

## Utlåtande Rotel V (Dnr KS 2022/536)

### Trafiksäkerhetsplan

Hemställan från trafiknämnden

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Trafiksäkerhetsplan, i enlighet med bilaga 2 till utlåtandet, godkänns.
2. Stadens nämnder ska arbeta efter trafiksäkerhetsplanens inriktning.
3. Stockholms Stadshus AB uppmanas att uppdra åt stadens bolagsstyrelser att arbeta efter trafiksäkerhetsplanens inriktning.
4. Trafiksäkerhetsprogram för Stockholms stad 2010-2020 upphör att gälla.

**Föredragande borgarrådet Daniel Helldén** anför följande.

#### Ärendet

Trafiknämndens syfte med att ta fram en ny trafiksäkerhetsplan har varit att ta ett samlat grepp om stadens trafiksäkerhetsarbete och att peka ut den strategiska riktningen framåt. Trafiksäkerhetsplanen fastställer inte vilka konkreta åtgärder som ska genomföras, utan beskriver hur och inom vilka områden staden behöver fokusera på för att trafiksäkerhetsarbetet ska vara som mest effektivt och ge störst nytta.

Den föreslagna trafiksäkerhetsplanen är tänkt att utgöra en del av det strategiska ramverk som baseras på framkomlighetsstrategin.

Parallellt med arbetet med att ta fram trafiksäkerhetsplanen har nämnden utarbetat ett förslag till reviderad framkomlighetsstrategi. Nämnden föreslår att framkomlighetsstrategins övergripande inriktning, att prioritera gång, cykel, kollektivtrafik samt effektiv godstrafik, inte ska förändras.

## Beredning

Ärendet har initierats av trafiknämnden och i denna omgång remitterats till stadsledningskontoret. Tidigare har planen remitterats av trafiknämnden till flertalet instanser, där delar av synpunkterna arbetats in i denna version, se bilaga 3 till utlåtandet. Stadsdelsnämnder och facknämnder har i ett tidigare skede svarat på remissen. Socialförvaltningen har inkommit med ett kontorsyttrande. Remissynpunkter har i viss mån arbetats in i planen. Statistiken har aktualitetsprövats och layouten gjorts om. I övrigt är ändringarna av redaktionell karaktär.

*Stadsledningskontoret ser positivt på att trafiksäkerhetsplanen sätter fokus på ökad och säker mobilitet för gående och cyklister, och att planen därmed stödjer förslaget till reviderad framkomlighetsstrategi. Stadsledningskontoret ser trafikarbetet som en del av stadens hållbarhetsarbete och kan bidra till flertalet andra mål inom staden.*

## Mina synpunkter

I kommunfullmäktiges budget för 2022 framgår att arbetet med att skapa en trygg och trafiksäker stad ska fortsätta i syfte att bidra till att uppnå det övergripande inriktningsmålet om att Stockholms infrastruktur ska främja effektiva och hållbara transporter samt god framkomlighet. Arbetet med införandet av hastighetsplanen och att sänka hastigheterna på stadens gator ska fortsätta, liksom trafiksäkerhetsåtgärder i hela staden. Ökad säkerhet för oskyddade trafikanter, i synnerhet vid skolor, förskolor, olycksdrabbade gång- och cykelstråk samt vid gatuarbeten, ska ges hög prioritet.

Alla trafikanter har även ett ansvar för både sin egen och andras faktiska och upplevda säkerhet genom att hålla rätt hastighet, visa hänsyn och omdöme samt anpassa sig till rådande förhållanden.

