

Utlåtande 2005:26 RIII (Dnr 314-2406/2004)

Trafiksäkerhetsprogram för Stockholms stad 2005-2010

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta följande

1. Förslaget till Trafiksäkerhetsprogram för Stockholms stad 2005-2010 som inriktning för stadens arbete godkänns.
2. Gatu- och fastighetsnämnden ges i uppdrag att följa upp programmet inom ramen för sitt ansvar för stadens trafiksäkerhetsarbete. En samlad uppföljning ska göras till kommunfullmäktige efter halva programtiden.
3. Gatu- och fastighetsnämnden uppmanas att stödja stadens övriga nämnder och bolag i arbetet med exempelvis upphandlingskrav.
4. Gatu- och fastighetsnämnden uppmanas att, tillsammans med stadsdelsnämnderna, utvärdera genomförandet av 30-zoner för att se till att det finns tillräckliga stråk av huvudgator.
5. Stadens målsättning är att alla stadens bilar före 2010 ska ha ISA-system och alkolås.
6. Kostnaderna för programmet under 2005 får rymmas inom befintlig budget. Kostnader för programmet 2006-2008 får beaktas i samband med upprättande av budget för 2006-2008.

Föredragande borgarrådet Leif Rönngren anför följande.

Bakgrund

Förslaget till Trafiksäkerhetsprogram för 2005-2010, *bilaga 2*, är en revidering av Trafiksäkerhetsprogram 2000-2007, som gatu- och fastighetsnämnden godkände den 6 februari 2001. Trafiksäkerhetsprogram 2000-2007 är inte behand-

lat av kommunfullmäktige och i budget 2004 för Stockholms stad gavs uppdrag till gatu- och fastighetsnämnden att ta fram ett reviderat program.

Föreliggande program behandlades av gatu- och fastighetsnämnden den 18 maj 2004. Under gatu- och fastighetskontorets arbete med att ta fram programmet har det även hållits remisseminarier med möjlighet för både externa och interna deltagare från Stockholms stad att komma med synpunkter.

Trafiksäkerhetsprogrammet

Stockholms stad ska enligt programmet ställa sig bakom nollvisionen, det vill säga det nationella målet om att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. I programmet föreslås två etappmål för staden som innebär en halvering av antalet döda i trafiken fram till år 2010 samt en fortlöpande minskning av antalet svårt skadade.

Därutöver föreslås en trafiksäkerhetspolicy som innebär att staden ska ha som övergripande mål och inriktning att riskerna att dödas eller skadas svårt ska minska snabbast för de mest utsatta trafikantgrupperna, att trafiksäkerhetstänkandet ska genomsyra all verksamhet i staden samt att staden ska ta tillvara och utveckla invånarnas engagemang för en säkrare och tryggare trafik. Trafiksäkerhetspolicyn innefattar vidare sju övergripande inriktningar för trafiksäkerhetsarbetet som till exempel handlar om trafikutbildning i skolan och om att staden ska vara en förebild i den egna verksamheten.

I programmet pekar gatu- och fastighetskontoret ut fem prioriterade åtgärdsområden med mål, strategier och effekter samt ett antal exempel på åtgärder. Området *Trafiksäkra trafikanter* inriktas på att genomföra insatser som påverkar trafikanterna till ett säkrare trafikbeteende. Områdena *Säker trafikmiljö för oskyddade trafikanter* samt *Säker trafikmiljö för skyddade trafikanter* handlar om att genomföra fysiska åtgärder som förbättrar säkerheten för olika trafikantgrupper. Området *Trafiksäkra resor och transporter* innebär att staden ska föregå med gott exempel i trafiken. Slutligen inriktas insatserna under området *Organisation och kunskapsunderlag* på att bygga upp nätverk och kunskap inom staden.

Remisser

Ärendet har för synpunkter remitterats till stadsledningskontoret, stadsbyggnadsnämnden, socialtjänstnämnden, Stockholms Stadshus AB samt samtliga stadsdelsnämnder.

Stadsledningskontoret anser att det föreslagna programmet har ett vällovligt syfte och det innehåller angelägna mål och strategier för stadens trafiksäkerhetsarbete. Det finns emellertid betydande brister i hur programförslaget utformats och det saknas ett underlag för programmets ekonomiska konsekvenser. Kontoret anser sammanfattningsvis att programförslaget inte följer den inriktning för stadens styrning som kommunfullmäktige nyligen antagit och kontoret föreslår att förslaget återremitteras.

