

Ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter

Motion av Jan Valeskog (S)

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.
Motionen anses besvarad med hänvisning till vad som sägs i utlåtandet.

Föredragande borgarrådet Daniel Helldén anför följande.

Ärendet

Jan Valeskog (S) har väckt en motion i kommunfullmäktige om ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. I motionen förslås att kommunfullmäktige beslutar att trafiknämnden tar fram ett nytt trafiksäkerhetsprogram med särskilt fokus på oskyddade trafikanter. Vidare föreslås ett antal övriga åtgärder för ökad trafiksäkerhet.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, trafiknämnden, Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd, Skärholmens stadsdelsnämnd, Älvsjö stadsdelsnämnd, kommunstyrelsens pensionärsråd, kommunstyrelsens råd för funktionshinderfrågor, Cykelfrämjandet, Funktionsrätt Stockholms stad (tidigare HSO), NTF, PRO och Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI).

Cykelfrämjandet, NTF och VTI har inte inkommit med svar.

Stadsledningskontoret konstaterar att trafiknämnden under 2020 tar fram ett nytt trafiksäkerhetsprogram som ska gälla från 2021 samt att trafiknämnden i kommunfullmäktiges budget för 2020 har fått i uppdrag att säkerställa att staden erhåller den kvalitet som är beställd vad gäller vinterväghållningen.

Trafiknämnden bekräftar att ett nytt trafiksäkerhetsprogram tas fram och anger att flera av de brister som påpekas och de förslag som lyfts i motionen kommer att behandlas under arbetet.

Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd anger att nämnden arbetar aktivt med att förbättra trafiksituationen för oskyddade trafikanter genom att minska möjlig-

heter till olovlig körning på parkvägar samt minska antalet halkolyckor genom sandning av gång- och cykelvägar.

Skärholmens stadsdelsnämnd anser att stor hänsyn behöver tas till klimatställningen i det nya trafiksäkerhetsprogrammet, både gällande förändrade väderförhållanden samt ökade promenader och cykelresor.

Älvsjö stadsdelsnämnd anger att trafiksäkerhetsfrågorna i stadsdelen mycket handlar om bilister som kör för fort samt att trottoarerna är smala, cykelbanor saknas och de flesta övergångsställen saknar trafikljus.

Kommunstyrelsens pensionärsråd anser att äldreperspektivet behöver ges ett stort utrymme i trafiksäkerhetsarbetet och lyfter bland annat vikten av att trottoarer och gångbanor inte blockeras, adekvat snö- och halkbekämpning för gående samt längre gröntid för gående på övergångsställen.

Kommunstyrelsens råd för funktionshinderfrågor anser att särskilt fokus bör läggas på övergångsställen och busshållplatser, att halkbekämpning behöver utföras likvärdigt på cykelbanor och gångbanor samt att gångbanor inte ska blockeras av uteserveringar med mera.

Funktionsrätt Stockholms stad (tidigare HSO) lyfter vikten av ett tydligt funktionshinderperspektiv i trafiksäkerhetsarbetet.

PRO instämmer i behovet av ett äldreperspektiv och av adekvat snö- och halkbekämpning på gångbanor och trottoarer.

Mina synpunkter

Oskyddade trafikanter är de mest utsatta i trafiken och i fokus för stadens trafiksäkerhetsarbete. I nu gällande trafiksäkerhetsprogram för 2010-2020 pekas barn, äldre och personer med funktionsnedsättning ut som särskilt prioriterade grupper.

Trafiknämnden har under många år genomfört stora investeringar för att förbättra trafiksäkerheten med fokus på oskyddade trafikanter. Vi bygger fler och bredare gångvägar och cykelbanor för att ge oskyddade trafikanter mer yta att röra sig på med separering från övriga trafikslag, minskade konflikter och ökad trafiksäkerhet. Inom arbetet med Plan för säkra och trygga skolvägar bygger vi hastighetsdämpande åtgärder som gör att barn på ett säkert sätt kan gå och cykla till skolan. Samtliga delar av staden får nya hastighetsplaner med sänkta hastighetsgränser på ett stort antal gator och fysiska hastighetsdämpande åtgärder för att se till att hastighetsgränserna följs.