Jag ser positivt på att trafiksäkerhetsplanen sätter fokus på ökad och säker mobilitet för gående och cyklister. Därmed knyter den an till och stödjer trafiknämndens förslag till reviderad framkomlighetsstrategi, som nämnden har utarbetat parallellt med arbetet med trafiksäkerhetsplanen. I likhet med trafiknämnden ser jag trafiksäkerhetsarbetet som en del av stadens hållbarhetsarbete. Förutom att leda till färre dödade och allvarligt skadade kan trafiksäkerhetsarbetet bidra till ökad mobilitet och självständighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning samt förbättrad folkhälsa, mer attraktiva offentliga miljöer och ett mer jämlikt, jämställt och tillgängligt transportsystem. Genom att identifiera och nyttja synergier mellan de olika hållbarhetsmålen

kan åtgärder inom ett område ge effekt och positiv utveckling inom andra områden, som till exempel miljö, hälsa och jämställdhet.

Jag bedömer att trafiksäkerhetsplanen utgör en stabil grund att basera trafiksäkerhetsarbetet på, att den visar på en tydlig strategisk inriktning och därmed ger goda förutsättningar för staden att förebygga och förhindra olyckor, vilket är ett av fem fokusområden i Stockholms stads säkerhetsprogram 2020-2023.

#### Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Trafiksäkerhetsplan
3. Trafiksäkerhetsplan med spårade ändringar
4. Redovisning av remissvar

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Särskilt uttalande** gjordes av borgarråden Karin Wanngård, Jan Valeskog, Emilia Bjuggren och Kadir Kasirga (alla S) enligt följande.

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

naderna 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 motionen från maj 2019 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 195 miljoner kronor för hela vintersäsongen 2021/2022, alltså 7 procent av kostnaderna för enbart 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 anser inte att skrivningarna om elsparkcyklar i förslaget till trafiksäkerhetsplan är tillräckliga. Det behövs en fördjupad analys av elsparkcyklarnas konsekvenser för trafiksäkerheten. Staden behöver ställa krav på exempelvis hastighetsbegränsning, begränsning till en person per elsparkcykel, alkoholmätare och åldersgräns. Även en informationskampanj behövs om vilka trafikregler som gäller för elsparkcyklar och vilka riskfyllda situationer som kan uppstå i trafiken. 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 vikecyklar 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 cykelinfrastruk-

turen. 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 cykelhjälmar 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 trafیکنämnden tillsammans med eventuella ändringar i ambitionsnivå och prioriteringar.

I motionen från maj 2019 föreslår vi 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.

Idag får nämnden en årlig rapport om trafikolycksutvecklingen. Den årliga uppföljningen av trafiksäkerhetsplanens åtgärdsplan kan med fördel presenteras för nämnden i samband med rapporten om trafikolycksutvecklingen. Den bör också kompletteras med förslag på punktåtgärder vid de mest olycksdrabbade platserna i staden. Även detta har vi föreslagit i motionen från maj 2019.

**Särskilt uttalande** gjordes av borgarrådet Clara Lindblom (V) enligt följande.

Eftersom den uppdaterade versionen av trafiksäkerhetsplanen inte innehåller några större förändringar på de områden vi lyfte i samband med att planen skickades ut på remiss så upprepar vi här några av våra önskemål om områden som vi tycker borde ha givits mer utrymme.

Att bygga rätt från början. Planen fastslår att trafiksäkerhetsperspektivet ska genomsyra hela plan- och byggprocessen. Det är bra men otillräckligt, om inte samtidigt en god framkomlighet säkras. Staden bör i texten ge tydligare löften om att alla nybyggen, förtätningar och ny infrastruktur ska följa framkomlighetsstrategins kriterier, vilket inkluderar både god framkomlighet och förbättrad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter.

Lägre och bättre efterlevda hastighetsgränser. Den uppdaterade texten innehåller ett förtydligande om att "För att effektivt motverka dödsfall samt allvarliga skadefall bland äldre personer bör 30 km/h vara den dimensionerande hastigheten på platser där motorfordon, fotgängare och cyklister blandas". Det är en förbättring, men detta faktum behöver fortfarande få större genomslag i form av fortsatt arbete för sänkta hastighetsgränser och hastighetssäkrade korsningar.

Inte heller den i uppdaterade planen görs kopplingen mellan utökad sopsaltning för både fotgängare och cyklister och en minskning av användandet av grus, som ofta orsakar singelolyckor.

