

# Uppföljning av Trafiksäkerhetsprogram

## Inledning

Haninge kommun har under åren 2016 och 2017, tillsammans med Trivector, tagit fram ett trafiksäkerhetsprogram (Dnr: SBN 2016/424 2017-10-05) för kommunen.

Programmet antogs i november 2017. Haninge kommun ser nu ett behov av att följa upp trafiksäkerhetsprogrammet. Uppföljningen avser en analys av skadestatistik från Strada, uppföljning av hastighetsefterlevnad, kommunalt vägnät, samt av säkra GCM-passager. PM:et har författats av tekn.dr. Annika Nilsson och civ.ing. Jonas Åström på Trivector i samarbete med Helena Hartzell och Lars Jonsson på Haninge kommun.

**Postadress**  
136 81 Haninge

**Besöksadress**  
Rudsjöterrassen 2

**Telefon**  
Växel: 08-606 70 00

**Fax/e-post**  
08-606 81 40  
haningekommun@haninge.se

**Postgiro**  
1265-8

**Bankgiro**  
356-5975



## Hastighetsefterlevnad

I Trafiksäkerhetsprogram 2017 pekades hastighetsefterlevnad, kommunalt vägnät, ut som ett prioriterat insatsområde och följande indikator definierades för området:

- ▶ antal/andel punkter (av 17 mätpunkter) där 85-percentilshastigheten är mer än 10 km/h, 5-10 km/h respektive mindre än 5km/h över hastighetsgränsen.

Målet på den nationella indikatorn är att 80 % av trafikarbetet ska ske inom hastighetsgräns för det kommunala vägnätet år 2020. För 2014 visade den nationella mätningen att värdet på indikatorn var 63 %. Hastighetsefterlevnad innebär att fordonsförarna inte överskrider den rådande hastighetsgränsen.

Kommunen tog fram en hastighetsplan 2014 där ny hastighetsgräns på det kommunala vägnätet nu har införts. På tur står ny hastighetsgräns enligt planen på det statliga vägnätet. Inga fysiska åtgärder har genomförts till följd av hastighetsplanen.




I hastighetsplanen bedöms att det främst är huvudgator där 60 km/h införs som ny hastighetsgräns, men även gator med 40 km/h, som kräver åtgärder. För gator i lokalnätet innebär hastighetsplanen huvudsakligen en bibehållen hastighetsbegränsning av 30 km/h, vilket kan kräva en del punktåtgärder.

I samband med hastighetsplanen gjordes ett antal hastighetsmätningar år 2014, 2016 och 2018, för att få möjlighet att följa upp fordons hastigheter efter det att nya hastighetsgränser införts. Mätningar gjordes i samma 17 punkter år 2014, 2016 och år 2018. Tabellen nedan visar indikatorn för insatsområdet, antal/andel punkter där 85-percentilshastigheten är mer än 10 km/h, 5-10 km/h respektive mindre än 5km/h över hastighetsgränsen.

- ▶ Gul pil upp betyder ökning och grön pil ned betyder minskning av hastighet från föregående mätning, pilens lutning visar hur stor förändringen är.










Figur 0-1 Antal och andel mätpunkter som överskrider/håller hastighet 2018 jämfört med 2016.

|   | 2016                       | Förändring  | 2018                       |
|---|----------------------------|---|----------------------------|
| Mer än 10 km/h över skyltad hastighet   | 9 av 17 mätpunkter<br>53 % |  | 5 av 17 mätpunkter<br>29 % |
| 5-10 km/h över skyltad hastighet        | 3 av 17 mätpunkter<br>18 % |  | 6 av 17 mätpunkter<br>35 % |
| mindre än 5 km/h över hastighetsgränsen | 5 av 17 mätpunkter<br>29 % |  | 6 av 17 mätpunkter<br>35 % |

I tabellen nedan visas den genomsnittliga 85-percentilshastigheten för vägar och gator med olika förändrade hastighetsgränser. På de vägar som skyltats om från 70 till 60 km/h samt från 50 till 40 km/h har hastigheten minskat, dock ännu inte till en acceptabel nivå. Däremot har hastigheten på vägarna som skyltades om från 50 till 60 km/h också minskat kraftigt och är på en god nivå. Detta kan delvis förklaras av ett tillfälligt vägarbete vid Torfast- och Söderbyleden som förmodligen har sänkt hastigheten vid två av fem mätpunkter på dessa vägar. Detta förändrar dock inte bilden av läget då medelhastigheten blir lägre även om dessa punkter lämnas utanför analysen.

