

Handläggare
Mats Christenson
Telefon: 0850812201
Andreas Evestedt
Telefon: 0850812230

Till
Södermalms stadsdelsnämnd
21 oktober 2021

Remiss av Trafiksäkerhetsplan för Stockholms stad

Svar på remiss från trafikkontoret, T2020-03235

Förslag till beslut

Stadsdelsnämnden överlämnar stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Sammanfattning

Trafikkontoret har till bland annat Södermalms stadsdelsnämnd skickat ett förslag till trafiksäkerhetsplan för Stockholms stad på remiss. Förslaget pekar ut fem insatsområden 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 olyckor och skadegraden vid en eventuell olycka samt samtidigt bidra till stadens övriga hållbarhetsarbete.

Stadsdelsförvaltningen anser att en trafiksäkerhetsplan för Stockholm utgör ett viktigt styrdokument som kan bidra till att trafiksäkerheten ökar för framförallt barn, äldre och personer med funktionsnedsättningar men också bidra till stadens hållbarhetsarbete.

Förvaltningen anser att de i förslaget föreslagna insatsområden och åtgärdsområden är relevanta vilka syftar till att trafiksäkerhetsmålen uppnås.

Förvaltningen instämmer i det som anges i förslaget om vikten av utveckling av arbetsmetoder och arbetsrutiner för vinterväghållning med fokus framförallt på gående. Förvaltningen ser fördelar med att denna utveckling sker med hjälp av centralt stöd inom staden då det bör råda likhet mellan stadsdelarna hur olika vägtyper vinterväghålls.

Förvaltningen önskar att trafiksäkerhetsplanen i större omfattning tar med funktionshinderperspektivet än vad som anges i förslaget.

Det är enligt förvaltningen viktigt att personer med funktionsnedsättning kan förflytta sig i och kunna använda stadens olika miljöer på samma villkor som andra.

I förslaget anges bland annat att 58 procent av fotgängarna som omkommit i kollision med motorfordon under de senaste tio åren varit 65 år eller äldre, detta trots att åldersgruppen utgör en relativt liten andel av Stockholms invånarantal (15 procent). Förvaltningen anser att det är viktigt att denna överrepresentation av äldre i dessa olyckor beaktas i det kommande trafiksäkerhetsarbetet.

Förvaltningen ser fram emot ett framtagande av en åtgärdsplan som beskriver konkreta åtgärder vilka är tidsatta och som tydligt anger ansvar för genomförande.

Bakgrund

Trafikkontoret har, förutom till Södermalms stadsdelsnämnd, skickat ett förslag till trafiksäkerhetsplan för Stockholms stad på remiss till en rad remissinstanser såsom fackförvaltningar inom staden, övriga stadsdelsförvaltningar, stadens bostadsbolag, samtliga kommuner i Stockholms län, trafikverket Region Stockholm samt till olika intresseföreningar.

Remisstiden sträcker sig till den 31 oktober 2021.

Förslaget till trafiksäkerhetsplan för Stockholms stad bifogas som bilaga till tjänsteutlåtandet.

Trafikkontoret är i första hand intresserat av att få svar på nedanstående frågor. Alla frågor behöver enligt trafikkontoret inte besvaras utan remissinstanserna besvarar de frågor man bedömer berör den egna verksamheten.

1. Är det rätt insatsområde eller saknas något perspektiv?
2. Hur ser ni på de valda åtgärdsområdena?
3. Har din verksamhet planer på att utveckla arbetet inom något av insats- eller åtgärdsområdena – där vi skulle kunna haka i arbetet och få synergieffekter?
4. Vad skulle din organisation kunna bidra med för att uppnå målen i planen?
5. Bedriver ni något annat arbete som är bra för trafikkontoret att känna till vid framtagandet av åtgärdsplanen?

Ärendets beredning

Ärendet har beretts av stadsmiljöavdelningen inom Södermalms stadsdelsförvaltning. Ärendet har behandlats av förvaltningsgruppen och pensionärsrådet den 11 oktober 2021 och i rådet för funktionshindersfrågor den 12 oktober 2021.