Till sist instämmer vi med ett av remissvaren, som påpekar att det är hög tid att registrera olyckor som involverar elsparkcyklar separat från cykelolyckor. Detta krävs för att kunna vidta åtgärder med bättre träffsäkerhet.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Trafiksäkerhetsplan, i enlighet med bilaga 2 till utlåtandet, godkänns.
2. Stadens nämnder ska arbeta efter trafiksäkerhetsplanens inriktning.
3. Stockholms Stadshus AB uppmanas att uppdra åt stadens bolagsstyrelser att arbeta efter trafiksäkerhetsplanens inriktning.
4. Trafiksäkerhetsprogram för Stockholms stad 2010-2020 upphör att gälla.

Stockholm den 1 juni 2022

På kommunstyrelsens vägnar:  
ANNA KÖNIG JERLMYR

Daniel Helldén

*Hans Altsjö*

**Särskilt uttalande** gjordes av Karin Wanngård, Jan Valeskog, Emilia Bjuggren och Kadir Kasirga (alla S) med hänvisning till Socialdemokraternas särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

**Särskilt uttalande** gjordes av Rashid Mohammed (V) med hänvisning till Vänsterpartiets särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

**Ersättaryttrande** gjordes av Lisa Palm (Fi) med hänvisning till Socialdemokraternas särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

## Remissammanställning

### Ärendet

Trafiknämndens syfte med att ta fram en ny trafiksäkerhetsplan har varit att ta ett samlat grepp om stadens trafiksäkerhetsarbete och att peka ut den strategiska riktningen framåt. Trafiksäkerhetsplanen fastställer inte vilka konkreta åtgärder som ska genomföras, utan beskriver hur och inom vilka områden staden behöver fokusera på för att trafiksäkerhetsarbetet ska vara som mest effektivt och ge störst nytta.

Den föreslagna trafiksäkerhetsplanen är tänkt att utgöra en del av det strategiska ramverk som baseras på framkomlighetsstrategin.

Parallellt med arbetet med att ta fram trafiksäkerhetsplanen har nämnden utarbetat ett förslag till reviderad framkomlighetsstrategi. Nämnden föreslår att framkomlighetsstrategins övergripande inriktning, att prioritera gång, cykel, kollektivtrafik samt effektiv godstrafik, inte ska förändras.

Olycksstatistiken i Stockholmstrafiken för perioden 2012-2021 redovisas. Under perioden omkom i genomsnitt 8 personer varje år, medan antalet allvarligt skadade var 103 personer per år. Totalt rapporteras årligen cirka 3 760 olyckor, i vilka 3 790 personer skadas. Majoriteten av de som skadas i samband med en trafikolycka skadas lindrigt. Av statistiken kan utläsas bland annat följande; att män och äldre är överrepresenterade inom dödsolyckor, att kvinnor står för 70 procent av fallolyckorna och att fler män än kvinnor har skadats allvarligt. Vidare framgår att den vanligaste dödsorsaken bland äldre är att de har varit ute och gått och blivit påkörda av ett motorfordon samt att en skillnad mellan män och kvinnor är att kvinnor oftast skadas i egenskap av fotgängare medan män oftast skadas som bilister och cyklister. Många dödsolyckor sker genom grova regelöverträdelser. Förutom hastighetsöverträdelser är inverkan av alkohol och/eller andra droger en bakomliggande orsak vid många dödsolyckor. En femtedel av alla dödsolyckor i Stockholmstrafiken under perioden 2012–2021 var alkohol- och/eller drogrelaterade, enligt Trafikverkets granskning.

Med hänvisning till den av riksdagen 1997 beslutade Nollvisionen, om noll döda och allvarligt skadade i trafiken, fastläggs att det är en grundläggande princip för trafiksäkerhetsarbetet att ansvaret för trafiksäkerheten är delat mellan trafikanter och systemutformare. Trafikanterna är skyldiga att följa gällande trafikregler och ska visa hänsyn, omdöme och ansvar, men om så inte sker måste systemutformarna vidta ytterligare åtgärder för att motverka att människor omkommer eller skadas allvarligt.