Sopsaltning på gång- och cykelbanor har genomförts sedan år 2012 i allt större omfattning och de senaste vintrarna även utökats till trottoarer, vilket markant förbättrar vinterväglaget för oskyddade trafikanter och minskar risken

för halkolyckor. Under denna vinter 2019/2020 fanns ytterligare satsningar och metodutveckling kring sopsaltning för gående planerade men snön uteblev tyvärr och försöken blir därmed svåra att utvärdera.

Mycket arbete återstår fortfarande för att skapa en trafiksäker miljö för oskyddade trafikanter. Som framgår av trafiknämndens verksamhetsplan för 2019 påbörjades då arbetet med att revidera stadens trafiksäkerhetsprogram samt att det nya trafiksäkerhetsprogrammet kommer ha ett ökat fokus på sambandet mellan drift och underhåll och olyckor med oskyddade trafikanter. Detta torde motionären ha noterat då när nämnden antog verksamhetsplanen i början av 2019.

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Motionen

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarråden Karin Wanngård, Jan Valeskog och Kadir Kasirga (alla S) och borgarrådet Clara Lindblom (V) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Att tillstyrka motionen.
2. Att därutöver anföra följande.

Det är glädjande att majoriteten instämmer i att mycket arbete fortfarande återstår för att skapa en trafiksäker miljö för oskyddade trafikanter. Däremot kommenteras inte något av motionens förslag på hur oskyddade trafikanter behöver prioriteras.

Vi menar att det nya trafiksäkerhetsprogrammet behöver kompletteras med en re-
dovisning och analys av trafikolyckornas omfattning och samhällskostnader i Stockholmstrafiken. I trafiknämndens remissvar kan vi läsa att: ”Utförda studier visar att samhällskostnaderna för trafikolyckor är höga. Samhället har stora pengar att tjäna på att olyckorna minskar och det är en naturlig del i ett trafiksäkerhetsprogram att belysa detta.”. Varför vill inte majoriteten öka transparensen när det kommer till trafikolyckornas samhällskostnader?

Det föredragande borgarrådet kommenterar inte heller förslaget att analysera hur klimatförändringarna kommer att påverka vinterväglaget. Vi håller med Skärholmens stadsdelsnämnd som anser ”det vara av vikt att klimatomställningsarbetet tas hänsyn till vid framtagandet av det nya trafiksäkerhetsprogrammet. Det gäller både ändrade omständigheter vid kraftigare och snabbare väderförhållanden och -omslag samt på

sikt ökade fotgängar- och cykelresor med den ökade belastning på gång- och cykelnätet som detta för med sig”.

Inte heller kommenteras förslaget om att initiera en särskild informationskampanj som har fokus just på de oskyddade trafikanternas situation i Stockholmstrafiken. Vi menar att det finns stor potential i att öka informationen till stockholmarna kring frågor som anpassning av hastigheter, hänsynstagande till 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. Varför vill inte majoriteten arbeta med information till stockholmarna?

Slutligen vill vi poängtera att den grönbå majoriteten arbetar åt fel håll när det kommer till minskad biltrafik. Avgifterna för besöksparkering ligger still istället för att justeras i enlighet med parkeringsstrategin. Sopsaltningen sker fortfarande endast på cykelbanor och det saknas fortfarande teknikutveckling för särskilda sopsaltningsmaskiner som fungerar på gångbanor. Trafik- och gatumiljöplan för city är fortfarande stoppad, vilket innebär att satsningar uteblir för att främja cykel, gång och kollektivtrafik, minska gatuparkeringar och utveckla de offentliga rummen (gator, torg, platser och parker). Trängselskatten har majoriteten velat slopa vilket starkt skulle gynna bilismen och bilåkande. Att reda ut rättslaget för hur kommunen kan hantera elsparkcyklar har motarbetats, vilket stoppat kommunens förmåga att på ett effektivt kunna hantera förekomsten av detta nya inslag i trafikmiljön.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

Motionen anses besvarad med hänvisning till vad som sägs i utlåtandet.