- ▶ Pil upp betyder ökning och pil ned betyder minskning av hastighet från föregående mätning
- ▶ Gul pil indikerar att hastighetsnivån ej är acceptabel och grön pil indikerar att hastighetsnivån är acceptabel

Figur 0-2 Genomsnittliga 85-percentilshastigheten för vägar och gator med olika hastighetsgränser.

| Skyltad hastighet | 2014 | Förändring<br>2014-2016   | 2016 | Förändring<br>2016-2018   | 2018 |
|-------------------|------|---|------|---|------|
| 70→60 km/h        | 77   |  | 74   |  | 72   |
| 50→60 km/h        | 59   |  | 60   |  | 54   |
| 50→40 km/h        | 53   |  | 52   |  | 49   |
| 30 km/h           | -    |   | 45   |  | 40   |

Hastighetsförändringarna som genomförts har uppvisat positiva effekter då medelhastigheten har sjunkit på samtliga vägtyper.



## Vägar med hastighetsöverträdelse $\geq 10$ km/h

De vägar som hade hastighetsöverträdelse är:

**Vendelsömalmsvägen** mellan Tyrestavägen och Annebergsvägen (3037) har sänkts från 50 till 40 km/h och även om 85-percentilhastigheten har sänkts med 5 km/h sedan 2014 så är hastigheten fortfarande för hög. 85-percentilen 2018 var 56 km/h alltså, **16 km/h över** skyltad hastighetsgräns.

**Gamla Nynäsvägen** mellan Anna Marias väg och Haningeleden (3051) har sänkts från 50 till 40 km/h, medan 85-percentilhastigheten enbart sänkts med 1 km/h sedan 2014. 85-percentilen 2018 var 55 km/h alltså, **15 km/h över** skyltad hastighetsgräns.

**Gamla Nynäsvägen** mellan Rörvägen och infart Hanvedens IP (3014) har sänkts från 70 till 60 km/h och även om 85-percentilhastigheten har sänkts från med 5 km/h sedan 2014 så är hastigheten fortfarande för hög. 85-percentilen 2018 var 72 km/h, alltså **12 km/h över** skyltad hastighetsgräns.

**Söderbyleden** mellan Vendelsövägen och väg 260 Gudöbroleden (3040) har sänkts från 50 till 40 km/h och även om 85-percentilhastigheten har sänkts från med 4 km/h sedan 2014 så är hastigheten fortfarande för hög. 85-percentilen 2018 var 51 km/h, alltså **11 km/h över** skyltad hastighetsgräns.

**Nordenskiölds väg** mellan Gamla Nynäsvägen och Palanders väg (3025) har skyltad hastighet 30 km/h och även om 85-percentilhastigheten har sänkts från med 5 km/h sedan 2016 så är hastigheten fortfarande för hög. 85-percentilen 2018 var 40 km/h, alltså **10 km/h över** skyltad hastighetsgräns. Här kan en fysisk åtgärd vara aktuell på sikt.

Det bör tilläggas att slangarna är placerade på raksträckor där föraren kan bestämma farten själv utifrån vetskapen om den aktuella skyltade hastigheten. Inga fysiska åtgärder på sträcka är aktuella förutom på Nordenskiölds väg, där vägmarkering kan bli aktuellt som åtgärd för att reducera hastigheten.

Däremot är det viktigt att hastigheten sänks inför GCM-passager på de aktuella vägarna. Detta kan åstadkommas med exempelvis räfflor i vägen samt hastighetsreducerande utformning av GCM-passagen.



## Antalet döda och allvarligt skadade i trafiken

I Trafiksäkerhetsprogram 2017 sattes ett mål om att Haninge kommun ska bidra till det nationella målet om att minska antalet döda till 220 och allvarligt skadade med 25 % fram till år 2020. Målen fram till år 2021 föreslogs vara:

- ▶ Antalet skadade på det kommunala vägnätet minskas med 25 % fram till år 2021 jämfört med antalet under ett genomsnittså 2010-2014.
- ▶ Ingen ska dödas på det kommunala vägnätet år 2021.

STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) är en databas som samlar och hanterar all information om skador och olyckor inom svenska vägtransportssystemet.

Systemet bygger på olycksdata inrapporterad från polis och sjukvård. Den polisrapporterade statistiken är rikstäckande sedan 2003 och har således god tillförlitlighet. Den sjukvårdsrapporterade statistiken är rikstäckande sedan 2017.

STRADA visar inte på det verkliga antalet olyckor som inträffat under en tidsperiod, detta beror dels på mörkertal i form av personer som inte uppsöker akutsjukhus, och dels på grund av *underrapportering*. Denna underrapportering kan i sin tur bero på att polis eller sjukvård inte hunnit med att fylla i skaderapporter på grund av sjukskriven, eller av annan anledning frånvarande, personal. Det kan också bero på att IT-systemet för registrering tillfälligt inte fungerar optimalt. För Haninge kommun finns ett mörkertal i och med att många skadade söker vård på närsjukhuset i Handen, vilket är ett sjukhus som inte rapporterar till STRADA.