Stadsbyggnadsnämnden anser att den övergripande trafikpolitiken som syftar till att överföra fler trafikanter till kollektiva färdmedel, vilka är avsevärt trafiksäkrare än privatfordon, är av grundläggande vikt för ett framgångsrikt trafiksäkerhetsarbete. På nästa planeringsnivå har arbetet med detaljplaner för ny bebyggelse en icke obetydlig betydelse för trafiksäkerheten i staden.

Vad gäller vilka krav nämnden ska ställa på sina anställda och vid upphandlingar förutsätter nämnden att ett samordnat informationsmaterial tas fram av gatu- och fastighetsnämnden i samråd med det föreslagna kommunala nätverket för trafiksäkerhet.

Socialtjänstnämnden delar uppfattningen att trafiksäkerhet är en viktig fråga och att det måste finnas ett trafiksäkerhetstänkande inom alla berörda nämnder och förvaltningar. Socialtjänstnämndens uppdrag medför att nämndens möjligheter att medverka i trafiksäkerhetsarbetet begränsas sig till åtgärdsområdena Trafiksäkra trafikanter och Trafiksäkra resor och transporter. Trafiksäkra trafikanter handlar om att genomföra åtgärder som påverkar trafikanterna till ett säkrare trafikbeteende.

Nämnden tillstyrker förslaget om att en övergripande trafiksäkerhetspolicy för tjänsteresor utarbetas och att nämnder och bolag konkretiserar policyn i egna åtgärdsprogram samt även förslagen att staden alltid ska ha trafiksäkra tjänstefordon och utbilda anställda i trafiksäkert beteende.

Stockholms Stadshus AB har skickat ärendet på underremiss till samtliga dotterbolag inom koncernen. Koncernledningen anser sammanfattningsvis att de krav som ställs i programmet är rimliga och att trafiksäkerheten ytterligare bör beaktas vid upphandlingar av transporter. Av kostnadsskäl är det dock viktigt att trafiksäkerhetskraven vägs in i en samlad bedömning av alla krav som staden ska ställa vid upphandlingar. Koncernledningen vill också framhålla att det är väsentligt att gatu- och fastighetsnämnden får ett tydligt uppdrag av kommunfullmäktige att följa upp trafiksäkerhetsprogrammet. Erfarenheten är att kommunfullmäktige efter långa processer med remissomgångar etc. ofta antar detaljreglerade program utan någon strategi för uppföljning, utvärdering och revidering.

Bromma stadsdelsnämnd anser att om utvecklingen ska kunna vändas och gå i riktning med nollvisionens mål och att ingen ska behöva dödas eller skadas allvarligt i trafiken, är det nödvändigt att kraftfulla åtgärder vidtas skyndsamt. Det är angeläget att skapa en förlåtande gatumiljö där misstag av trafikanten inte bestraffas med döden men ett ambitiöst trafiksäkerhetsarbete förutsätter även en utökad fordons- och trafikövervakning. Nämnden instämmer huvudsakligen med innehållet i programmet som nämnden anser kommer att bli ett verkningsfullt instrument för det framtida trafiksäkerhetsarbetet. Som komplement kommenterar Bromma stadsdelsnämnd några delar där nämnden vill att ytterligare utredning skall ske eller där nämnden vill förstärka.

För att kunna vidta rätt trafiksäkerhetsåtgärder och ha möjlighet att följa upp nyttan av genomförda åtgärder är det viktigt att ha ett bra kunskapsunderlag. Om gatu- och fastighetsnämndens offensiva satsning ska bli framgångsrik är det nödvändigt att olycksstatistiken förbättras och att arbetet med att införa sjukhusbaserad statistik intensifieras. Förutom gatuombyggnader, för att få till stånd en bättre säkerhet, bör utökade medel anslås för underhåll av vägbeläggning, målning, trafikskyltning, vägvisning m.m.

