika att maskiner, parkerade fordon eller andra skrymmande föremål tar plats från GC-nätet, vilket begränsar framkomligheten och säkerheten för GC-trafikanten. När det är nödvändigt att ta GC-nätet i anspråk för att kunna utföra ett arbete vid väg, skall GC-trafiken omledas på ett tryggt, tydligt och säkert sätt.



## Halkbekämpning

Halka står för en stor andel av den oskyddade trafikantens singelolyckor. Vi bör tillsammans med andra som ansvarar för driften av våra stadsmiljöer förbättra halkbekämpningen för att minska halkolyckorna. Vi bör också öka satsningen på underhåll av cykelvägar så att cykelvägnätet håller en hög standard för att minska olyckor med cykel.

## Hål och ojämnheter

Hål och ojämnheter i beläggningen bör åtgärdas omgående då de kan utgöra en olycksrisk. Det kan röra sig om både beläggningsskador och skarpa kanter i form av kantstenar och brunnar. Det kan i viss mån finnas fog för att prioritera åtgärder av skador på gång- och cykelvägar före bilvägar.

## Belysning och sikt

Gatubelysningen är viktig för oskyddade trafikanter, i synnerhet vid passage över bilväg. På dessa platser är snabb åtgärd av släckt belysning mycket viktig. Sikten får heller inte skymmas i korsningar. Kan sikten inte åtgärdas måste trafiksituationen anpassas därefter.

## Se över hastigheterna

Biltrafikens hastighet är avgörande vid kollision med oskyddad trafikant. Redan vid hastigheter på 30 km/h är riskerna för svåra skador höga. Längs vissa sträckor kräver dock fordonstrafiken, särskilt kollektivtrafiken, högre hastigheter än så av framkomlighetsskäl. En hastighetsrevision ska utföras på det kommunala vägnätet för att väga samman dessa perspektiv. Inriktningen bör vara att dimensionera efter de oskyddade trafikanternas förutsättningar i så stor utsträckning som möjligt. Genomförandet bör dock avvakta ett beslut på nationell nivå om huruvida bashastigheten i tätort ska ändras.

## Öka kunskapen och påverka beteendena

Drift och underhåll samt omsorgsfull utformning av trafiksystemen räcker inte för att minska trafikolyckor som drabbar oskyddade trafikanter. Trafikantens kunskaper om trafikregler samt dennes beteende och attityder i trafiken påverkar också olycksstatistiken. Även planerarens, beställarens och utförarens kunskap om beteenden och attityder till den oskyddade trafikantens resor spelar in.

## Öka Trollhättans Stads kunskap om och påverka Trollhättans Stads beteende och attityd till den oskyddade trafikanten

Trollhättans Stads kunskap om den oskyddade trafikantens behov, förutsättningar, hinder och resvanor i trafiken i Trollhättan ska öka. Detta ska bidra till ökad kunskap om den oskyddade trafikantens olycksorsaker och konfliktpunkter. Kunskapen ska användas för att sätta in insatser som förebygger, minskar och mildrar de allvarliga olyckorna i Trollhättans Stad.

## Öka trafikantens kunskaper och påverka beteende och attityd

Trollhättans Stad ska, genom samverkan, påverka såväl skyddade som oskyddade trafikanters beteenden och attityder till trafiksäkerhet. Osäkra och otrygga trafikbeteenden- och strukturer som utförs och upprätthålls av trafikanten, ska identifieras och ageras på.

Informationskampanjer ska spridas genom och i samverkan med organisationer och verksamheter som möter den oskyddade trafikanten. Exempelvis kan ett samarbete inledas med äldrekonsejnter, fysioterapeuter och PRO-föreningar för att sprida information till äldre om vikten av att använda broddar vintertid.

Trollhättans Stad ska särskilt bidra till att fler oskyddade trafikanter använder personskydd, som hjälm, broddar, reflexer, lysen med mera. Vi ska bidra till att cyklister regelbundet utför service på sin cykel för att säkerställa att cykeln är i körbart, säkert skick. Även detta ska vi göra genom informationskampanjer genom och i samverkan med verksamheter och organisationer som möter målgruppen.

Trollhättans Stad ska särskilt verka för att höja barns- och ungas kunskap om trafikregler och erfarenhet av att vistas i trafiken. Vi ska samverka för att förenkla trafikmiljöerna till och vid skolan. Tillsammans med fysiska insatser som förbättrar flöde och samspel mellan bilen och det cyklande/gående barnet, ska vi påverka hur vårdnadshavare och elever väljer att resa till och från skolan. Vi ska främja insatser som minskar antalet skjutsningar och ökar antalet cykel- och gångresor. För att göra detta ska vi skapa möjligheter för och stötta skolor som vill ta fram skolresepianer.

