



## Motion om ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter

Det är angeläget och ett uttalat mål att förbättra trafiksäkerheten, särskilt genom att bygga ut kollektivtrafiken, med särskild uppmärksamhet på behoven hos människor i utsatta trafiksituationer. I stadens trafiksäkerhetsprogram finns ett trafiksäkerhetsmål om att minska antalet omkomna och svårt skadade i trafiken med 40 procent till år 2020. Målet gäller endast för polisrapporterade trafikanter. Något mål för oskyddade trafikanter som skadas genom t.ex. fallolyckor eller singelolyckor med cykel finns inte.

Enligt stadens rapport *Trafikolyckor 2017 – en årlig redovisning av trafikolycksutvecklingen* omkom totalt 16 personer under år 2017. Det är det högsta antalet omkomna på tio år. Fotgängarna utgör störst andel av olycksstatistiken, 35 % av samtliga skadade och omkomna under år 2017. Majoriteten av dessa har varit med om en fallolycka, d.v.s. fallit, snubblat eller halkat i trafikmiljö. Fallolyckor bland fotgängare är alltså inte bara den i särklass vanligaste trafikolyckan, utan också den olyckskategori där flest personer skadas allvarligt. Cyklister utgör 25 % av olycksstatistiken, vilka oftast varit med om en singelolycka. Nära hälften av kvinnorna som varit med om en trafikolycka under 2017 var fotgängare, motsvarande andel bland de skadade männen var knappt en fjärdedel. Fler kvinnor än män skadas i fallolyckor och i snitt har kvinnorna stått för 70 % av de senaste fem årens fallolyckor i Stockholms trafikmiljö.

Oskyddade trafikanter, d.v.s. trafikanter som inte färdas bakom något skyddande hölje, är överrepresenterade i trafikskadestatistiken generellt och i synnerhet bland de omkomna. Majoriteten (75 %) av de omkomna var oskyddade trafikanter: 7 fotgängare, 3 motorcyklister och 2 cyklister.

Enligt Agenda 2030 ska behoven hos människor i utsatta situationer, kvinnor, barn, personer med funktionsnedsättning samt äldre personer ges särskild uppmärksamhet.

Enligt stadens rapport är det just äldre kvinnor som är mest drabbade. Totalt sett är kvinnor i åldersspannet 40-64 år den gruppen med flest antal rapporterade fallolycksskador, men sett till risk att falla och skada sig är den störst bland kvinnor från 65 års ålder och uppåt. Den mest drabbade åldersgruppen i dödsstatistiken är trafikanter i pensionsåldern, d.v.s. 65 år och äldre. Trots att de utgör en relativt liten andel av Stockholms invånarantal (16 %), står de för drygt 37 % av alla dödsolyckor de senaste tio åren. Absolut vanligast är att äldre omkommer när de är ute och går. Faktum är att personer i åldrarna 65 år och äldre står för 25 % av alla omkomna fotgängare, och är den åldersgruppen som oftast omkommer till följd av påkörning av ett motorfordon, oftast då personen korsat vägen på ett övergångsställe.

För att minska antal omkomna och svårt skadade i trafiken behöver mer göras när det kommer till oskyddade trafikanter. Ett nytt trafiksäkerhetsprogram bör därför tas fram med särskilt fokus på oskyddade trafikanter. Trafiksäkerhetsprogrammet bör även kompletteras med en redovisning och analys av trafikolyckornas omfattning och samhällskostnader i Stockholmstrafiken. Detta är



särskilt viktigt mot bakgrund av att bristerna i statistiken innehåller mörkertal, främst gällande olyckor med oskyddade trafikanter som cyklister och fotgängare.

Andra delar bör vara hur trafiknämndens årliga rapport om trafikolycksutvecklingen kan användas. Den kan t.ex. kompletteras med förslag på fördjupade analyser och prioriterade åtgärder om allt ifrån punktåtgärder på de mest olycksdrabbade platserna till generella förslag så som geofencing, sopsaltning av gångbanor, cykelhjälmskampanjer samt hantering av gratis lånecyklar, elscootrar och andra nya transportmedel som ställs i vägen och förändrar stadsbilden.

I detta sammanhang 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, vilket skedde i Stockholm i början på år 2019. 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.

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

Jag föreslår därför 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

Stockholm den 6 maj 2019

Jan Valeskog (S)