

**§ 5****Trafiksäkerhetsplan för Stockholms stad**

T 2020/03235

BRO 2021/271

**Beslut**

Stadsdelsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande till trafiknämnden som svar på remissen avseende Trafiksäkerhetsplan för Stockholm.

**Sammanfattning av ärendet**

Trafiknämnden i Stockholm fattade 2021-05-27 beslut om att skicka ut förslag på ny Trafiksäkerhetsplan för Stockholms stad på remiss. Trafiknämnden önskar få in synpunkter och svar på remissfrågorna. Bromma Stadsdelsförvaltning har ett begränsat ansvarsområde med en tyngdpunkt som avser trafiksäkra GC-vägar på parkmark. Ett perspektiv som saknas är att el-drivna sparkcyklar på kort tid har blivit ett nytt trafikslag och en ny faktor att räkna med. Sparkcykeln framförs både på gångbanor, cykelvägar samt gator och är en källa till både nya typer av olyckor samt medför en ökad risk för olyckor. Då denna typ av fordon numera kan ses som ett stående inslag i trafiken bör detta därför uppmärksammas i trafiksäkerhetsarbetet. Då hastigheterna har ökat i cykeltrafiken finns det en stark anledning att skilja gång- och cykeltrafiken åt i möjligaste mån. De valda åtgärdsområdena speglar trafikanterna i samhället idag och känns därför aktuella. Dock går det att belysa hur människors attityder till regelefterlevnad påverkar trafiksäkerheten i en allt högre grad.

**Förslag till beslut**

Johan Heinonen m.fl. (S) lämnade ett förslag till beslut.

**Beslutsgång**

Ordföranden ställde förslagen mot varandra och konstaterade att nämnden ställde sig bakom förvaltningens förslag.

**Reservation**

Johan Heinonen m.fl (S) reserverade sig till förmån för eget förslag till beslut:

"Att i huvudsak godkänna förvaltningens förslag till beslut  
Att därutöver anföra följande

Det gläder oss att staden tagit fram ett förslag till ny trafiksäkerhetsplan. Det är något som vi socialdemokrater har föreslagit flera gånger, bland annat i en motion i maj 2019 i

kommunfullmäktige. Vi har lyft att fokus på oskyddade trafikanter måste öka, och vi välkomnar att detta nu görs i förslaget till ny plan.

Den i särklass vanligaste trafikolyckan är fallolyckor bland gående, det vill säga att man halkar, snubblar eller ramlar när man promenerar. Fallolyckor bland fotgängare är inte bara den absolut vanligaste trafikolyckan, utan också den olyckskategori där flest personer skadas allvarligt. De flesta som skadas i en fallolycka är kvinnor och många är äldre. Den vanligaste orsaken till fallolyckan är halka på grund av snö och is.

Den näst vanligaste trafikolyckan där trafikanten skadas allvarligt är singelolycka med cykel. Även här är halka på grund av snö och is, men också löst grus, de vanligaste vägomständigheterna.

Vinterväghållningen för gående och cyklister är således avgörande för att minska de allvarliga trafikolyckorna i Stockholm. Att stadens vinterväghållning framgångsrikt utvecklats med sopsaltning av cykelbanor är mycket bra, men det krävs mer åtgärder för de gående. Det är bra att vinterväghållningen nämns i åtgärdsplanen, men det behövs skarpare skrivningar än att staden ska ställa krav och följa upp sina krav. Ambitionerna för sopsaltning av gångbanor måste höjas.

När det kommer till vinterväghållning är det också betydelsefullt att analysera hur klimatförändringarna kommer att påverka vinterväglaget. I och med kraftigare nederbörd och snabbare temperaturväxlingar blir det svårare att klara halkbekämpningen på isbelagda gång- och cykelbanor. Med fler sådana situationer kommer de framtida kostnaderna för vinterväghållningen att öka kraftigt, särskilt med tanke på att en rimlig vinterväghållning behöver upprätthållas för att minimera antalet fallolyckor för gångtrafikanter.

Brist på säkerhet och trygghet påverkar stockholmarnas resval och är inte bara ett hinder för aktivt resande så som cykling utan också ett hinder för kollektivtrafikresande. Anledningen är att en kollektivtrafikresa måste ses från dörr till dörr – om inte gång- eller cykelbanan till kollektivtrafiken är säker och trygg så väljs även kollektivtrafik bort. Därför är en säker och trygg gatumiljö för gående och cyklister även viktig för kollektivtrafikresandet.

I Socialdemokraternas motion från maj 2019 i kommunfullmäktige lyfte vi att trafiksäkerhetsplanen bör kompletteras med en redovisning och analys av trafikolyckornas omfattning och samhällskostnader. Detta är särskilt viktigt mot bakgrund av bristerna i statistiken och de stora mörkertalen, främst gällande olyckor med oskyddade trafikanter som cyklister och fotgängare. Det gläder oss att förslaget till trafiksäkerhetsplan nu innehåller en

analys av kostnader för olyckor. Vi kan läsa att olycksvärderingen för vägtrafikolyckor på det kommunala vägnätet i Stockholms stad uppgår till cirka 6,5 miljarder kronor per år. Av detta står fallolyckor för 2,9 miljarder kronor och singelolyckor med cykel för 1,6 miljarder kronor. Det är oerhörda kostnader. Som en jämförelse kostade all vinterväghållning 175 miljoner kronor för hela vintersäsongen 2020/2021, alltså 6 procent av kostnaderna för endast fallolyckorna. Att förbättra vinterväghållningen så att olyckorna minskar är med andra ord en samhällsekonomisk investering, utöver det ovärderliga i att det mänskliga lidandet minskar.