## **Barn och ungas möjlighet att cykla & gå säkert till skola ska öka**

I trafikstrategin från 2015 togs beslutet att ungdomar ska kunna cykla och gå säkert till skola och fritidsaktivitet. Det är viktigt att barn känner sig säkra och trygga i trafiken på väg till skolan. Prioriterade insatsområden för en säkrare och tryggare skolväg är:

### **Planera, bygg och underhåll för barnen först**

Enligt FN:s konvention om barnets rättigheter ska barnets bästa komma i främsta rummet vid alla åtgärder som rör barn. Barnens rörelsefrihet kan ses som ett övergripande mål för deras välfärd och livskvalitet. Att ha ett barnperspektiv i beslutsfattandet innebär att se olika alternativ ur barnens synvinkel och att analysera vilka följder ett beslut kan få för ett barn eller för barn som grupp. Vid åtgärder som berör barnens närmiljö är det betydelsefullt att barnen bidrar med sina kunskaper dvs. utifrån sina egna perspektiv.

### **Sociala konsekvensanalyser, med barnperspektivet inkluderat**

För att analysera konsekvenser som ett planförslag kan medföra ur ett barnperspektiv, använder Trollhättans Stad idag en social konsekvensanalys (SKA) där barnperspektivet har inkluderats. Denna metod ska vi fortsätta använda oss av.

### **Skolreseplan**

När en skolväg eller skolmiljö ska förbättras ska Trollhättans Stad använda skolreseplanen som verktyg. En skolreseplan tar ett samlat grepp kring barns resande till och från skolan och arbetas fram i samverkan med skola, elever, vårdnadshavare, fastighetsägare, väghållare och fler.

### **Synpunkter, dialoger, observationer**

Arbetet med att föra dialog, samla in synpunkter och på andra sätt observera/tolka barns behov, förutsättningar och hinder i trafiken ska fortsätta. Genom detta arbetssätt får vi både aktuell och djupare förståelse för hur säkerheten i staden bör utformas utifrån ett barnperspektiv.

## Skapa så enkla trafikmiljöer som möjligt

Barn har behov av enkla trafikmiljöer som underlättar resor till cykel och fots. I den enkla trafikmiljön är det lätt för det cyklande eller gående barnet att samspela med såväl bilar, som andra cyklister och fotgängare. Sammanhängande GC-stråk, låga hastigheter, få bilar och tydliga passager är riktlinjen.

### Samspel och tydlighet

Miljön blir enklare om bilarna är färre och hastigheten lägre. Då blir det lättare för barnet att samspela med trafiken. Låga hastigheter kan uppnås med hjälp av farthinder och lägre hastighetsbegränsningar. Minskad biltrafik kan uppnås med hjälp av parkeringar längre bort från skolan. Samspelet ökar också om vi gör passagerna från en GC-bana över en bilväg säkrare. Det kan handla om farthinder före övergångsställe. Tydligheten kan också förbättras på GC-banan för att förhindra att barn går/cyklar in i varandra eller välter för att de hamnar i konflikt med annan trafikant. Detta kan bland annat göras genom att separera gående från cyklister.

### Framkomlighet

Barn som cyklar är särskilt känsliga för dåligt vägunderhåll, ojämnheter och håligheter i vägbanan. Under vinterperioden är det viktigt att snöröjning och halkbekämpning genomförs. Tidigt på våren behöver löst grus tas bort. Det är viktigt att få ett sammanhängande vägnät utan omvägar och barriärer i form av högratifierade gator eller järnvägar. Cykelvägen bör vara försedd med god belysning så att både vägbanan och delar av omgivningen blir belyst. Sikten bör inte skymmas av snöhögar, träd eller buskar.

## Skolreseplanen - ett verktyg för delat ansvar för skolresan

Trafiksäkerheten runt en skola upprätthålls när både väghållare, skola, fastighetsägare, trafikant och fler tar ett gemensamt ansvar för att förebygga och förhindra allvarliga olyckor. Den enkla trafikmiljön vid skolan kan bara skapas och upprätthållas om alla parter bidrar till att skapa samspel och tydlighet i trafiken. Varje skola har sina förutsättningar, behov och hinder. Med en skolreseplan kan vi ta ett samlat grepp kring trafiksäkerheten vid varje enskild skola.