Enskede-Årsta stadsdelsnämnd anser att förslaget till trafiksäkerhetsprogram är bra och sammanfaller väl med införandet av 30-zoner. Ett för staden gemensamt program ger goda förutsättningar att bedriva ett aktivt och målinriktat trafiksäkerhetsarbete. Programmets förslag till åtgärder för en säkrare trafikmiljö omfattar såväl gatu- och fastighetsnämndens som stadsdelsnämndernas ansvars- och kompetensområde. Gemensamma mål tydliggör behovet av samarbete och underlättar samordningen av olika aktörers insatser. Därigenom kan en god trafikmiljö skapas, vilket är särskilt viktigt för barn och ungdomar.

Farsta stadsdelsnämnd anser att polisens närvaro har en mycket dämpande effekt på trafikförseelser av olika slag. Det har t.ex. kunnat märkas då polisen mäter hastigheter utanför skolor. Även efter ett sådant tillfälle sänks hastigheterna dramatiskt. Nämnden vill se en bättre trafiksäkerhet i vår stadsdel.

I programmet lyftes särskilt fram en säker närmiljö för barn och en säker trafikmiljö för äldre trafikanter. Nämnden anser att det är motiverat att även lyfta fram trafikmiljön för funktionshindrade då olika funktionshinder ställer olika krav på åtgärder för en säker trafikmiljö. Nämnden anser även att de problem som uppstår då köer bildas på stadens infartsleder särskilt bör belysas. Då används huvudgatorna inom ytterstadens bostadsområden som "smitvägar" och får därmed en avsevärt högre trafikbelastning än de är avsedda för. I övrigt anser nämnden att programmet är bra och väl genomarbetat.

Hägerstens stadsdelsnämnd anser att det är viktigt att gemensamt sträva efter att minska antalet olyckor och att programmet ger en riktig beskrivning över stadsdelsförvaltningens möjligheter att förbättra trafiksäkerheten. Åtgärdsbehov tas fram i samråd med skolorna för att säkra barnens skolvägar och att få en bättre trafikmiljö i stadsdelsområdet. Nämnden anför att genomförandet av trafiksäkerhetsprogrammet kräver att medarbetare i stadsdelsförvaltningen får mer kunskap om trafiksäkerhet, att nya rutiner införs och informationskampanjer genomförs i stadsdelen. Detta innebär ökade kostnader för stadsdelsförvaltningen både i form av material och arbete. De ökade kostnader som programmet medför måste täckas av motsvarande anslag.

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd framhåller att trafiksäkerhetsprogrammet bör kompletteras med ett särskilt avsnitt som berör skolskjutsar och som klargör vilka krav som ska gälla från stadens sida. Nämnden är positiv till att stadens personal skall föregå med gott exempel när det gäller trafiksäkerhetsfrågor. Nämnden ställer sig tveksam till förslaget i trafiksäkerhetsprogrammet att ställa krav utöver rådande lagstiftning. Exempel som trafiksäkerhetsprogrammet anger är att förare och passagerare skall använda bilbälte vid egna resor och transporter i tjänsten och att hastighetsbegränsningarna skall följas vid egna resor och transporter i tjänsten. Nämnden ställer sig också tveksam till förslaget i trafiksäkerhetsprogrammet att ställa krav utöver rådande lagstiftning när det gäller upphandling.

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd ställer sig positiv till ett utökat samarbete mellan stadsdelsförvaltningar i syfte att fördjupa projektet SMADIT, som erbjuder alkohol- eller drogpåverkade förare ett samtal med beroendevården inom 24 timmar. Nämnden ställer sig också positiv till att utveckla ett system som tar emot synpunkter om barns närmiljö, från barn, skola och föräldrar samt utarbeta en metod för att ta tillvara synpunkterna. Nämnden ställer sig positiv till att införa en trafiksäkerhetspolicy för tjänsteresor i staden i syfte att trafiksäkra resor och transporter samt att stadens ledning utreder de trafiksäkerhetskrav som kan ställas på upphandlade resor och transporter.

Katarina-Sofia stadsdelsnämnd anser att syftet med att utforma ett trafiksäkerhetsprogram är vällovligt. Att öka trafiksäkerheten i staden är betydelsefullt för att skapa en god livsmiljö för stadens invånare. Stockholmarna anser, enligt gjorda undersökningar, att det är viktigt att öka säkerheten för gående och cyklister. Inriktningen i programmet mot trafiksäkerhetsförbättringar för oskyddade trafikanter, främst barn och äldre, är positiv. Förslaget till trafiksäkerhetsprogram är dock mycket omfattande och detaljerat i vissa avseenden.