Ärendet

Nedan görs en sammanfattning av förslaget till trafiksäkerhetsplan för Stockholms stad.

Inledning

I förslaget uppges att trafiksäkerhetsarbetets primära syfte är att förhindra och att minska risken för att personer omkommer och skadas i trafikolyckor samt att begränsa konsekvenserna av eventuella trafikolyckor.

I förslaget beskrivs att både den faktiska och upplevda säkerheten i trafiken har stor betydelse för människors vilja och förutsättning att röra sig i staden, inte minst för kvinnor, barn och äldre. Genom att förbättra trafiksäkerheten förbättras livskvaliteten för stadens medborgare.

Syfte och mål

Syftet med trafiksäkerhetsplanen är att ta ett samlat grepp om stadens trafiksäkerhetsrelaterade arbete och att peka ut den strategiska riktningen framåt.

Trafiksäkerhetsplanens övergripande mål är att stadens trafiksäkerhetsarbete ska bidra till att internationella, nationella och aktörsgemensamma trafiksäkerhetsmål samt att målen i stadens säkerhetsprogram nås.

En del av de globala hållbarhetsmålen, Agenda 2030

Trafiksäkerhet, dess konsekvenser och möjliga lösningar ingår i de globala hållbarhetsmålen, Agenda 2030. I Agenda 2030 finns också specifika mål kring trafiksäkerhet.

En del av det nationella trafiksäkerhets- och aktörsgemensamma målet

Det nationella trafiksäkerhetsarbetet grundas i Nollvisionen - *Ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom vägtransportssystemet.*

Det nationella etappmålet för 2030 innebär att antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken ska halveras mellan år 2020 och 2030. Under samma period ska antalet allvarligt skadade minska med minst 25 procent.

GNS (Gruppen för nollvisionen i samverkan) där Stockholms stad är en av aktörerna, har tagit ett aktörsgemensamt mål som innebär att antalet allvarligt skadade till följd av fallolyckor inom vägtrafiken ska minska med 25 procent mellan år 2020 och 2030.

Ett stadsövergripande styrdokument

I förslaget anges att trafiksäkerhetsplanen är ett stadsövergripande styrdokument och ska tillsammans med stadens budget ligga till grund för hur stadens alla verksamheter planerar, genomför och utvecklar trafiksäkerhetsarbetet.

Trafiksäkerhetsplanen har en tydlig koppling till *Framkomlighetsstrategin* och dess underliggande planer men även till andra stadsgemensamma styrdokument som ”*Strategi för en äldrevänlig stad*” och ”*Program för tillgänglighet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning 2018-2023*”. Stadens ”*Hastighetsplan*” och ”*Plan för säkra och trygga skolvägar*” är direkt kopplade till Trafiksäkerhetsplanen.

Utifrån trafiksäkerhetsplanens mål och inriktning kommer en åtgärdsplan att upprättas. Åtgärdsplanen kommer att innehålla konkreta och tidsatta åtgärder inom insatsområdena i syfte att bidra till uppsatta mål. Åtgärdsplanen samt dess åtgärder ska följas upp årligen.

Trafiksäkerhet en förutsättning för en hållbar stad

I förslaget anges att ett hållbart transportsystem är en del av en hållbar stad och transportsystemet måste vara säkert för att vara hållbart.

Agenda 2030

Trafiksäkerhet är nära kopplat till andra hållbarhetsutmaningar, som exempelvis miljö, hälsa och jämställdhet. Genom att hitta synergier mellan olika hållbarhetsmål finns stor potential att åtgärder inom ett område kan få positiva effekter och bidra till utvecklingen inom andra områden.