Stockholm den 27 maj 2020

På kommunstyrelsens vägnar:
ANNA KÖNIG JERLMYR

Daniel Helldén

Mats Larsson

Reservation anfördes av Kadir Kasirga, Jan Valeskog, Karin Gustafsson och Catharina Piazzola (alla S) och Torun Boucher (V) med hänvisning till Socialdemokraternas och Vänsterpartiets gemensamma reservation i borgarrådsberedningen.

Ersättaryttrande gjordes av Sissela Nordling Blanco (Fi) med hänvisning till Socialdemokraternas och Vänsterpartiets gemensamma reservation i borgarrådsberedningen.

Remissammanställning

Ärendet

Jan Valeskog (S) har väckt en motion i kommunfullmäktige om ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. I motionen föreslås att kommunfullmäktige beslutar följande:

- Att trafiknämnden tar fram ett nytt trafiksäkerhetsprogram
- Att det nya trafiksäkerhetsprogrammet ägnar särskilt fokus åt oskyddade trafikanter
- Att en del av det nya trafiksäkerhetsprogrammet handlar om hur staden ska analysera trafikolyckornas samhällskostnader
- Att trafiknämndens årliga rapport om trafikolycksutvecklingen kompletteras med förslag på fördjupade analyser och åtgärdsförslag för ökad trafiksäkerhet
- Att trafiknämnden tar fram en analys av klimatförändringarnas påverkan på antal olyckor för oskyddade trafikanter, främst under vinterhalvåret
- Att trafiknämnden initierar en informationskampanj med fokus på de oskyddade trafikanternas situation i Stockholmstrafiken

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, trafiknämnden, Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd, Skärholmens stadsdelsnämnd, Älvsjö stadsdelsnämnd, kommunstyrelsens pensionärsråd, kommunstyrelsens råd för funktionshinderfrågor, Cykelfrämjandet, Funktionsrätt Stockholms stad (tidigare HSO), NTF, PRO och Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI).

Cykelfrämjandet, NTF och VTI har inte inkommit med svar.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 7 april 2020 har i huvudsak följande lydelse.

I kommunfullmäktiges budget för 2020 framgår bland annat att staden ska arbeta utifrån inriktningsmålet att Stockholm ska vara en hållbart växande och dynamisk storstad med hög tillväxt. En hållbart växande stad innebär bland annat att trafiksäkerheten

ska bibehållas eller öka samtidigt som fler fotgängare, cyklister och kollektivtrafikresenärer kommer att röra sig på stadens gator.

Kopplat till verksamhetsområdesmålet Stockholms infrastruktur främjar effektiva och hållbara transporter samt god framkomlighet finns en obligatorisk nämndindikator gällande *Upplevd trafiksäkerhet för gående och cyklister*. Utfallet för 2019 var 61 procent. Trafiknämnden har för år 2020 angett årsmålet 67 procent.

Stadens trafiksäkerhetsarbete utgår ifrån målsättningarna i det av kommunfullmäktige den 8 november 2010 beslutade *Trafiksäkerhetsprogram för Stockholm 2010-2020* (dnr 314-1099/2010, utl. 2010:113). Här anges bland annat att målet är att minska antalet omkomna och svårt skadade i trafiken med 40 procent till år 2020. Inom ramen för trafiksäkerhetsarbetet har trafiknämnden beslutat att genomföra en översyn av hastighetsgränserna i staden med målsättningen att minska antalet döda och skadade i trafiken. För ändamålet har kommunfullmäktige den 12 juni 2017 beslutat om inriktningen för de investeringar i fysiska åtgärder som är nödvändiga för att stödja rätt hastighet, vilka bedöms uppgå till cirka 750 mnkr (*Hastighetsplaner. Trafiksäkerhetsåtgärder i hela staden. Inriktningsbeslut*, dnr 124-893/2017, utl. 2017:150).