Trafiknämnden konstaterar att trafiksäkerhetsarbetet framledes behöver ta hänsyn till en mängd pågående förändringar i trafik- och transportflöden, resmönster och fordonstyper samt ny teknik. Bland annat har mångfalden bland cykelfordon blivit större. Utvecklingen innebär ett ökat antal fordon och en större hastighets spridning mellan trafikanterna på gång- och cykelvägar. Därigenom ökar kravet på att infrastrukturen planeras utifrån att gående och cyklister är två olika trafikantgrupper med behov av egen, väl utformad infrastruktur ur trafiksäkerhets- och framkomlighetsperspektiv. Nämnden menar att otrygga trafikmiljöer och trafikmiljöer med upplevd eller faktisk brist på säkerhet riskerar att hämma utvecklingen mot att fler går och cyklar, vilket i sin tur kan påverka andelen resor med kollektivtrafiken.

### **Planens innehåll**

Mot bakgrund av stadens olycksbild (olycksförekomster, allvarlighetsgrad och effektsamband), trender och framtida utmaningar samt att stadens trafiksäkerhetsarbete ska bidra till planens mål, har fem *insatsområden* lyfts fram som strategiskt viktiga för staden att fokusera på i trafiksäkerhetsarbetet.

Inom varje insatsområde ska konkreta och tidsbestämda åtgärder genomföras. Åtgärderna ska bidra till effekter som har betydelse för stadens trafiksäkerhetsutveckling i stort och för uppfyllelsen av de övergripande målen. För varje insatsområde anges *effektmål*, som kan följas upp på en övergripande nivå eller inom respektive projekt. Som exempel på uppföljning på övergripande nivå anges stadens årliga medborgarenkät och rapportering om trafikolycksutvecklingen samt trafiksäkerhetsindikatorerna i stadens ledningssystem.

#### *Insatsområden och effektmål*

De fem strategiskt viktiga insatsområdena med sina effektmål är:

1. Gåendes singelolyckor (fallolyckor)
  - färre gående skadas i fallolyckor
  - färre gående omkommer i fallolyckor
  - fler gående upplever trafikmiljön som säker
  - fler gående är nöjda med skötsel och underhåll av gångytor
  
2. Cyklisters singelolyckor
  - färre cyklister skadas i singelolyckor
  - färre cyklister omkommer i singelolyckor
  - fler cyklister upplever trafikmiljön som säker
  - fler cyklister är nöjda med skötsel och underhåll av cykelytor

3. Rätt hastighet
  - färre personer skadas allvarligt i fordonsrelaterade olyckor
  - färre personer omkommer i fordonsrelaterade olyckor
  - ökad hastighetsefterlevnad
  - fler säkra gång-, cykel- och mopedpassager
  - fler gående och cyklister upplever trafikmiljön som säker
4. Samspel och ökad regelefterlevnad
  - färre personer omkommer i olyckor relaterade till regelöverträdelser
  - transporter genererade av staden och transporter inom Stockholms stad ska utföras inom lagens ram
5. Säkra fordon
  - färre personer skadas i upphinnandeolyckor
  - färre gående och cyklister omkommer eller skadas allvarligt i olyckor med tunga fordon och lätta lastbilar
  - färre fotgängare och cyklister omkommer eller skadas allvarligt i olyckor med personbilar

Sammanfattningsvis beskriver nämnden att genom den nya trafiksäkerhetsplanen fortsätter arbetet att utvecklas med nya arbetssätt och metoder. Framgångsfaktorer kommer att vara god samverkan inom staden och med externa aktörer samt att nya arbetsområden som upphandling, drift och underhåll, information, teknisk utveckling och innovation inkluderas i arbetet.