Förutom minskat antal olyckor som direkt påverkar människors hälsa kan stadens trafiksäkerhetsarbete också bidra till ökad mobilitet och självständighet för äldre och barn, förbättrad folkhälsa och mer attraktiva offentliga miljöer. Trafiksäkerhetsarbetet kan även bidra till ett mer jämlikt och jämställt transportsystem som är tillgängligt för fler och där kvinnor och män har samma möjligheter.

En del av stadens arbete med hållbara transporter och attraktiva offentliga rum

I förslaget anges att Stockholm växer och att staden ska byggas på ett sätt som minimerar behovet av att resa, möjliggör fler resor med cykel och gång samt stödjer kapacitetsstark och frekvent kollektivtrafik. För att Stockholms trafiksystem ska fungera effektivt måste staden arbeta med att begränsa det totala trafikarbetet för motorfordonstrafiken.

För att stadens transportsystem ska anses som hållbart måste det vara säkert både på individ- och populationsnivå. Då antalet cyklister och gående ökar anges insatser för att minska olyckorna för dessa trafikantgrupper bli ännu viktigare. Infrastruktur och driftåtgärder behöver utvecklas, men även den enskilde individen har ansvar för att anpassa sig till förutsättningarna på platsen. Det räcker enligt förslaget inte att ett resalternativ är säkert, det behöver också upplevas som säkert och tryggt. Upplevelsen av säkerhet gäller såväl känslan av att kunna utsättas för ett brott som att råka ut för en trafikolycka. Brist på säkerhet och trygghet kan påverka människors resval och vara ett hinder för ökat aktivt resande.

Trafiksäkerhet i Stockholm

Olyckor i Stockholm 2010-2019

Varje år rapporteras cirka 4 000 trafikolyckor inom Stockholms stad. Fallolyckor, singelolyckor med cykel samt upphinnandeolyckor¹ med motorfordon är de tre vanligaste olyckorna som inträffar i Stockholmstrafiken.

Fördelningen mellan män och kvinnor som skadas är mycket jämn och har varit det sedan 2010 (50 procent män och 50 procent kvinnor). Olycksbilden skiljer sig dock åt då fler kvinnor skadas som fotgängare och fler män som cyklister och i motorfordonsolyckor. Bland de omkomna har fler varit män (65 procent).

Under perioden 2010-2019 omkom 86 personer i stockholmstrafiken. Fyra av de omkomna var barn (0-15 år). 42 procent av de omkomna var personer över 65 år. Den vanligaste dödsolyckan är fotgängare i kollision med motorfordon.

Kostnader för olyckor

Sparade liv och färre skadade innebär minskat lidande för många, därutöver finns också en avsevärd ekonomisk vinst för samhället.

¹ Olyckor där ett fordon kör in i ett framförvarande fordon.

Olycksvärderingen för vägtrafikolyckor på det kommunala vägnätet i Stockholm stad uppgår till cirka 6 500 miljoner kr per år.

Dagens trafiksäkerhetsarbete

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. En stor del av arbetet har omfattat olika hastighetspåverkande åtgärder samt projekt inom säkra och trygga skolvägar.

Även om arbetet till stora delar har varit klassiskt trafiksäkerhetsarbete har det, enligt förslaget, på senare år startats upp och genomförts projekt av mer innovativ karaktär exempelvis sopsaltning av cykelbanor, trafiksäkerhetskameror (ATK), dynamiska farthinder, avstängnings-material anpassade för gående och cyklister, nattleveranser samt geofencing².

Trender och framtida utmaningar

Från det att trafiksäkerhetsarbetet till stor del handlat om trafikplanering och att med fysiska åtgärder bygga trafiksäkra miljöer behöver framtida trafiksäkerhetsarbete, enligt förslaget, omfatta helt nya arbetsområden som exempelvis upphandling, fordonsteknik och drift och underhåll. Fler och nya yrkesgrupper måste därigenom ta ansvar för, driva och involveras i trafiksäkerhetsarbetet samt nya samarbetsformer skapas.