Stadsledningskontoret konstaterar att det av trafiknämndens verksamhetsplan för 2020 framgår att nämnden avser att ta fram ett nytt trafiksäkerhetsprogram som ska gälla från 2021. Vad gäller olycksfallsstatistiken kan det konstateras att vid den tidpunkt då stadens nuvarande trafiksäkerhetsprogram togs fram var det få sjukhus i Stockholmsregionen som rapporterade skadade. Därmed var det inte heller möjligt att sätta ett mål eller göra olycksanalyser utifrån sjukhusrapporterade olyckor. Numera rapporterar både Polisen och sjukhusen till den gemensamma olycksdatabasen Strada.

Stadsledningskontoret anser att metodutveckling är viktig inom alla verksamhetsområden och därmed även vad gäller snöröjning och halkbekämpning. Samtidigt måste de beprövade metoderna utföras i avsedd omfattning och stadsledningskontoret konstaterar att trafiknämnden i kommunfullmäktiges budget för 2020 har fått i uppdrag att säkerställa att staden erhåller den kvalitet som är beställd vad gäller vinterväghållningen. Detta ska ske genom att tillsammans med stadsdelsnämnderna utveckla enhetliga arbetssätt för uppföljning av entreprenadavtalen.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att besluta att motionen anses besvarad med vad som sägs i detta tjänsteutlåtande.

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 14 november 2019 följande.

1. Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.
2. Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 16 oktober 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholm stads trafiksäkerhetsprogram "*Trafiksäkerhetsprogram, för Stockholms stad, del 2, Inriktning, mål och åtgärder 2010-2020*" antogs av kommunfullmäktige 2010. Programmet anger mål och inriktning för trafiksäkerhetsarbetet i Stockholm samt pekar ut de för staden prioriterade insatsområdena.

Målet är, precis som påpekas i motionen, att minska antalet omkomna och svårt skadade i trafiken med 40 % till år 2020. Det stämmer också att svårt skadade endast omfattar polisrapporterade olyckor. Dessutom rapporterar polisen sällan singelolyckor med gående och cyklister. Vid den tidpunkt då stadens trafiksäkerhetsprogram togs fram var det få sjukhus i Stockholmsregionen som rapporterade skadade. Därav var det inte heller möjligt att sätta ett mål eller göra olycksanalyser utifrån sjukhusrapporterade olyckor. Bristen på underlag medförde också att t ex drift- och underhållsåtgärdernas effekt för att minska antalet olyckor underskattades. Numera rapporterar både polisen och sjukhusen till den gemensamma olycksdatabasen, Strada.

Det nationella trafiksäkerhetsmålet gäller för antalet döda och allvarligt skadade i vägtrafikolyckor och bygger på statistik från Strada, dvs. på olyckor rapporterade från både polis och sjukhus. I detta mål omfattas cyklisternas singelolyckor eftersom cykeln är ett fordon. Däremot ingår inte gåendes singelolyckor (fallolyckor) då de inte klassas som en vägtrafikolycka.

Den statistik som vi i Sverige har tillgång till via Strada är världsunik och ger oss en god bild av t ex var och hur olyckor sker samt vilka olyckor som inträffar. Dock har både sjukhusen och polisen under senare år haft problem med inrapporteringen av olyckor. På nationell nivå har detta kunna justeras men vid uppföljningar för enskilda kommuner kan det påverka statistiken avsevärt. Det kan därför vara svårt och missvisande att göra analyser och uppföljningar enbart utifrån olycksstatistik.