#### *Planens genomförande*

Genom sitt beslut den 26 april 2022 har trafiknämnden gett trafikkontoret i uppdrag att leda arbetet med att ta fram en åtgärdsplan i dialog med stadens övriga förvaltningar och bolag samt andra aktörer. Arbetet med åtgärdsplanen ska bygga på att alla aktörer tar ansvar för att målen i trafiksäkerhetsplanen uppnås genom att titta på sin egen verksamhet och lyfta fram åtgärder inom sitt verksamhetsområde.

Åtgärdsplanen kommer att vara organiserad i fem *åtgärdsområden*:

1. Reglering och styrmedel  
Staden ska använda sin potential som stor upphandlare, arbetsgivare och myndighet.

2. Utbildning och information  
Staden ska öka medvetenheten och förståelsen för trafiksäkerhetsrelaterade frågor. Åtgärderna ska rikta sig till såväl yrkesverksamma som till trafikanter i alla åldersgrupper.
3. Fysisk utformning  
Staden ska utforma såväl befintlig som tillkommande trafikmiljö så att den naturligt stödjer trafikanten att göra rätt och är enkel att förstå.
4. Drift och underhåll  
Staden ska ställa krav på standarder för underhåll och barmarks- och vinterväghållning samt skapa goda förutsättningar för framtida drift och underhåll i planeringsskedet av stadsutveckling.
5. Teknikutveckling och innovation  
Staden ska utnyttja och skapa förutsättningar för den potential som teknikutvecklingen bidrar till samt testa nya lösningar genom att driva och delta i olika innovations- och utvecklingsprojekt.

Åtgärdsplanen ska innehålla konkreta och tidsatta åtgärder inom insatsområdena i syfte att bidra till uppsatta mål. Planen och dess åtgärder ska följas upp årligen. Uppföljningen gör det möjligt att ändra ambitionsnivå och prioriteringar, utan att behöva ta fram en ny trafiksäkerhetsplan.

## **Trafiknämnden**

**Trafiknämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 21 april 2022 följande.

1. Trafiknämnden godkänner återrapporeringen av remissen av Trafiksäkerhetsplan.
2. Trafiknämnden godkänner för egen del Trafiksäkerhetsplan och hemställer till kommunfullmäktige att godkänna nämndens beslut.
3. Trafiknämnden ger trafikkontoret i uppdrag att leda arbetet med åtgärdsplanen.
4. Trafiknämnden beslutar om omedelbar justering.

*Reservation* anfördes av Inger Edvardsson m.fl. (S), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Marlene Karlén (V), *bilaga 1*.

*Ersätтарыtrande* gjordes av Malin Ericson (Fi) , *bilaga 1*.

**Trafikkontorets** tjänsteutlåtande daterat den 14 februari 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Inom Stockholms stad finns en lång tradition och erfarenhet av att arbeta med trafiksäkerhet och arbetet har sedan många år tillbaka varit reglerat i politiskt antagna program. I förslaget till ny trafiksäkerhetsplan fortsätter nuvarande arbete och samtidigt utvecklas nya arbetssätt och metoder för att på ett effektivt sätt möta dagens och framtidens trafiksäkerhetsutmaningar.

Trafiksäkerhetsplanen innehåller fem insatsområden och fem åtgärdsområden. Tillsammans utgör insats- och åtgärdsområdena den helhet som behövs för att minska antalet olyckor, minska risken för olyckor och skadegraden vid en eventuell olycka samt samtidigt bidra till stadens övriga hållbarhetsarbete.

Trafiksäkerhetsplanen remitterades till 104 remissinstanser, bland annat alla stadens förvaltningar och bolag, samtliga kommuner i Stockholms län, myndigheter, samverkansorgan och funktionshinderorganisationer. Trafiksäkerhetsplanen har bearbetats utifrån inkomna remissvar.