Utbildningsförvaltningen och samhällsbyggnadsförvaltningen ska skapa möjligheter för och stötta skolor som vill ta fram skolreseplaner. Skolreseplanen

arbetas fram i samverkan med skola, elever, vårdnadshavare, fastighetsägare, väghållare och fler. På så sätt främjar vi det delade ansvaret för trafiksäkerheten i den skolnära trafikmiljön. Skolreseplanen ska utformas så att den främjar trafikantbeteenden- och attityder som ökar samspel och tydlighet. Därför ska en skolreseplan innehålla följande:

### Skolreseplanen ska bidra till ökad faktisk och upplevd trygghet

Barn har behov av trafikmiljöer där de känner sig säkra och där vårdnadshavaren känner sig trygg med att låta barnet cykla eller gå själv eller tillsammans med andra. Många föräldrar är oroliga för riskerna i trafiken och väljer istället att skjutsa barnen. Förutom fysiska åtgärder som förbättrar säkerheten och tryggheten i den skolnära trafikmiljön, behöver skolreseplanen innehålla insatser som ökar elevens och vårdnadshavarens känsla av att det är tryggt att cykla och gå till skolan.

### Skolreseplanen ska lära ut och träna barn på att vistas i trafiken

Att öka barn kunskap om trafikregler och träna dem på att ta sig fram i trafiken på egen hand är viktigt för att förebygga allvarliga olyckor i de skolnära trafikmiljöerna. Varje skolreseplan ska därför innehålla aktiviteter som lär ut och tränar barn på att vistas i trafiken.

### Skolreseplanen ska påverka resvanor till och från skolan

Tillsammans med fysiska insatser som förbättrar flöde och samspel mellan bilen och det cyklande/gående barnet, ska skolreseplanen innehålla aktiviteter som påverkar hur vårdnadshavare och elever väljer att resa till och från skolan. Insatser som minskar antalet skjutsningar och ökar antalet cykel- och gångresor ska prioriteras.

## **Trafiksäkerheten ska vara likvärdig**

Att erbjuda trygga, tillgängliga och trafiksäkra lösningar är viktigt för att ge alla invånare och besökare möjlighet att delta i och bidra till en utveckling av samhället. Trollhättans Stads översiktsplan och Trafikstrategi anger att staden ska vara tillgänglig och säker för alla invånare och besökare.

### **Icke-diskriminerande trafiksäkerhet**

Ojämn fördelning av resurser mellan stadsdelar, invånare och trafikantgrupper påverkar trafiksäkerheten och de allvarliga olyckorna negativt. Detta program ska bidra till att alla trafikanter oavsett ålder, kön, funktionsvariation eller ekonomiska förutsättningar ges samma möjlighet att säkert nå de målpunkter som de behöver och vill. Trollhättans Stad kunskap om olika trafikanters behov, förutsättningar och hinder ska öka. Med ökad kunskap kan vi bättre upptäcka, förstå och agera på diskriminerande strukturer, beteenden och attityder i trafiken.

### **Staden är allas tillgång och ska vara tillgänglig för alla**

I Trafikstrategin har Trollhättans Stad beslutat att alla invånare och besökare ska ha tillgång till staden. Trollhättans Stad erbjuder flera mötesplatser där människor från olika delar av staden och med olika bakgrund och funktionsvariationer träffas. Det är viktigt att vi planerar, bygger, förbättrar och förvaltar staden så att alla invånare och besökare kan resa till och från olika målpunkter i staden på ett säkert sätt.

## Nya, säkra trafiklösningar ska välkomnas

Innovationer och ett bredare förhållningssätt skapar framåt driv inom trafiksäkerhet. I Trollhättan finns en lång tradition av att göra det möjligt för människor att resa. Det som en gång började med bilproducenten SAAB är idag en kunskapsintensiv nod och mötesplats för såväl uppfinnare som entreprenörer. Här har trafiksäkerheten en given plats.

### Nyfiken och öppen

Trollhättans Stad ska fortsätta att vara nyfiken och öppen för innovationer som kan göra Trollhättans Stad trafiksäkrare. En viktig del i detta arbete är att hålla oss uppdaterade på vad som händer och vilka nya lösningar som tas fram. Detta gör vi bland annat genom omvärldsbevakning och kompetensutveckling.

### Nätverka och samarbeta

Arbetet med att knyta samarbetspartners, nätverk och projekt till Trollhättans Stad ska fortsätta. Trollhättans Stad ska bygga relationer med koppling till trafiksäkerhet på lokal, regional, nationell och internationell nivå. Samarbetet med Innovatum och Högskolan Väst ska fortsätta utvecklas och där det är relevant ska Trollhättans Stad lyfta in och dela med sig av trafiksäkerhetsfrågor till andra aktörer och nätverk, exempelvis WHO:s nätverk Healthy Cities.

### Möjliggöra och testa

Trollhättans Stad ska fortsätta stötta företagare som har idéer, lösningar och projekt som kan bidra till ökad trafiksäkerhet. Där behovet finns och förutsättningarna är de rätta, ska Trollhättans Stad utveckla, driva och testa egna lösningar för ökad trafiksäkerhet. Här är det aktuellt att söka externa medel för att finansiera eller delfinansiera sådana projekt.