I förslaget till trafiksäkerhetsplan kan vi läsa att elsparkcyklarna innebär en ökning av antalet olyckor. Det handlar inte bara om singelolyckor bland elsparkcyklister, utan även fler fallolyckor för gående och fler kollisioner med andra trafikanter så som cyklister och gående. Vi instämmer tillfullo i förvaltningens påpekande att det saknas perspektiv gällande elsparkcyklar i förslaget till trafiksäkerhetsplan och därför bör uppmärksammas i trafiksäkerhetsarbetet. Det behövs en fördjupad analys av elsparkcyklarnas konsekvenser för trafiksäkerheten. Staden behöver ställa krav på exempelvis hastighetsbegränsning, begränsning till en person per elsparkcykel, alkoholförmätare och åldersgräns. Även en informationskampanj behövs om vilka trafikregler som gäller för elsparkcyklar och vilka riskfyllda situationer som kan uppstå i trafiken. Uppställningsplatser behövs också. Elsparkcyklar som ligger slängda runt om i vår gatumiljö bidrar inte bara till otrygghet utan även till sämre framkomlighet och fler olyckor, inte minst bland rörelsehindrade och äldre.

Nöjdheten med trafiksäkerheten för gående och cyklister har minskat och var år 2020 nere på endast 31 procent. En anledning till detta är konflikterna mellan olika trafikslag, något som ökar i och med att mångfalden av olika typer av fordon ökar. I trafikmiljön finns nu en mängd varianter på fordon, så som cyklar i olika storlekar från små barncyklar till vikcyklar och stora lastcyklar, cyklar i olika varianter som drivs fram av elkraft istället för muskelkraft, elsparkcyklar, eldrivna skateboards och hoverboards. Mycket tyder på att utvecklingen framöver kommer att innebära en än större variation och mångfald av olika typer av mikromobilitet. En utveckling med såväl större, bredare och längre cyklar, mindre och lättare fordon samt mikromobilitet med stor variation i hastighet ställer ökade krav på utformningen av främst cykelinfrastrukturen. Det kommer att krävas stora åtgärder för att undvika att konflikterna mellan olika trafikslag eskalerar till dess att situationen blir ohållbar för samtliga trafikslag. En av de viktigaste åtgärderna för att skapa trygga och trafiksäkra miljöer är trafikseparering av cykelbanor. En väl fungerande

cykelinfrastruktur underlättar för såväl cyklister som gångtrafikanter och bilister.

Staden bör initiera en särskild informationskampanj som har fokus just på de oskyddade trafikanternas situation i Stockholmstrafiken. Vikten av anpassning av hastigheter, betydelsen av större hänsyn till varandra för samtliga trafikslag, användning av cykelhjälm för minskning av allvarliga skador hos cyklister och inte minst en allmän information om faktiska risker för liv och hälsa som finns för trafikanter i en storstad som Stockholm.

Vi tycker att det är bra att trafiksäkerhetsplanens mål och inriktning ska följas av en åtgärdsplan med konkreta och tidsatta åtgärder. Det är också bra att åtgärdsplanen och dess åtgärder ska följas upp årligen. I förslaget står det att uppföljningen gör det möjligt att ändra ambitionsnivå och prioriteringar. Det framgår dock inte vem mottagaren av uppföljningen är och vem som beslutar om ny åtgärdsplan. Vi anser att den årliga uppföljningen ska presenteras för trafiknämnden tillsammans med eventuella ändringar i ambitionsnivå och prioriteringar.

I motionen från maj 2019 i kommunfullmäktige föreslår vi socialdemokrater också att det behövs fördjupade analyser av vissa frågor kopplade till trafiksäkerhet. Vi har redan nämnt två: elsparkcyklarnas konsekvenser för trafiksäkerheten samt klimatförändringarnas konsekvenser för att upprätthålla en trafiksäker vinterväghållning. När den årliga uppföljningen presenteras skulle det vara bra att även presentera en fördjupad analys av viktiga frågor för trafiksäkerheten."

#### **Särskilt uttalande**

Johan Paccamonti m.fl (M), Hanna Wistrand (L), Karl Persson (MP) och Mario Moya (KD) lämnade ett särskilt uttalande:

"Den grönbå majoriteten ställer sig bakom förvaltningens svar på samrådet och vill härutöver anföra följande:

Vi vill lyfta Pensionärsrådets synpunkt om att fallolyckor bör räknas med i statistiken.

Funktionshinderrådet har synpunkter på att det saknas ett funktionshinderperspektiv och en konsekvensanalys för gångtrafikanter av det som planeras att göras i planen. Man har även önskemål om att genomgående använda begreppet trafikant, ex cykeltrafikant, gångtrafikant samt att samspelet mellan de olika trafikanterna framgår tydligare.

Vidare anser funktionshinderrådet att planen skulle behöva ta ett grepp om helhetsperspektivet och se till hela staden och inte bara

enskilda områden. Ett problem är att så många cyklister kör på trottoarerna. Tydligare markeringar för var cykelbanan slutar och gångbanan tar vid behövs.

Förutom det förvaltningen redan anfört gällande elsparkcyklar poängterar funktionshinderrådet att elsparkcyklarna är ett väldigt stort problem för synskadade."

**Handlingar i ärendet**

- 535975 (Godkänd - R 1) Trafiksäkerhetsplan för Stockholm
- BRO 2021/271-2.2 29 Bilaga 1

## **Signerat av**

Detta dokument har signerats digitalt av följande personer

<b>Namn</b>	<b>Datum</b>
JOHAN,ANDREASSON	2021-09-24
LILLEMOR,SAMUELSSON	2021-09-24