År 2014 finns en underrapportering i Stockholms län från både polis och sjukvård vilket gör att denna information bör beaktas med viss försiktighet. För polisrapporterad statistik har bortfallet uppskattats till 36 % av olyckorna. Bortfallet beror bland annat på införandet av ärendehanteringssystemet PUST Siebel<sup>1</sup>. För sjukvårdsrapporterad statistik finns bortfall bland annat på grund av sjukskriven personal fr.o.m. juli 2014.

Följande analyser är aktuella för uppföljning av Trafiksäkerhetsprogram 2017:

- ▶ Olyckor fördelat på väghållare
- ▶ Analys av olyckorna, vilka skadas (olyckstyper)
- ▶ Analys av utvecklingen per år med befolkningsutvecklingen i beaktande
- ▶ En fördjupad analys av olyckorna där barn är inblandade

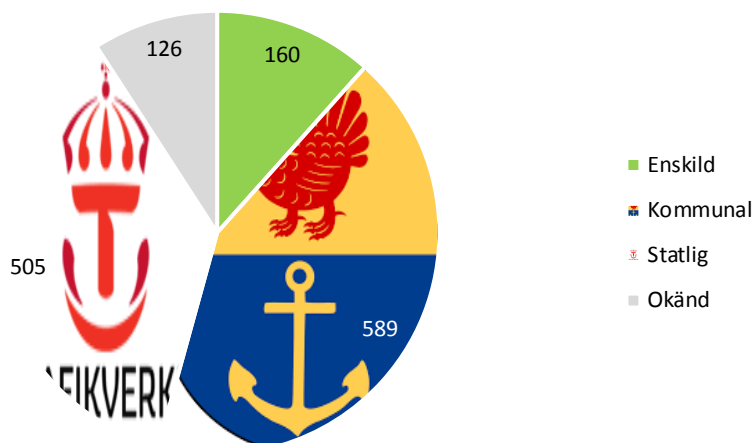
Analysen baseras på olyckor och skador från STRADA för den senaste femårsperioden (inkl. 2018, dvs 2014-2018). Analysen följer samma principer som i Trafiksäkerhetsprogrammet 2017, dvs baseras på polis- och sjukvårdsdata och fokuserar huvudsakligen på omkomna och skadade på kommunalt vägnät. Inledningsvis redovisas därutöver olyckor fördelat på väghållare och väghållarbortfallet studeras.

<sup>1</sup> Statens Offentliga Utredningar, 2014. *Olycksregister och djupstudier på transportområdet*



### Skadade personer i olyckor per väghållare

43 % av de som skadas i trafikolyckor inom Haninge kommun gör det på kommunalt vägnät. Statligt vägnät: 37 %, enskilt vägnät: 12 %, okänd väghållare: 9 %. Siffrorna avser åren 2014-2018.



Figur 0-1 Antalet skadade och omkomna personer i Haninge, STRADA 2014-2018 polis- och sjukvård, fördelat på väghållare

I trafiksäkerhetsprogrammet 2017 granskades personskador som inträffat där det var okänd väghållare. Andelen med okänd väghållare var då 24 % att jämföra med 9 % nu. Enligt granskningen skedde 68 % av personskadorna skedde på kommunalt vägnät. Förhållandet förmodas vara detsamma i denna undersökning, och därmed adderas 68 % av de 9 % personskadorna på okänt vägnät till kommunalt vägnät.







## Översikt

Antalet skadade i samtliga skadegrader, förutom lindrigt skadad har minskat avsevärt från perioden 2010-2014 till 2014-2018 på kommunalt vägnät. Den aktuella utvecklingen tyder på att målen om reducering till 2021 kan nås, åtminstone för allvarliga och måttliga skador.

Att allvarliga och måttliga olyckor har minskat samtidigt som lindriga har ökat kan till stor del förklaras av att olyckstyper såsom singel motorfordon och motorfordon i kollision med motorfordon har ökat, merparten av dessa olyckstyper utgörs av lindriga olyckor. Samtidigt har oskyddade trafikanters (såsom cyklister och fotgängares) olyckor minskat, dessa utgörs till en större del av måttliga olyckor. Oskyddade trafikanter utgör även hälften av de som skadats allvarligt. Se mer i kapitel **Fel! Hittar inte referenskölla..**