I förslaget beskrivs att det sker en kontinuerlig utveckling av trafikflöde, fordon och fordonstyper. E-handelns tillväxt påverkar flödet av godstrafiken och mängden transporter. Stadsjeepar har under de senaste åren blivit allt vanligare och i vissa fall, som med elsparkcyklarna, kan en fordonsetablering ske snabbt. I fallet med elsparkcyklarna ser staden redan idag en ökning av antalet olyckor. Staden behöver därigenom vara lyhörd och vaken för den utveckling som sker inom fordonsflöde, fordonsflottan och resval samt eventuella konsekvenser.

Strategiskt viktiga insatsområden

Stadens faktiska trafiksäkerhet och den upplevda säkerheten är en kombination av faktorer där både miljö, trafikant och fordon samverkar. I förslaget till trafiksäkerhetsplan beskrivs fem insatsområden som staden valt ut som strategiskt viktiga för att nå

² Digitala staket, på engelska; geofencing, bygger på en teknisk lösning som kan möjliggöra att endast tillåtna fordon kan köras inom ett definierat geografiskt område. Digitala staket kan också användas för att begränsa hastigheten till en högsta tillåtna hastighet, som i ett gångfartsområde kan vara 7 km/h. Källa: Trafikverkets hemsida.

målen. Insatsområdena är av olika karaktär men bidrar tillsammans till en helhet inom vilka åtgärder behövs för att minska antalet olyckor, risken för olyckor och skadegraden vid en eventuell olycka samt samtidigt bidra till stadens övriga hållbarhetsarbete.

De strategiskt viktiga insatsområdena är:

- Gåendes singelolyckor (fallolyckor)
- Cyklisters singelolyckor
- Rätt hastighet
- Ökad regelefterlevnad
- Säkra fordon

Under varje insatsområde anges de effektmål som åtgärder inom insatsområdet ska bidra till.

Gåendes singelolyckor (fallolyckor)

Enligt stadens gångplan ska fler resor ske till fots. Samtidigt är gåendes fallolyckor den i särklass vanligaste trafikolyckan i stockholmstrafiken. Varje år skadas drygt 1 000 gående i fallolyckor i stockholmstrafiken och är därigenom den i särklass vanligaste trafikolyckan.

Kvinnor har i snitt stått för 70 procent av de senaste fem årens fallolyckor i Stockholms trafikmiljö. Av de äldre (65 år och äldre) som skadades under 2010–2019 skadades 68 procent i en fallolycka. Många äldre är medvetna om den ökade olycksrisken och det är inte ovanligt att äldres rädsla yttrar sig i form av att de väljer att stanna inomhus i större utsträckning.

Den i särklass vanligaste orsaken till fallolyckor är halka på grund av snö och is. Även om fallolyckorna är kraftigt säsongsbetonade, sker de året runt även under månader utan vinterklimat. Övriga olycksorsaker kan vara alltifrån ojämnt underlag, kanter, sviktande hälsa till dåligt underhåll eller bristande uppmärksamhet.

Effektmål

Insatser inom detta område ska bidra till att:

- färre personer skadas i fallolyckor
- färre personer omkommer i fallolyckor
- fler kan, vill och vågar gå

Cyklisters singelolyckor

Enligt stadens cykelplan ska andelen som cyklar öka och även vintercyklingen ska öka, vilket enligt förslaget är positivt. Samtidigt är cyklisters singelolyckor en av de vanligaste trafikolyckorna i

stockholmstrafiken. Varje år skadas drygt 500 cyklister i singelolycka med cykel och är därigenom den vanligaste cykelolyckan. Singelolyckor med cykel är dessutom den näst vanligaste olyckstypen där en trafikant skadats allvarligt.

Fler män än kvinnor skadas i cykelolyckor och det gäller även för cyklisters singelolyckor. Singelolycka med cykel är den vanligaste olyckan för barn (0-15 år).

Orsakerna till cykelolyckor är kopplat till vägens underhåll och utformning, föremål på vägen samt cyklistens beteende.