#### *Bakgrund*

Trafiksäkerhetsplanen är en av de underliggande planerna till Framkomlighetsstrategin, Stockholms stads trafikstrategi, som i sin tur har sin utgångspunkt i stadens vision och översiktsplan. Framkomlighetsstrategin och även strategin för offentliga rum är två strategiska dokument som tillsammans beskriver utvecklingen av stadens gator, vägar, torg och kajer. De underliggande planerna innehåller mål, inriktning för planering och i olika grad åtgärder för utvecklingen av transportsystemet.

Inom Stockholms stad finns en lång tradition och erfarenhet av att arbeta med trafiksäkerhet och arbetet har sedan många år tillbaka varit reglerat i politiskt antagna program. Det senaste är ”Trafiksäkerhetsprogram för Stockholms stad 2010-2020”. Precis som i många andra kommuner har stadens trafiksäkerhetsarbete till stor del varit fokuserat på olyckor kopplat till motorfordon. Genom den nya trafiksäkerhetsplanen fortsätter nuvarande arbete och samtidigt utvecklas nya arbetssätt och metoder för att på ett effektivt sätt möta dagens och framtidens trafiksäkerhetsutmaningar.

Trafiksäkerhetsplan bygger på erfarenheter från stadens tidigare trafiksäkerhetsarbete, nationella utredningar, Vision 2040 samt beslut som Nollvisionen 2.0 och den årliga analysrapporten. Till grund för stadens målarbete ligger dessutom stadens säkerhetsprogram, de nationella trafiksäkerhetsmålen för år 2030, de globala hållbarhetsmålen i Agenda 2030 och Stockholmsdeklarationen, som antogs på det tredje globala ministermötet om trafiksäkerhet som hölls i Stockholm i februari 2020.

#### *Förslag till trafiksäkerhetsplan*

Syftet med trafiksäkerhetsplanen är att ta ett samlat grepp om stadens trafiksäkerhetsarbete och att peka ut den strategiska riktningen framåt. Nollvisionen är grunden för Stockholms stads trafiksäkerhetsarbete. Trafiksäkerhetsplanen fastställer inte vilka

konkreta åtgärder som ska genomföras, utan beskriver hur och inom vilka områden staden behöver fokusera trafiksäkerhetsarbetet för att bli mest effektivt och ge störst nytta.

Trafiksäkerhetsplanens övergripande mål är att stadens trafiksäkerhetsarbete ska bidra till att internationella, nationella och aktörsgemensamma trafiksäkerhetsmål samt målen i stadens säkerhetsprogram nås. Flera olika aktörer i samhället har direkt eller indirekt inflytande på trafiksäkerheten. Planen tydliggör att ett framgångsrikt trafiksäkerhetsarbete är beroende av att flera aktörer visar engagemang och ansvarstagande. Trafiksäkerhetsarbetet måste utvecklas genom god samverkan och i nära samarbete, både internt inom stadens verksamhet och med externa aktörer samtidigt som nya åtgärdsområden inkluderas i arbetet.

Fem insatsområden lyfts fram i planen som strategiskt viktiga för staden att fokusera trafiksäkerhetsarbetet på. Insatsområdena är av olika karaktär men bidrar tillsammans till en helhet inom vilka åtgärder behövs för att minska antalet olyckor, risken för att olyckor sker och skadegraden vid en eventuell olycka samt samtidigt bidra till stadens övriga hållbarhetsarbete.

De fem insatsområdena är:

- Gåendes singelolyckor (fallolyckor)
- Cyklisters singelolyckor
- Rätt hastighet
- Samspel och ökad regelefterlevnad
- Säkra fordon

Trafiksäkerhetsplanen pekar ut den strategiska riktningen framåt, men fastställer inte vilka konkreta åtgärder som ska utföras. Konkreta, effektiva, uppföljningsbara och tidsatta åtgärder inom insatsområdena kommer framgå av den tillhörande åtgärdsplanen. Åtgärdsplanen kommer vara organiserad i fem åtgärdsområden:

- Reglering och styrmedel
- Utbildning och information
- Fysisk utformning
- Drift och underhåll
- Teknikutveckling och innovation

Åtgärdsplanen tas fram i dialog med stadens förvaltningar och bolag samt andra aktörer. Arbetet med åtgärdsplanen bygger på att alla aktörer tar ansvar för att målen i trafiksäkerhetsplanen uppnås genom att titta på sin egen verksamhet och lyfta fram åtgärder inom sitt verksamhetsområde. Genom att synliggöra planerade åtgärder skapas också bättre möjligheter till synergier mellan olika åtgärder och en ökad samverkan och dialog mellan aktörerna. Den aktör som angett en åtgärd är också den som ansvarar för att den genomförs. Trafikkontoret föreslås som ansvarig för att leda arbetet med åtgärdsplanen.