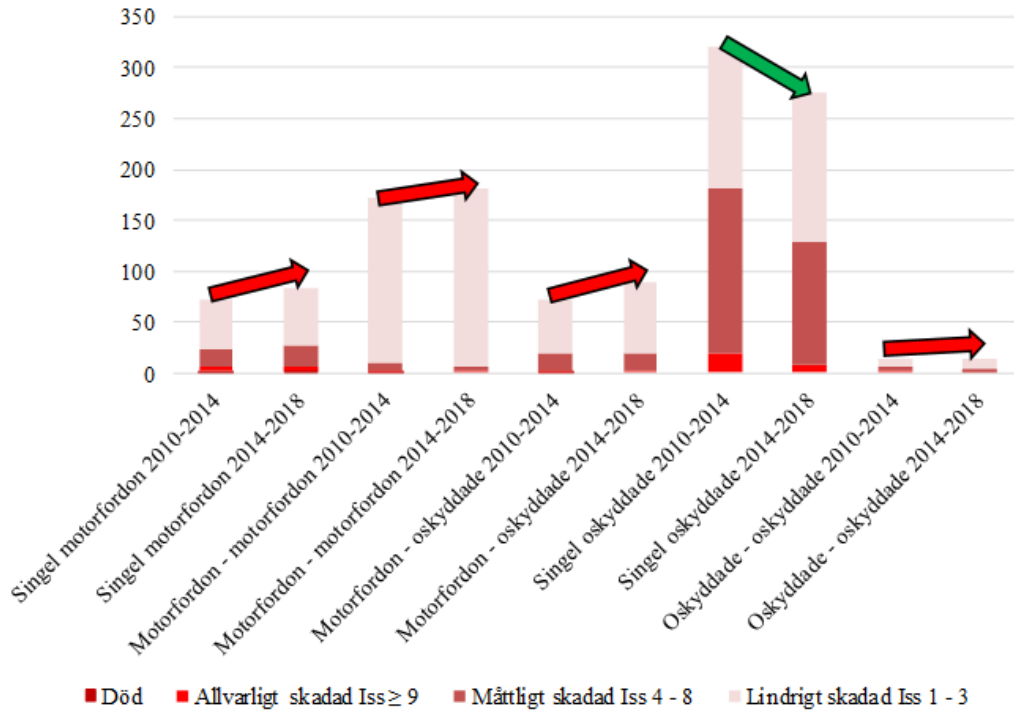
Tabell 0-1 Översikt av skadade personer på kommunalt vägnät i Haninge kommun.

|  | Död   | Allvarligt skadad   | Måttligt  | Lindrigt skadad   |
|--|---|---|---|---|
| Antal skadade personer under ett genomsnittså 2010-2014        | 0,8   | 5,8   | 43  | 88  |
| <b>Antal skadade personer under ett genomsnittså 2014-2018</b> | <b>0,6</b>  | <b>3,3</b>  | <b>33</b>   | <b>101</b>  |
| <b>Förändring 2014-2018</b>                                    | <b>-25 %</b>  | <b>-43 %</b>  | <b>-23 %</b>  | <b>+14 %</b>  |
| Mål om reducering till år 2021                                 | 100 %   | 25 %  | 25 %  | 25 %  |
| Lokalt mål år 2021   | 0   | 4,4   | 32,3  | 66  |
| Utveckling i linje med målen år 2021                           | Delvis  | Ja  | Ja  | Nej   |
|  |  |  |  |  |



## Skadade personer per olyckstyp

Nedan har antalet skadade personer inom kommunalt vägnät fördelats per olyckstyp 2014-2018 samt en jämförelse gjorts med perioden 2010-2014.



Figur 0-2 Jämförelse mellan antal skadade i olika olyckstyper mellan femårsperioderna 2010-2014 och 2014-2018. Enbart kommunal väghållare. I gruppen oskyddade ingår fotgängare, cyklister och mopedister. I kategorin motorfordon - motorfordon ingår upphinnande och korsande etc.

Antalet skadade i motorfordon och i kollisioner mellan motorfordon och oskyddade trafikanter har ökat, medan antalet skadade oskyddade trafikanter i singelolyckor har minskat. Antalet fotgängare i fallolyckor och cyklister i singelolyckor står för majoriteten av de skadade såväl för åren 2010-2014 och 2014-2018. Minskningen av antalet skadade i olyckstypen singel-oskyddade förklarar den positiva utvecklingen.