Effektmål

Insatser inom detta område ska bidra till att

- färre personer skadas i singelolyckor med cykel
- färre personer omkommer i singelolyckor med cykel
- ökad framkomlighet och trygghet för cyklisterna

Rätt hastighet

Hastigheten är enligt förslaget en av de viktigaste faktorerna som styr trafiksäkerheten, både när det gäller olycksrisk och skaderisk. Hastighet påverkar såväl sannolikheten att bli inblandad i en olycka som allvarlighetsgraden vid en eventuell olycka. Hastigheten påverkar också det offentliga rummets attraktivitet och förutsättningarna för ökat aktivt resande.

Den vanligaste dödsolyckan i stockholmstrafiken uppges vara motorfordon i kollision med fotgängare. Olyckskategorin utgjorde 38 procent av de omkomna i stockholmstrafiken under perioden 2010–2019 och fördelningen mellan män och kvinnor är lika. Den mest olycksdrabbade åldersgruppen i dödsstatistiken är äldre (65 år och äldre). Trots att de utgör en relativt liten andel av Stockholms invånarantal (15 procent) så har 58 procent av fotgängarna som omkommit i kollision med motorfordon under de senaste tio åren varit 65 år eller äldre.

Hastighetsefterlevnaden i Stockholm ligger på cirka 73 procent. Staden kan enligt förslaget vidta många olika åtgärder för att öka hastighetsefterlevnaden och göra det enklare för bilister att hålla hastigheten.

Effektmål

Insatser inom detta område ska bidra till:

- att färre personer skadas allvarligt i fordonsrelaterade olyckor
- att färre personer omkommer i fordonsrelaterade olyckor

- ökad hastighetsefterlevnad
- fler säkra gång-, cykel- och mopedpassager
- bättre förutsättningar för barns och äldres självständiga mobilitet
- mer attraktiva miljöer för gående och cyklister
- ökad upplevd trafiksäkerhet för gående och cyklister

Ökad regelefterlevnad

Många dödsolyckor sker genom grova regelöverträdelser. Förutom hastighetsöverträdelser uppges avsaknad av bälte och inverkan av alkohol och eller annan drog utgöra bakomliggande orsaker till många dödsolyckor.

Krav på regelefterlevnad gäller för alla trafikanter. För att framföra motorfordon krävs olika typer av förarbevis men för de som går eller framför en cykel finns inga motsvarande krav. De senaste årens utveckling med allt fler eldrivna enpersonsfordon, som kan komma upp i höga hastigheter, ställer ökade krav på både stadens cykelinfrastruktur och på den hänsyn som trafikanterna behöver visa genom att följa trafikregler anpassa hastigheten till den miljö de befinner sig i.

Effektmål

Insatser inom detta område ska bidra till att

- färre personer omkommer i olyckor relaterade till regelöverträdelser
- transporter genererade av staden och transporter inom Stockholms stad ska utföras inom lagens ram

Säkra fordon

Varje år skadas drygt 800 personer i upphinnandeolyckor. Det gör upphinnandeolyckor till en av de vanligaste trafikolyckorna i stockholmstrafiken.

I förslaget uppges att fordonens säkerhet har ökat säkerheten. Nuvarande utveckling inom fordonssidan går alltmer mot en automatisering där föraren i olika grad får stöd i sin uppgift att köra vilket ger stora möjligheter att eliminera många av de mänskliga misstag som begås i vägtrafiken inte minst i relation till gående och cyklister.

Den tekniska utvecklingen går fort och för att insatserna ska kunna optimeras krävs att väginfrastrukturens säkerhet utvecklas i samspel med fordonens säkerhetsutveckling.

Effektmål

Insatser inom detta område ska bidra till att

- färre personer skadas i upphinnandeolyckor
- färre fotgängare 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

Ett framgångsrikt trafiksäkerhetsarbete

Trafiksäkerhetsarbete handlar både om att göra fysiska förändringar och att förändra beteenden vilket enligt förslaget tar tid. Ett framgångsrikt trafiksäkerhetsarbete kräver därför uthållighet. Staden måste arbeta med dessa frågor i en långsiktig process och med erfarenhetsåterföring i syfte att hela tiden utvecklas och göra ständiga förbättringar.