Nämnden vill påpeka att det är tveksamt om staden kan ställa krav på att de anställda använder cykelhjälm i tjänsten eftersom cykelhjälmsanvändning inte

är lagstadgat. Däremot ska det givetvis framhållas att det är önskvärt. Att staden föregår med gott exempel och installerar t.ex. alkolås och kraftiga bältespåminnare i stadens egna fordon är en bra åtgärd. Ett förtydligande behövs av stadsdelsnämndernas ansvar för trafiksäkerhetsfrågor när det gäller de upplåtelser av gatumark som stadsdelsnämnderna ansvarar för. Att kontinuerligt informera barn i förskola och skola om trafikfaror m.m. i deras dagliga närmiljö är en viktig del i det förebyggande barnsäkerhetsarbetet. I programmet behandlas säker trafikmiljö för äldre trafikanter. Ingenstans nämns dock personer med funktionshinder.

Kista stadsdelsnämnd svarar på remissen utifrån Kistas lokala förhållanden. Nämnden anser att det största problemet är att bilister kör för fort och att samspelet i trafiken fungerar dåligt. De breda genomfartsgatorna genom bostadsområden inbjuder till hastigheter som överstiger hastighetsbegränsningen 50 km/timme. En mycket stor andel av bilisterna överskrider dagligen hastighetsbegränsningen.

För att påverka bilisters attityder och förbättra samspelet i trafiken måste alla trafikregler respekteras bättre och beivras, även sådana som inte normalt leder till allvarliga olyckor. Ett mycket stort problem är att trafiksepareringen stadsdelsnämndsområdet lett till otillåten biltrafik på gångvägar och parkvägar. Staden måste på något sätt återupprätta respekten för att gångvägar inte får nyttjas som bilvägar. Genom att trafiklederna runt Kista byggs ut och nya tillkommer så kommer dock smittrafiken genom bostadsområdena förhoppningsvis att helt försvinna.

För en säker miljö behövs också fungerande trafikskyltning, bättre belysning och att påkörda skyltar, räckan m.m. repareras snabbare. Då detta täcks av trafikskadeförsäkringen torde inte något finansieringsproblem föreligga.

När det gäller säker trafikmiljö för barn så har nämnden nu fått till stånd hastighetsbegränsning utanför alla de skolor som ligger direkt utmed gata. I nämndens föreslagna uppgifter i programmet ingår att genomföra beteendepåverkande projekt för att minska bilskjutsningen till och från skolan. För att programmet skall kunna genomföras krävs att staden inte bara är beredd att finansiera investeringar utan även ge anslag för ökade driftkostnader för stadsdelsförvaltningarna.

Kungsholmens stadsdelsnämnd tillstyrker förslaget till trafiksäkerhetsprogram i dess huvuddrag. Nämnden framhåller att det är viktigt med samråd när det gäller utformningen av fysiska farthinder av olika slag. Nämnden anser också att övervakning av regler och rapportering av hinder/risker är viktigt för att skapa trafiksäkra miljöer. Polisen hinner sannolikt inte mer än punktvis övervaka hastighetsgränserna. Kanske kan trafikövervakarna vid gatu- och

fastighetskontoret få ett utökat uppdrag, åtminstone som stadens ”extra ögon” och rapportera trafikfarliga miljöer – ett utökat uppdrag som något liknar projektet ”Samordning för ett tryggare Kista”, där stadsdelsförvaltning, gatu- och fastighetskontor, polis, företagare m.fl. samarbetar med Mötesplats Kista som bas.

Liljeholmens stadsdelsnämnd anför att en viktig förutsättning för att öka trafiksäkerheten är att polisen får tillräckliga resurser för att kunna utföra ett fullgott trafikövervakningsarbete. Idag saknas de resurserna. Nämnden anser att programmet är väl genomarbetat och innehåller många bra och nödvändiga åtgärder för en säkrare trafikmiljö. Det är viktigt att arbetet med den långsiktiga åtgärdsplanen sker i samråd med stadsdelarna och att medel för olika åtgärder utgår i nödvändig omfattning. Risken är annars att åtgärderna inte kan genomföras som planeras och effekterna uteblir.