Tabell 0-2 Antal skadade personer på Haninges kommunala vägnät per olyckstyp 2014-2018

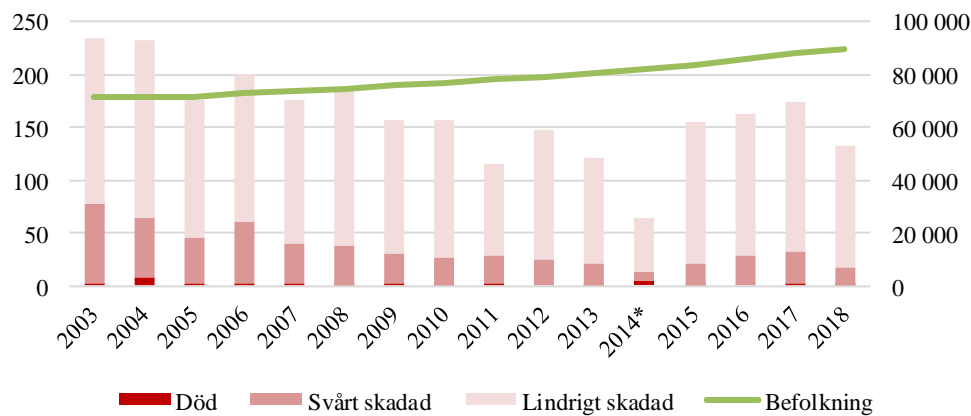
| Olyckstyp  |                           | Antal skadade personer i det kommunala vägnätet |                           |                           |                           |
|--|---------------------------|---|---------------------------|---------------------------|---------------------------|
|  |                           | Död   | Allvarligt skadad Iss ≥ 9 | Måttligt skadad Iss 4 - 8 | Lindrigt skadad Iss 1 - 3 |
| S  | Singel (motorfordon)      | 3   | 4                         | 21                        | 56                        |
| M  | Möte (motorfordon)        | 0   | 1                         | 0                         | 13                        |
| O  | Omkörning (motorfordon)   | 0   | 0                         | 0                         | 2                         |
| U  | Upphinnande (motorfordon) | 0   | 0                         | 1                         | 113                       |
| A  | Avsvängande (motorfordon) | 0   | 0                         | 3                         | 16                        |
| K  | Korsande (motorfordon)    | 0   | 1                         | 1                         | 30                        |
| C  | Cykel - Motorfordon       | 0   | 1                         | 6                         | 37                        |
| F  | Fotgängare - Motorfordon  | 0   | 1                         | 11                        | 34                        |
| G0   | Fotgängare singel         | 0   | 5                         | 74                        | 66                        |
| G1   | Cykel singel              | 0   | 1                         | 42                        | 57                        |
| G2   | Moped singel              | 0   | 2                         | 5                         | 23                        |
| G3   | Cykel – Fotgängare        | 0   | 0                         | 1                         | 3                         |
| G4   | Cykel – Cykel             | 0   | 1                         | 2                         | 5                         |
| G5   | Cykel – Moped             |   |                           |                           |                           |
| G6   | Moped - Fotgängare        | 0   | 0                         | 1                         | 2                         |
| G7   | Moped – Moped             |   |                           |                           |                           |
| G8   | Fotgängare - Fotgängare   |   |                           |                           |                           |
| W  | Vilt (motorfordon)        | 0   | 0                         | 0                         | 3                         |
| V  | Övrigt                    | 0   | 0                         | 4                         | 13                        |
| J8   | Tåg – Motorfordon         |   |                           |                           |                           |
| <b>Skadade personer under fem år</b>   |                           | <b>3</b>  | <b>17</b>                 | <b>172</b>                | <b>473</b>                |
| <b>Skadade personer under ett genomsnittså (2014-2018)</b>                               |                           | <b>0,6</b>                                      | <b>3,3</b>                | <b>*33</b>                | <b>*101</b>               |
| <i>*Enbart fr.o.m. 2015 för måttliga och lindriga olyckor p.g.a. underrapporteringen</i> |                           |   |                           |                           |                           |
| Skadade personer under ett genomsnittså (2010-2014)                                      |                           | 0,8   | 5,8                       | *43                       | *88                       |
| <i>Enbart t.o.m. 2013 för måttliga och lindriga olyckor p.g.a. underrapporteringen</i>   |                           |   |                           |                           |                           |



### Analys av utvecklingen per år med befolkningsutvecklingen i beaktande

Befolkningen i Haninge kommun har ökat från drygt 71 000 år 2003 till ca 90 000 år 2018, en ökning med drygt 25 %. Under perioden har dock antalet skadade personer i trafikolyckor minskat. Samtliga väghållare är inräknade. Att statistiken enbart är polisrapporterad betyder att singelolyckor för fotgängare respektive cyklister saknas helt respektive i hög grad.