När Stockholm växer är det av yttersta vikt att trafiksäkerhetsarbetet ligger i linje med de ökade krav som ställs på stadens gator och offentliga rum eftersom de kommer att användas av allt fler medborgare. Fler fotgängare, cyklister och kollektivtrafikresenärer kommer att röra sig på stadens gator och staden har ett ansvar att tillgodose dem med en god trafiksäkerhet.

Trafikkontorets svar på motionens förslag följer nedan.

- *Att trafiknämnden tar fram ett nytt trafiksäkerhetsprogram*

Trafikkontoret kommer under hösten 2019 genomföra ett förberedande arbete inför framtagandet av ett nytt program. Ovan nämnda brister i dagens trafiksäkerhetspro-

gram, de begränsade möjligheterna till uppföljning samt de krav som ställs på stadens gator och offentliga rum kommer vara några av de relevanta områdena att beakta vid arbetet med ett nytt/reviderat trafiksäkerhetsprogram. Målsättningen är att ta fram ett nytt program under 2020.

- *Att det nya trafiksäkerhetsprogrammet ägnar särskilt fokus åt oskyddade trafikanter*

Redan i dagens trafiksäkerhetsprogram pekas barn, äldre och personer med funktionsnedsättning ut som prioriterade grupper. Kontoret har under många år arbetat med att öka trafiksäkerheten och tryggheten runt stadens skolor genom att t ex förbättra gång- och cykelmöjligheterna samt sänka hastigheterna för fordonstrafiken.

Även i övrigt utför trafikkontoret stora investeringar för att förbättra trafiksäkerheten främst med fokus på oskyddade trafikanter. Exempel på åtgärder är hastighetsöversynen som i många fall innebär sänkta hastigheter, hastighetsdämpande och hastighets-säkrande åtgärder vid övergångsställen och cykelpassager, sopsaltning på delar av pendlingsnätet för cykel, mm. Oskyddade trafikanter kommer även fortsättningsvis vara viktiga i stadens trafiksäkerhetsarbete.

- *Att en del av det nya trafiksäkerhetsprogrammet handlar om hur staden ska analysera trafikolyckornas samhällskostnader*

Analys av trafikolyckornas samhällskostnader utfördes i samband med att det nu gällande programmet togs fram samt har även utförts i nationella studier. Utförda studier visar att samhällskostnaderna för trafikolyckor är höga.

Samhället har stora pengar att tjäna på att olyckorna minskar och det är en naturlig del i ett trafiksäkerhetsprogram att belysa detta.

- *Att trafiknämndens årliga rapport om trafikolycksutvecklingen kompletteras med förslag på fördjupade analyser och åtgärdsförslag för ökad trafiksäkerhet.*

Trafikkontorets trafiksäkerhetsarbete bygger på analyser av olycksdata, både de analyser som utfördes i samband med att det nuvarande trafiksäkerhetsprogrammet togs fram samt nyare uttag. Olycksdata är ett viktigt faktaunderlag för att driva det strategiska trafiksäkerhetsarbetet men också för att prioritera platsspecifika åtgärder. Det är viktigt att ha ett långsiktigt trafiksäkerhetsarbete samtidigt som olycksanalyserna kan ge information om nya möjligheter eller risker.

De inrapporteringsbrister som både sjukhusen och polisen haft under senare år begränsar dock möjligheterna att göra analyser av t ex olycksutvecklingen över tid. Kompletterande metoder behöver utvecklas för att säkerställa att trafiksäkerhetsarbetet bedrivs på ett effektivt och målinriktat sätt.

En viktig del i framtagandet av det nya trafiksäkerhetsprogrammet kommer därför vara att ta fram nya uppföljningsbara mål. Detta medför att även den årliga rapportens innehåll t ex typ av analyser och användningsområde kommer att ses över.