Flera olika aktörer i samhället har direkt eller indirekt inflytande på trafiksäkerheten. Staden har både ett ansvar och möjlighet att påverka utvecklingen genom sin roll som myndighet, väghållare, upphandlare, verksamhetsutövare, kunskapsspridare, föredöme med mera. Ansvaret och möjligheten att påverka skiljer sig dock åt mellan stadens förvaltningar och bolag.

Åtgärdsplan med fem åtgärdsområden

Trafiksäkerhetsplanen pekar ut den strategiska riktningen framåt men fastställer inte vilka konkreta åtgärder som ska utföras. Åtgärdsplanen är organiserad i fem åtgärdsområden inom vilka aktörerna ska bidra med åtgärder i syfte att uppfylla effektmålen för de fem prioriterade insatsområdena. De fem åtgärdsområdena är:

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

Reglering och styrmedel

Staden ska aktivt och målinriktat skapa förutsättningar för en mer trafiksäker miljö och säkra beteende genom att använda sin potential som stor upphandlare, arbetsgivare och myndighet.

Cirka två tredjedelar av stadens totala omsättning utgörs av inköpsutgifter för varor, tjänster och entreprenader. Genom att ställa trafiksäkerhetskrav (exempelvis hastighetsefterlevnad och alkoholås) vid upphandlingar av fordon och transporter kan staden påverka trafiksäkerheten på lokal nivå men också utanför stadens gränser.

Utbildning och information

Staden ska aktivt och målinriktat öka medvetenheten och förståelsen för de trafiksäkerhetsrelaterade frågorna. Detta gäller såväl till yrkesverksamma, som genom sitt arbete kan påverka trafiksäkerheten, som till trafikanter i alla åldersgrupper.

Staden behöver bygga upp och upprätthålla en god kompetens kring trafiksäkerhet inom organisationen. Kontinuerlig kunskaps- och kompetensutveckling bör riktas till kommunens anställda, entreprenörer och politiker som på olika sätt medverkar i och påverkar trafiksäkerhetsutvecklingen.

Genom information och kommunikation ska staden skapa ökad förståelse och acceptans för de åtgärder som genomförs samt ökat ansvarstagande och trafiksäkra beteenden hos trafikanterna.

Fysisk utformning

Staden ska aktivt och målinriktat skapa förutsättningar för en mer trafiksäker miljö genom att befintliga miljöer åtgärdas samt att trafiksäkerhetsperspektivet genomsyrar hela plan- och byggprocessen.

Redan i översiktsplanen läggs grunden för stadens trafiksäkerhetsarbete då den visualiserar en ambitionsnivå. Genom hela kedjan i planprocessen tas sedan beslut som påverkar hur det slutliga resultatet blir. Utifrån en stadsplanering som främjar hållbart resande och genom en fysisk planering som gynnar och prioriterar hållbara trafikslag ökar staden förutsättningarna för en god trafiksäkerhet.

Drift och underhåll

Staden ska aktivt och målinriktat skapa en trafiksäker miljö genom att utföra drift, underhåll och avstängningar med hög kvalitet samt vid planering skapa goda förutsättningar för framtida drift och underhåll.

En god kvalitet på stadens drift- och underhåll har enligt förslaget stor potential att minska antalet singelolyckor med gående och cyklister och samtidigt öka deras framkomlighet och trygghet. Särskilt stor potential finns inom halkbekämpning av gångytor, främst på grund av is och snö men också på grund av löv och grus.