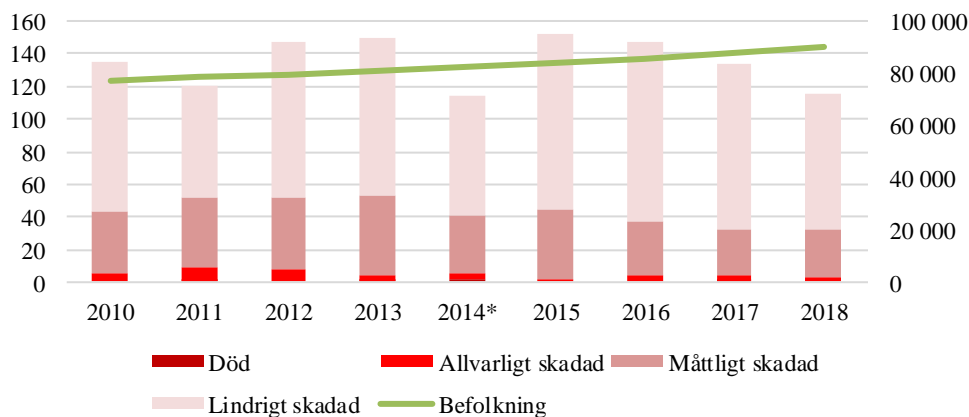
#### Antal skadade personer 2003-2018 (polisrapporterad statistik)



Figur 0-3 Antal skadade personer per år i Haninge kommun (samtliga väghållare) Observera att fotgängare singel saknas då det är polisrapporterad statistik.

Även när man ser till skadade personer på kommunalt vägnät, baserat på olyckor och skador från STRADA polis- och sjukvårdsdata på kommunalt vägnät, minskar antalet skadade i trafikolyckor trots att befolkningen har ökat stadigt.

#### Antal skadade personer 2010-2018 (polis- och sjukvårdsrapporterad statistik)



Figur 0-4 Antal skadade personer per år i Haninge kommun (kommunal väghållare). Polis- och sjukvårdsrapporterad statistik.



### **En fördjupad analys av olyckorna där barn (<18 år) är inblandade**

Samtliga analyser nedan avser barn (0-17 år) på kommunalt vägnät under femårsperioden 2014-2018. Statistiken är hämtad från både polis och sjukvård.

De vanligaste olyckstyperna är:

- ▶ Cykel singel: 30 skadade barn (9 måttligt och 21 lindrigt)
- ▶ Moped singel: 24 skadade barn (2 allvarligt, 3 måttligt och 19 lindrigt)
- ▶ Cykel/moped – Motorfordon: 16 skadade barn (1 måttligt och 15 lindrigt)
- ▶ Fotgängare – Motorfordon: 14 skadade barn (3 måttligt och 11 lindrigt)
- ▶ Fotgängare singel: 12 skadade barn (5 måttligt och 7 lindrigt)

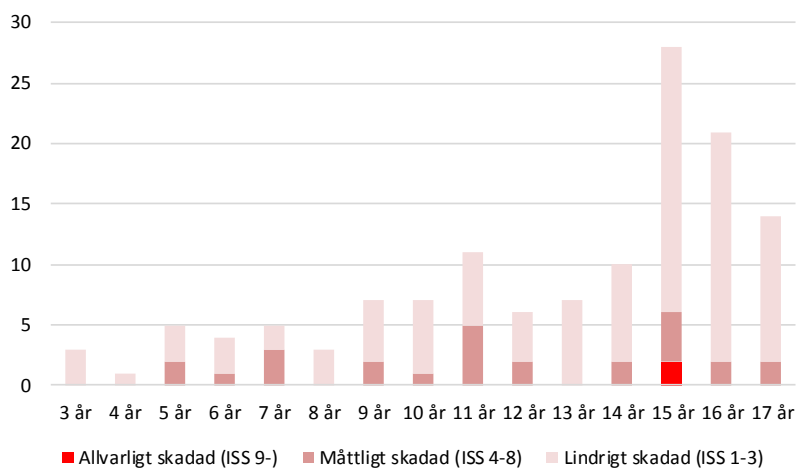
Dessa olyckstyper utgör 80 % av de skadade barnen, övriga typer avser barn som färdas i bil.

Totalt har 144 barn skadats (alla grader inkl. okänd skada) under perioden. Antalet varierar kraftigt mellan olika år:

- ▶ 2014 22 skadade barn
- ▶ 2015 38 skadade barn
- ▶ 2016 38 skadade barn
- ▶ 2017 31 skadade barn
- ▶ 2018 15 skadade barn

Av de barn som skadas är ca 60 % pojkar och 40 % flickor.