- *Att trafiknämnden tar fram en analys av klimatförändringarnas påverkan på antal olyckor för oskyddade trafikanter, främst under vinterhalvåret*

Redan genomförda olycksanalyser visar på tydliga samband mellan väderförhållanden och antal olyckor, framförallt för gåendes fallolyckor. Vid dagar med vinterväglag är antalet fallolyckor betydligt fler än de dagar då det inte råder vinterväglag. Trafikkontoret arbetar därför kontinuerligt med att försöka hitta metoder för att förbättra drift

och underhåll för gående samt fortsätter att följa utvecklingen av antalet rapporterade olyckor

Ett exempel på förbättrad vinterväghållning är sopsaltning av gång- och cykelbanor.

Inför framtagandet av ett nytt trafiksäkerhetsprogram kommer en analys gällande trender, framtida hot och möjligheter för framtidens trafiksäkerhetsarbete att genomföras. Utmaningen med att säkerställa en god trafiksäkerhet även vintertid, inte minst med tanke på eventuella klimatförändringar, bör vara en naturlig del i en sådan analys.

- *Att trafiknämnden initierar en informationskampanj med fokus på de oskyddade trafikanternas situation i Stockholmstrafiken*

Trafikkontorets beteendepåverkande insatser sker idag främst riktat till barn och unga genom exempelvis cykeldagar på skolor. Informationskampanjer genomförs i samband med införandet av nya hastighetsbegränsningar. Utöver ovanstående insatser planerar trafikkontoret inte att genomföra ytterligare kommunikationsinsatser om oskyddade trafikanters situation. Däremot kommer kontoret även fortsättningsvis informera och kommunicera via stadens Facebooksida Cykla och gå i Stockholms stad.

Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd

Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 19 november 2019 följande.

Remissen besvaras med förvaltningens tjänsteutlåtande.

Särskilt uttalande gjordes av Elvir Kazinic m.fl. (S), *bilaga 1*.

Rinkeby-Kista stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 14 oktober 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsdelsförvaltningen instämmer i att trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter i Stockholmstrafiken är angelägen. Både ur trygghets- och tillgänglighetsperspektiv är det viktigt att människor kan röra sig tryggt i trafikmiljöer.

Trafiknämnden ansvarar för trafiksäkerheten på de allmänna vägarna i stadsdelsområdet. Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd har rådighet över drift för stadsdelens parkvägar. Förvaltningen arbetar aktivt med åtgärder för att förbättra trafiksituationen för oskyddade trafikanter, exempelvis genom att minska möjligheter till olovlig körning på parkvägar genom att uppföra bommar, pollare och farthinder. Förvaltningen deltar i ett pågående projekt i samverkan

med bland andra trafikkontoret och Spånga-Tensta stadsdelsförvaltning för att ta fram ett gemensamt lås- och bomsystem i Järvaområdet med syfte att minska den otillåtna trafiken inom stadsdelsområdenas gångstråk, torg, parker och naturområden. Insatsen gynnar främst oskyddade trafikanter, som barn, kvinnor och äldre.

Under vinterhalvåret arbetar förvaltningen aktivt med att minska antalet halkolyckor för oskyddade trafikanter i stadsdelsområdet genom att i samband med snöröjning och moddplogning sanda gång- och cykelbanor. Förvaltningen följer kontinuerligt upp insatserna.

Skärholmens stadsdelsnämnd

Skärholmens stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 28 november 2019 följande.

Skärholmens stadsdelsnämnd beslutar att godkänna förvaltningens svar på remissen.