### Förbereda för framtiden

Globala samhällsutmaningar påverkar staden lokalt. Ökad polarisering, urbanisering, klimatförändringar, teknisk utveckling och en allt äldre befolkning tvingar oss alla att ställa om. Även Trollhättan. Där det är möjligt och där behovet finns ska Trollhättans Stad förbereda och anpassa Trollhättans Stad för framtidens nya resor.

# Kommunikation

## Syfte och mål

Syftet med kommunikationen är att förankra programmet, internt och externt, i organisationer och hos beslutsfattare som påverkar trafiksäkerheten. Ett annat syfte med kommunikationen är att göra det lättare för aktörer att samverka med varandra kring trafiksäkerhetsfrågor. Kommunikationen har därför också en samordnande roll. Målet med kommunikationen är att, genom förankring och samordning, underlätta för berörda organisationer och beslutsfattare att förverkliga de strategier och åtgärder som presenteras i programmet.

## Målgrupp

Målgrupp för kommunikationen är interna och externa beslutsfattare, verksamheter och organisationer som på olika sätt påverkar Trollhättans Stads trafiksäkerhet. Trafikanten är inte målgrupp för denna kommunikation.

## Kanaler och aktiviteter

Förkortning	Betydelse
GPK	Gata- & parkkontoret (Samhällsbyggnadsförvaltningen)
LOS	Kontoret för ledning och stöd (Samhällsbyggnadsförvaltningen)
OF	Omsorgsförvaltningen / Omsorgsnämnden
PROD	Kontoret för produktion- och service (Serviceförvaltningen)
SBF/SBN	Samhällsbyggnadsförvaltningen / Samhällsbyggnadsnämnden
SGN	Support Group Network (Förening)
TVU	Kontoret för tillväxt och utveckling
UTB/UTBN	Utbildningsförvaltningen / Utbildningsnämnden
KFF	Kultur och fritidsförvaltningen



FÖRANKRA OCH FÖRVERKLIGA				
Kanal	Aktivitet	Målgrupp	När	Ansvar
Intranätet	Tillgänglig fullversion av programmet i PDF, samt nyhet på intranätet	Politiker, Trollhättans Stads personal	2021, samt vid behov	SBF
Hemsidan	Kortversion av programmet i PDF + information på hemsidan	Politiker, personal, invånare, företag, föreningar i THN	2021, uppdateras vid behov	SBF
Nämndmöten	Informera om programmet. Lyfta sakfrågor vid behov.	Primärt SBN. I sakfråga kan annan nämnd beröras.	Vid behov	SBF
Planerings- och uppföljningsmöten	Lyfta in, följa upp och stötta i trafiksäkerhetsfrågor, ex gällande planering och projektering samt drift- och underhåll.	Primärt SBN, samt berörda aktörer internt & externt för varje enskilt projekt, uppdrag.	När aktuellt	SBF

SAMORDNING				
Kanal	Aktivitet	Vem/Var	När	Ansvar
Trafiksäkerhets-samordnare	Person(er) med ansvar att samordna & driva trafiksäkerhet i relevanta forum, ex samhällsbyggnadsprocessen.	Funktion på SBF är samordnare		SBF
Stödfunktioner för trafiksäkerhet	Delta/ingå i arbetsgrupper - ex planarbeten, drift & underhåll, skolresepplaner	Funktioner på ex UTB, SBF, PROD, TVU	2-3 möten per år	SBF

## Ansvar

Samhällsbyggnadsförvaltningen har övergripande ansvar för att förankra, samordna och genomföra trafiksäkerhetsprogrammet internt och externt.

På förvaltningen finns en funktion som ansvarar för att samordna arbetet kring trafikstrategin. Inom detta uppdrag ska också trafiksäkerheten samordnas. Förutom att samordna trafiksäkerhetsfrågor ska samordnaren också planera, utveckla och följa upp trafiksäkerhetsarbetet i Trollhättans Stad.

Stödfunktioner både inom och utanför förvaltningen hjälper samordnaren i sitt uppdrag. Exempel på stödfunktioner är exempelvis stöd i utredningar, informationskampanjer eller rådgivning i tekniska frågor. Kontaktcenter har också identifierats som en stödfunktion i trafiksäkerhetsarbetet för att sprida information och ge service till trafikanter.

## Uppföljning

Detta program gäller för perioden 2021-2030. Programmet följs upp årligen och samhällsbyggnadsförvaltningen rapporterar till samhällsbyggnadsnämnden vid behov. Programmet kan utvärderas varje mandatperiod.

Till programmet ska en handlingsplan bifogas. Handlingsplanen tas fram för och gäller under en mandatperiod. Fler dokument, exempelvis riktlinjer, kan bifogas till detta program.