### *Analys och konsekvenser*

Stadens trafiksäkerhetsarbete bidrar till färre dödade och skadade, vilket direkt påverkar människors hälsa. Arbetet bidrar också till positiva effekter och utveckling inom andra hållbarhetsområden.

Både den faktiska och upplevda säkerheten i trafiken har stor betydelse för de offentliga platsernas attraktivitet och människors vilja och förutsättning att röra sig i staden, inte minst för kvinnor, barn, äldre och personer med funktionsnedsättning. Genom att förbättra trafiksäkerheten skapas ökad mobilitet och självständighet för dessa grupper och livskvaliteten förbättras för alla stadens medborgare. Grundläggande i ett demokratiskt och jämlikt samhälle är att stadens offentliga rum är inbjudande, säkra och trygga platser för alla människor, och att ingen begränsas av till exempel ålder, kön eller funktionsvariation.

Otrygghet och en upplevd brist på säkerhet kan påverka människors resval. En miljö som är och upplevs som säker är därför en förutsättning för ett ökat aktivt resande, det vill säga resor med cykel eller till fots. Att fler går och cyklar är mycket positivt för miljön och för folkhälsan. Hjärt- och kärlsjukdomar är vår tids vanligaste dödsorsak och fysisk inaktivitet är en stor riskfaktor.

De mänskliga och ekonomiska kostnaderna av trafikolyckor är stora. Åtgärder som sparar liv och ger färre skadade innebär minskat lidande för många, därutöver finns också en avsevärd ekonomisk vinst för samhället. Olycksvärderingen för vägtrafikolyckor på det kommunala vägnätet i Stockholm stad uppgår till cirka 6 500 miljoner kr per år<sup>1</sup>.

## Beredning

Ärendet har initierats av trafiknämnden och i denna omgång remitterats till stadsledningskontoret. Tidigare har planen remitterats av trafiknämnden till flertalet instanser, där delar av synpunkterna arbetats in i denna version, se bilaga 3 till utlåtandet. Stadsdelsnämnder och facknämnder har i ett tidigare skede svarat på remissen. Socialförvaltningen har inkommit med ett kontorsyttrande. Remissynpunkter har i viss mån arbetats in i planen. Statistiken har aktualitetsprövats och layouten gjorts om. I övrigt är ändringarna av redaktionell karaktär.

## Stadsledningskontoret

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 9 maj 2022 har i huvudsak följande lydelse.

I kommunfullmäktiges budget för 2022 framgår att arbetet med att skapa en trygg och trafiksäker stad ska fortsätta i syfte att bidra till att uppnå det övergripande inriktnings-

målet om att Stockholms infrastruktur ska främja effektiva och hållbara transporter samt god framkomlighet. Det anges att arbetet med införandet av hastighetsplanen och att sänka hastigheterna på stadens gator ska fortsätta, liksom trafiksäkerhetsåtgärder i övrigt i hela staden. Ökad säkerhet för oskyddade trafikanter, i synnerhet vid skolor, förskolor, olycksdrabbade gång- och cykelstråk samt vid gatuarbeten, ska ges hög prioritet.