Skärholmens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 27 september 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen ställer sig positiv till intentionerna i motionen med följande kommentarer:

- Gällande punkt ett och två. Förvaltningen anser att motionärens förslag ligger väl i tiden då det nuvarande trafiksäkerhetsprogrammet kommer att sluta gälla i början av 2021, vilket innebär att ett arbete med att ta fram ett nytt program kommer behöva genomföras under 2020.
- Att i den nya versionen lyfta en större fokus på oskyddade trafikanter kommer att vara nödvändigt då klimatomställningen kräver att förflyttningar via gång eller cykel främjas.
- Gällande punkt fem. Som nämns i föregående punkt anser förvaltningen det vara av vikt att klimatomställningsarbetet tas hänsyn till vid framtagandet av det nya trafiksäkerhetsprogrammet. Det gäller både ändrade omständigheter vid kraftigare och snabbare väderförhållanden- och omslag samt på sikt ökade fotgängar- och cykelresor med den ökade belastning på gång- och cykelnätet som detta för med sig.

Älvsjö stadsdelsnämnd

Älvsjö stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 14 november 2019 följande.

Förvaltningen föreslår att stadsdelsnämnden godkänner tjänsteutlåtandet och överlämnar det till kommunstyrelsen som svar på remissen.

Älvsjö stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 22 oktober 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Stadens nuvarande trafiksäkerhetsprogram gäller 2010-2020. Förvaltningen förutsätter därför att ett nytt trafiksäkerhetsprogram kommer att tas fram för att gälla från 2021 och utgår från att de oskyddade trafikanterna är i fokus då de är mest utsatta i trafiken. I Älvsjö handlar trafiksäkerhetsfrågorna mycket om bilister som kör för fort på framför allt huvudgatorna och om barn som går och cyklar till skolan samt aktiviteter på lokalgator där trottoarerna är smala, cykelbanor saknas och de flesta övergångsställen saknar trafikljus. Förvaltningen vill betona att både barn, äldre och funktionshindrade personer är viktiga grupper att värna i trafiksäkerhetsarbetet

Förvaltningen föreslår att stadsdelsnämnden godkänner tjänsteutlåtandet och överlämnar det till kommunstyrelsen som svar på remissen.

Kommunstyrelsens pensionärsråd

Kommunstyrelsens pensionärsråds yttrande daterat den 14 april 2020 har i huvudsak följande lydelse.

KPR tillstyrker Motionens förslag om att trafiknämnden tar fram ett nytt trafiksäkerhetsprogram.

I arbetet med att ta fram detta program måste äldreperspektivet ges ett stort utrymme. Det innebär att man i alla analyser måste se på hela åldersgruppen över 65 år och göra uppdelningar inom åldersspannet 65 -95. Hur uppdelningen görs kan bero på vilken fråga det gäller.

Analyserna kan bland annat innehålla:

1. Det är viktigt att äldre personer kommer ut på promenader både till olika former av aktiviteter men också bara för att röra på sig. Det gäller vare sig man går med rollator, stavar eller utan hjälpmedel.

- det stärker skelettet, som på så vis förhindrar skador vid fall
- det är viktigt för att må bra
- det kan minska ensamhet

2. För att locka till promenader måste trottoarer och gångvägar hållas fria från sådant som inte hör hemma där, säckar med avfall, sparkcyklar och cyklar som ligger eller står lite hur som helst och gatupratarer av olika slag. Uteserveringar är ju trevligt, men måste ha strikta regler om vilket utrymme de får ta i anspråk - äldre med eller utan hjälpmedel måste kunna komma förbi. På vintern är det ytterst viktigt att trottoarer och gångvägar hålls fria från snö och is. Förslagsvis får man prioritera områden där många äldre rör sig, i närheten av olika träffpunkter för äldre, servicehus, seniorboenden, busshållplatser osv.

3. Tiden för grönt ljus för gångtrafikanter måste på vissa ställen förlängas. Korta ljusintervaller förekommer ofta på tungt trafikerade ställen vilket innebär att man får stå mitt i gatan, vilket är både skrämmande och farligt. Hornstull och Fridhemsplan är några exempel på det.

4. På bussar finns oftast en blå knapp som man kan använda om man behöver extra tid vid avstigning. Informationsinsatser kring dessa behövs. Av rädsla att inte komma av reser sig många för tidigt med risk för fall.