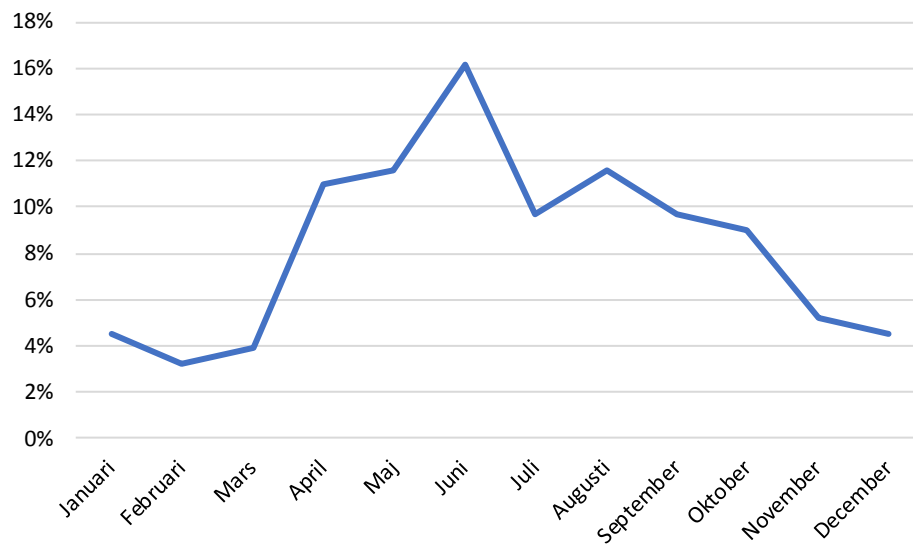
Barn runt 15 år var de som skadades värst, både sett till antal och till skador, under den gångna femårsperioden.



Figur 0-5 Antal skadade barn per ålder och skadegrad.

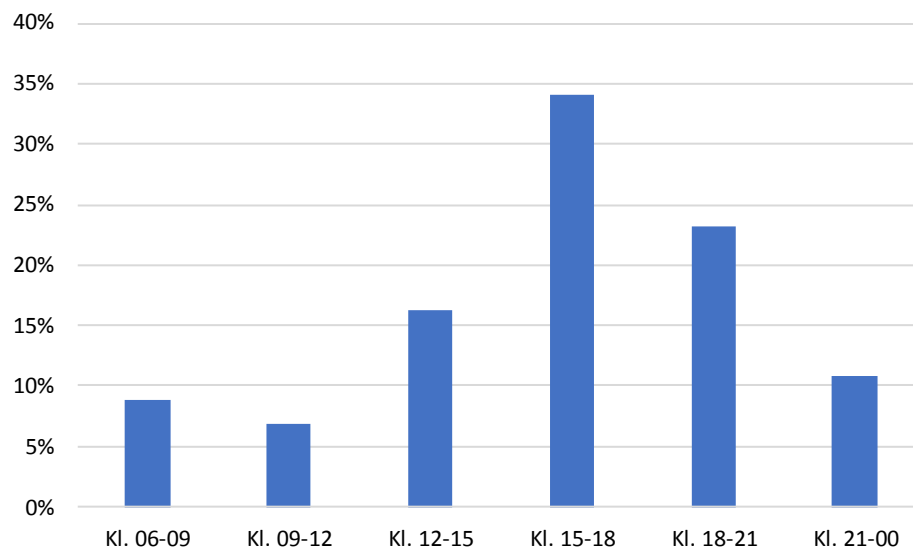
Barns skador varierar sett över året, där juni är den månad då flest barn skadas.





Figur 0-6 Andel skadade barn i trafikolyckor på kommunalt vägnät sett över året

Barns skador varierar även över dygnet. Flest barn skadas under eftermiddagen.



Figur 0-7 Andel skadade barn i trafikolyckor på kommunalt vägnät sett över dygnet



### **Djupstudie dödsolyckor alla väghållare**

Totalt har 10 personer omkommit i trafikolyckor inom Haninge kommun mellan 2014 och 2018; Fyra på statligt vägnät, tre på enskilt vägnät och tre på kommunalt vägnät.

Olyckorna på enskilt vägnät avser män i 70-årsåldern, två omkom cykel singelolyckor en omkom som fotgängare i kollision med motorfordon.

Olyckorna på statligt vägnät avser män i åldern 20-50 år där tre omkommit i motorcykelolycka och en i olycka med personbil. Personbilsolyckan var på 110-väg och MC-olyckorna var på 50- respektive 70-väg.

De tre olyckorna på kommunalt vägnät var samtliga av olyckstypen singelolycka med motorfordon. Två av dessa avser tung MC och en avser personbil. Två av olyckorna skedde på 70-väg och en skedde på 50-väg. Samtliga personer var män, en i tjugoårsåldern och två i femtioårsåldern.

- ▶ I ett av fallen konstaterades att fordonet färdats i mycket hög hastighet och att föraren tappat kontrollen.
- ▶ I ett annat fall konstaterades att fordonet färdats i mycket hög hastighet i kombination med ”trixande/vågat beteende”.
- ▶ I ett fall saknas klar bild av som skett.