Stadsledningskontoret ser positivt på att trafiksäkerhetsplanen sätter fokus på ökad och säker mobilitet för gående och cyklister. Därmed knyter den an till och stödjer trafiknämndens förslag till reviderad framkomlighetsstrategi, som nämnden har utarbetat parallellt med arbetet med trafiksäkerhetsplanen. I likhet med trafiknämnden ser stadsledningskontoret på trafiksäkerhetsarbetet som en del av stadens hållbarhetsarbete. Förutom att leda till färre dödade och allvarligt skadade kan trafiksäkerhetsarbetet bidra till ökad mobilitet och självständighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning, förbättrad folkhälsa, mer attraktiva offentliga miljöer och ett mer jämlikt, jämställt och tillgängligt transportsystem. Genom att identifiera och nyttja synergier mellan de olika hållbarhetsmålen kan åtgärder inom ett område ge effekt och positiv utveckling inom andra områden, som till exempel miljö, hälsa och jämställdhet.

## Reservationer m.m.

### Trafiknämnden

*Reservation* anfördes av Inger Edvardsson m.fl. (S) enligt följande.

Inger Edvardsson m.fl. (S) föreslår att nämnden beslutar att i huvudsak godkänna förvaltningens förslag till beslut, samt att därutöver anför följande:

Det gläder oss att staden tagit fram ett förslag till ny trafiksäkerhetsplan. Det är något som vi har föreslagit flera gånger, bland annat i en motion i maj 2019. 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 snabba 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 motionen från maj 2019 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 anser inte att skrivningarna om elsparkcyklar i förslaget till trafiksäkerhetsplan är tillräckliga. Det behövs en fördjupad analys av elsparkcyklarnas konsekvenser för trafiksäkerheten. Staden behöver ställa krav på exempelvis hastighetsbegränsning, begränsning till en person per elsparkcykel, alkoholmätare 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 cykelhjälmar 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 föreslår vi 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.

Idag får nämnden en årlig rapport om trafikolycksutvecklingen. Den årliga uppföljningen av trafiksäkerhetsplanens åtgärdsplan kan med fördel presenteras för nämnden i samband med rapporten om trafikolycksutvecklingen. Den bör också kompletteras med förslag på punktåtgärder vid de mest olycksdrabbade platserna i staden. Även detta har vi föreslagit i motionen från maj 2019.

*Särskilt uttalande* gjordes av Marlene Karlén (V) enligt följande.

Eftersom den uppdaterade versionen av trafiksäkerhetsplanen inte innehåller några större förändringar på de områden vi lyfte i samband med att planen skickades ut på remiss så upprepar vi här några av våra önskemål om områden som vi tycker borde ha givits mer utrymme.

*Att bygga rätt från början.* Planen fastslår att trafiksäkerhetsperspektivet ska genomsyra hela plan- och byggprocessen. Det är bra men otillräckligt, om inte samtidigt en god framkomlighet säkras. Staden bör i texten ge tydligare löften om att alla nybyggen, förtätningar och ny infrastruktur ska följa framkomlighetsstrategins kriterier, vilket inkluderar både god framkomlighet och förbättrad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter.

*Lägre och bättre efterlevda hastighetsgränser.* Den uppdaterade texten innehåller ett förtydligande om att "För att effektivt motverka dödsfall samt allvarliga skadefall bland äldre personer bör 30 km/h vara den dimensionerande hastigheten på platser där motorfordon, fotgängare och cyklister blandas". Det är en förbättring, men detta faktum behöver fortfarande få större genomslag i form av fortsatt arbete för sänkta hastighetsgränser och hastighetssäkrade korsningar.

Inte heller den i uppdaterade planen görs kopplingen mellan utökad sopsaltning för både fotgängare och cyklister och en minskning av användandet av grus, som ofta orsakar singelolyckor.

Till sist instämmer vi med ett av remissvaren, som påpekar att det är hög tid att registrera olyckor som involverar elsparkcyklar separat från cykelolyckor. Detta krävs för att kunna vidta åtgärder med bättre träffsäkerhet.

*Ersätтарыttrande* gjordes av Malin Ericson (Fi) enligt följande.

Malin Ericson (Fi) instämmer i förslag från Inger Edvardsson m.fl. (S).