Södermalms stadsdelsförvaltning
Avdelningen för stadsmiljö

Virkesvägen 3
Box 90 185
120 22 Stockholm
Växel 08-508-12-000
Fax
soder@stockholm.se
stockholm.se

Levererad kvalitet ska säkerställas genom kontroller och uppföljningar. Kunskap och möjligheter att mäta och följa upp kvalitet och effektivitet ur trafiksäkerhetssynpunkt bör öka. Nya arbetsmetoder och arbetsrutiner för vinterväghållning med fokus

framförallt på gående behöver arbetas fram i samverkan med entreprenörer och leverantörer. Redan under planeringsskedet ska goda förutsättningar för framtida drift- och underhållsåtgärder skapas.

Teknikutveckling och innovationer

Staden ska aktivt och målinriktat öka trafiksäkerheten genom att utnyttja och skapa förutsättningar för den potential som teknikutvecklingen bidrar till. Staden ska också aktivt testa nya lösningar samt delta i olika innovations- och utvecklingsprojekt.

Teknikutvecklingen går snabbt med elektrifiering, digitalisering och ökad automation som starka pådrivare. Ny teknik är en viktig del i ett säkert transportsystem och har även stor potential att bidra till en säkrare och mer trygg och attraktiv stad.

Staden har liten rådighet över fordonsutvecklingen, men kan genom upphandling ställa krav på fordonens utrustning och olika säkerhetshöjande system och därigenom påverka utveckling och påvisa efterfrågan.

En kombination av åtgärder

Trafiksäkerheten beror enligt förslaget på en kombination av faktorer där både miljö, trafikant och fordon samverkar.

Trafiksäkerhetsarbetet ska präglas av nytänkande och innovation samt innehålla en smart kombination av åtgärder. En typ av åtgärd kan ha effekt på flera olyckstyper. Samtidigt finns ingen åtgärd som är heltäckande för alla olyckstyper utan det krävs en kombination av åtgärder, oftast inom flera åtgärdsområden, för att förebygga och förhindra olyckor samt minska allvarlighetsgraden för de olyckor som i alla fall inträffar.

Kontinuerlig avstämning och uppföljning

Avstämning och uppföljning av trafiksäkerhetsarbetet ska ske inom ramen för arbetet med åtgärdsplanen.

Synpunkter och förslag

Stadsdelsförvaltningen anser att en trafiksäkerhetsplan för Stockholm utgör ett viktigt styrdokument som kan bidra till att trafiksäkerheten ökar för framförallt barn, äldre och personer med funktionsnedsättningar men också bidra till stadens hållbarhetsarbete.

Förvaltningen anser att det är positivt att trafiksäkerhetsplanen har tydliga kopplingar till andra styrdokument inom staden såsom *Framkomlighetsstrategin* och *Program för tillgänglighet och*

delaktighet för personer med funktionsnedsättning 2018-2023. Det är också bra att planen har tydliga kopplingar till Agenda 2030 och det nationella trafiksäkerhets- och aktörsgemensamma målet som innebär att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom vägtransportsystemet.

Förvaltningen anser att de i förslaget föreslagna insatsområden och åtgärdsområden är relevanta vilka syftar till att trafiksäkerhetsmålen uppnås.

Enligt förvaltningen är åtgärder som kan minska antalet fallolyckor i trafikmiljön en prioriterad fråga. Förvaltningen arbetar kontinuerligt med att säkerställa att felanmälningar som innebär risk för fallolyckor i parkmiljön snarast avhjälpas. Andra åtgärder som förvaltningen genomför, och som kan bidra till att minska risken för trafikolyckor, är beskärning av siktskymmande vegetation samt löpnade renovering av parkernas trappsysteem.

Förvaltningen vill betona vikten av det som anges i förslaget, att en viktig del för att uppnå en god kvalitet i vinterväghållningen och barmarksskötseln, vilket bland annat kan bidra till minskat antal fallolyckor, är att uppföljning av ställda krav i skötselavtalen genomförs. I förvaltningens driftavtal har villkoren utvecklats gällande kraven på entreprenören att genomföra planering, egenkontroll och avvikelserapportering kring olika arbetsmoment i parkdriften vilket bidragit till att stärka avtalsuppföljningen. Införandet av verksamhetssystemet Driftportalen Park har utvecklat hantering och uppföljning av inkommande felanmälningar vilket enligt förvaltningen också bidrar till trafiksäkerhetsplanens målsättningar.