## Säkra GCM-passager

I Trafiksäkerhetsprogram 2017 pekades säkra GCM-passager ut som ett prioriterat insatsområde och följande mål föreslogs för området:

- ▶ säkra upp två gcm-passager på huvudvägnätet för bil om året på tätortsnätet (från röd till grön). I vissa fall kan det vara acceptabelt att nivån bara går från röd till gul.

Säkra gång-, cykel- och mopedpassager (GCM) är en av grundstenarna inom trafiksäkerhet i tätort. Förutom att förbättra säkerhet, trygghet och tillgänglighet, kan säkra GCM-passager även påverka valet av färdmedel. Säkra GCM-passager gynnar alltså inte enbart nuvarande fotgängare och cyklister, utan kan uppmuntra ännu fler att gå eller cykla. För äldre kan säkra GCM-passager vara avgörande för att resor blir av. Enligt Trafikverket (2015) kan upp emot 20 liv räddas i Sverige varje år genom säkra GCM-passager på huvudvägnät för bil.

Data för säkerhetsklassificering av GCM-passager lagras i en GIS-portal. Datan baseras på en inventering av GCM-passager som genomfördes 2014 av NTF. Sedan dess har databasen uppdaterats kontinuerligt genom att Trafikverket och kommuner anmäler ombyggnader i vägrummet till NVDB. Sedan sker en klassning automatiskt efter de nya förutsättningarna, dvs en röd passage kan tex då bli grön.

### Kriterier för klassificering av GCM-passage, enligt Trafikverket 2016<sup>2</sup>

#### Grön ("säker") om:

1. Passagetyp = planskild passage överfart/underfart
2. Passagetyp = övergångsställe i plan/signalreglerat övergångsställe/annan ordnad passage i plan samt inom 15 m från farthindertyp – gupp/våghåla/vägkudde/förhöjs gcm-passage/förhöjd korsning
3. Passagetyp = övergångsställe i plan/signalreglerat övergångsställe/annan ordnad passage i plan samt inom 15 m från farthindertyp och max 30 km/h samt inom 15 m från farthindertyp – avsmalning av körfält/sidoförskjutning/refug/övrigt

#### Gul (delvis "säker") om:

4. Passagetyp = övergångsställe i plan/signalreglerat övergångsställe/annan ordnad passage i plan och max 30 km/h och mer än 15 m från farthinder
5. Passagetyp = signalreglerat övergångsställe och 40 km/h
6. Passagetyp = övergångsställe i plan / annan ordnad passage i plan och 40 km/h och inom 15 m från farthindertyp avsmalning/sidoförskjutning/refug/övrigt
7. Passagetyp = övergångsställe i plan/signalreglerat övergångsställe/annan ordnad passage i plan och inom 15 m från cirkulationsplats

Röd ("osäker") om inget av villkoren 1-7 är uppfyllt.



Tabell 0-1 Säkerhetsklassning av GCM-passager 2017 och 2019

|                                | 2017        | 2019         |
|--------------------------------|-------------|--------------|
| <b>Antal Passager i kommun</b> | <b>1141</b> | <b>1 159</b> |
| Grön kommun                    | 122 (11%)   | 133 (11%)    |
| Gul kommun                     | 620 (54%)   | 633 (55%)    |
| Röd kommun                     | 399 (35%)   | 393 (34%)    |
| <b>Antal Passager i tätort</b> | <b>207</b>  | <b>210</b>   |
| Grön tätort                    | 73 (35%)    | 69 (33%)     |
| Gul tätort                     | 60 (29%)    | 74 (35%)     |
| Röd tätort                     | 74 (36 %)   | 67 (32%)     |

Av figuren framgår att andelen röda passager minskar både i hela kommunen och inom tätortsområden vilket är positivt. Det kommunala målet, på sidan ovan, kan sägas vara delvis uppfyllt då antalet röda passager i tätort har minskat, dock så har även antalet gröna passager minskat.

Enligt Trafikverkets rapport *Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2017*<sup>3</sup> så var 27 % av GCM-passagererna i tätort gröna år 2017 och målet för år 2020 är att 35 % ska vara gröna. I jämförelse med den nationella nivån ligger alltså Haninge bra till och har god chans att både nå och överträffa det nationella målet för 2020 om arbetet trappas upp.

<sup>3</sup> [https://trafikverket.ineko.se/Files/en-US/46364/Ineko.Product.RelatedFiles/2018\\_143\\_analys\\_av\\_trafiksakerhetsutvecklingen\\_2017\\_malstyrning\\_av\\_trafiksakerhetsarbetet\\_mot\\_etappmalen\\_2020.pdf](https://trafikverket.ineko.se/Files/en-US/46364/Ineko.Product.RelatedFiles/2018_143_analys_av_trafiksakerhetsutvecklingen_2017_malstyrning_av_trafiksakerhetsarbetet_mot_etappmalen_2020.pdf)