Kommunstyrelsens råd för funktionshinderfrågor

Kommunstyrelsens råd för funktionshinderfrågors yttrande daterat den 8 april 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Rådet har tagit del av motionen *Om ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter* och delar dess problembeskrivning samt åtgärdsförslag. Rådet förordar liksom motionen en genomarbetad informationskampanj som syftar till att öka medvetenhet om vilka regler och åtgärder som behöver vidtas för att oskyddade trafikanter ska känna sig trygga ute på gator och torg. En informationskampanj som också särskilt lyfter barn, äldre och personer med en funktionsnedsättning. I samband med detta bör ett nytt trafiksäkerhetsprogram tas upp. Tidigare program inkluderar inte de nya fordonsinslag som nu blivit en del av den allmänna trafikbilden. Tempot har drivits upp i trafiken även på de ytor som ibland delas mellan gångtrafikanter och nyare fortkäffningsmedel.

Rådet förordar också en konsekvensanalys kopplat till den årliga rapporten. Ett nytt trafiksäkerhetsprogram bör också lägga extra fokus på övergångsställen samt busshållplatser vilka är av extra stor vikt för oskyddade trafikanter. Vidare säkerställa att halkbekämpning utförs likvärdigt på cykelbanor och gångbanor; att kommunen ansvarar för att informera om var cyklar och dylikt är tillåtet samt att gångbanor inte blockeras av uteserveringar, cykelparkeringar, containers, big bags med mera. Naturligtvis bör Trafiknämndens årsrapporter kompletteras med analyser och åtgärder för ökad trafiksäkerhet vilket också är av vikt för samhällsekonomin

I enlighet med Agenda 2030 bör arbetet syfta till att inte enbart mäta trafikframkomlighet i olika trafikflöden utan även ge en generell bild över hur hållbar och långsiktig utvecklingen är för de som bor och vistas ute i olika miljöer.

Funktionsrätt Stockholms stad (tidigare HSO)

Funktionsrätt Stockholms stads yttrande daterat den 10 december 2019 har i huvudsak följande lydelse.

- Vi välkomnar förslagen i motionen.
- Om ett nytt trafiksäkerhetsprogram tas fram bör ett tydligt funktionshinderperspektiv finnas med.
- Om en informationskampanj görs ska den vara tillgänglig för alla genom att olika metoder används som är tillgängliga för personer med olika funktionsnedsättningar.

PRO:s samorganisation

PRO:s samorganisations yttrande har i huvudsak följande lydelse.

PRO anser att motionen tar upp angelägna problem när det gäller trafiksäkerheten. Men att just de äldre är en så utsatt grupp borde framgå tydligare i utformningen av motionens krav och att-satser. Vi vill också understryka behovet av stadens snöröjning anpassas till äldres behov av att gångbanor och trottoarer är ordentligt snöröjda och halkbekämpade.

I övrigt tillstyrker vi motionen och ser fram emot ett samarbete på detta område.

Reservationer m.m.

Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd

Särskilt uttalande gjordes av Elvir Kazinic m.fl. (S) enligt följande.

Vi Socialdemokrater instämmer i förvaltningens förslag till remissyttrande. Därutöver vill vi framföra att det vid framtagandet av det nya trafiksäkerhetsprogrammet också behöver tas fram ett underlag som visar vilka faror som den starka trafiksepareringen som infördes vid byggandet av miljonprogramsstadsdelarna kan utgöra för oskyddade trafikanter.

Exempel på dessa faror är där gående och cyklister är hänvisade till gångtunnlar eller broar för att korsa en trafikerad gata. När det är långt mellan tunnlar eller broar så innebär det ofta att gående i stället går på gatan där bilar kör och det ofta saknas något utrymme förutom själva körbanan att gå i. Vidare saknas ofta övergångsställen i anslutning till busshållplatser, varför gående väljer att gå långa sträckor i kanten längs gator där det saknas trottoarer.