Förvaltningen instämmer i det som anges i förslaget om vikten av utveckling av arbetsmetoder och arbetsrutiner för vinterväghållning med fokus på framförallt gående. Förvaltningen ser fördelar med att denna utveckling sker med hjälp av centralt stöd inom staden då det bör råda likhet mellan stadsdelarna hur olika vägtyper vinterväghålls. Förvaltningen vill i detta sammanhang påtala att åtgärder som innebär ändringar i befintliga entreprenadavtal kan innebära betydande extrakostnader och även påverka förutsättningarna för de befintliga upphandlingarna. Förvaltningen förutsätter att förändrade arbetsätt av betydelse implementeras i samband med att nya avtal upphandlas.

Förvaltningen anser att det är viktigt att staden arbetar för att minimera riskerna för exempelvis fallolyckor och cykelolyckor i

samband med uppkomna skador på gångbanor och trappor eller vid vägarbeten, detta genom att snabbt få ut tillräckliga avspärningar på plats.

Förvaltningen önskar att trafiksäkerhetsplanen i större omfattning tar med funktionshinderperspektivet än vad som anges i förslaget. I ”Program för tillgänglighet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning 2018-2023” under fokusområde 3, som handlar om rätten att kunna förflytta sig, vistas i och använda Stockholms inne- och utemiljö, anges exempelvis att framkomligheten och möjligheterna att kunna orientera sig och ta del av information på ett tillgängligt sätt ska förbättras. I samband med att vägarbeten och andra förbättringsarbeten genomförs i stadsmiljön är det enligt förvaltningen viktigt att framkomligheten är trygg för alla. Det är enligt förvaltningen viktigt att personer med funktionsnedsättning kan förflytta sig i och kunna använda stadens olika miljöer på samma villkor som andra.

Under åtgärdsområdet ”Kommunikation och information” är det enligt förvaltningen även viktigt att planen beskriver hur stadens säkerställer att informationen kring trafiksäkerhetsfrågor når ut till alla samt hur den är anpassad för att alla ska kunna förstå och ta till sig informationen.

I förslaget anges att det under perioden 2010-2019 omkom 86 personer i stockholmstrafiken. 42 procent av de omkomna var personer över 65 år. I förslaget anges vidare att 58 procent av fotgängarna som omkommit i kollision med motorfordon under de senaste tio åren varit 65 år eller äldre, detta trots att åldersgruppen utgör en relativt liten andel av Stockholms invånarantal (15 procent). Förvaltningen anser att det är viktigt att denna överrepresentation av äldre i dessa olyckor beaktas i det kommande trafiksäkerhetsarbetet.

Avslutningsvis ser förvaltningen fram emot ett framtagande av en åtgärdsplan som beskriver konkreta åtgärder vilka är tidsatta och som tydligt anger ansvar för genomförande. Det är enligt förvaltningen i detta sammanhang även viktigt att beskriva huruvida dessa åtgärder kommer att innebära ökade kostnader och hur det ska hanteras.

Förvaltningen föreslår att stadsdelsnämnden överlämnar detta tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Stadsdelsdirektör

Avdelningschef

Bilaga

Trafiksäkerhetsplan, en del av framkomlighetsstrategin.

Södermalms stadsdelsförvaltning
Avdelningen för stadsmiljö

Virkesvägen 3
Box 90 185
120 22 Stockholm
Växel 08-508-12-000
Fax
soder@stockholm.se
stockholm.se

Attesterat av

Detta dokument har godkänts digitalt av följande personer:

Namn	Datum
Ann-Christine Jenvén, Stadsdelsdirektör	2021-10-01
Andreas Evestedt, Avdelningschef	2021-10-01