Nämnden har inget att invända mot föreslagna åtgärder men vill gärna lägga till en punkt som handlar om beteendepåverkan hos cyklister. Samspelet mellan gångtrafikanter och cyklister är ett återkommande problem på stadsdelens gång- och cykelbanor. Många synpunkter handlar om att cyklister inte visar tillräcklig hänsyn i trafiken. Det anges också i programmet att gående upplever cyklister som en risk i trafikmiljön. Det är viktigt att i informationsarbetet förstärka kunskapen och medvetenheten hos cyklister om vilka regler som gäller för dem i trafiken.

Vidare vill nämnden peka på tillgänglighetsperspektivet som bör förstärkas i programmet. Rörelsehindrade bör även ingå i gruppen oskyddade trafikanter. Det är viktigt att åtgärderna också, både vad gäller information och de rent fysiska, hanteras utifrån en tillgänglighetsaspekt.

Maria-Gamla stans stadsdelsnämnd är i stort positiv till förslaget men efterlyser indikationer på att de föreslagna förändringarna av kraven vid upphandlingar, är förenliga med gällande EU-rätt. Nämnden utesluter inte att förändringarna i samband med upphandling kan reducera antalet aktörer som väljer att lämna anbud, t.ex. för stadens gatudrift.

Nämnden är positivt inställd till att genomföra olika typer informationsinsatser mot medarbetarna. För att få bästa möjliga effekt bör detta arbete ske i samverkan med andra förvaltningar och bolag. Krav på medarbetarna att t.ex. använda cykelhjälm i tjänsten är nämnden positivt inställd till. Däremot anser nämnden inte att staden ska kräva att medarbetarna ska använda bilbälte, hålla rätt hastigheter m.m. i tjänsten då detta redan är lagstadgat.

Installation av t.ex. alkolås och kraftiga bältespåminnare i stadens egna fordon är en positiv åtgärd. Staden bör dock överväga hur kostnaden för dessa installationer ska fördelas, staden centralt eller förvaltningen. Krav på alkolås,

användandet av backningsutrustning m.m. vid upphandling är möjlig under förutsättning att förvaltningen får hjälp med förfrågningsunderlag och mallar för hur anbudena ska värderas. Nämnden välkomnar ett samarbete med gatu- och fastighetskontoret om att undersöka möjligheterna att, genom förändringar i drift- och underhållsstrategin, åstadkomma en säkrare trafikmiljö för t.ex. cyklister och äldre. Även en precisering av villkoren för alla typer av upplåtelser som syftar till att förbättra trafiksäkerheten välkomnas. Nämnden anser det vara viktigt att lyfta fram barnperspektivet in i trafiksäkerhetsarbetet samt tillstyrker införandet av en trafiksäkerhetspolicy.

Norrmalms stadsdelsnämnd uppfattar trafiksäkerhetsprogrammet som angeläget och ambitiöst. Programmet får stor trovärdighet genom att trafiksäkerhetsfrågorna blir belysta från olika infallsvinklar. Nämnden är i huvudsak positiv till de åtgärder som förvaltningen helt eller delvis föreslås att ansvara för. Nämnden deltar redan i SMADIT-projektet som syftar till att erbjuda alkohol- eller drogpåverkade bilförare vård för sitt missbruk och är positiv till fortsatt deltagande. Förändrade krav på transportfordonens utrustning är positivt om det bidrar till att uppfylla målet om en säkrare trafik. Det kan dock inte uteslutas att detta har en reducerande effekt på antalet aktörer som väljer att lämna anbud, i samband med upphandling av t.ex. gatudrift. Nämnden är positiv till att arbeta med upplåtelseärenden utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv, med begränsning till att omfatta de typer av markupplåtelser som stadsdelsnämnden har rådighet över.

Norrmalms stadsdelsnämnd är tveksam till behovet av ett nytt system för att fånga in synpunkter på barnens närmiljö från barn, skola och föräldrar. Mot bakgrund av skolans begränsade resurser är det viktigt att det utökade arbetet med trafikfrågor kan finansieras.

Rinkeby stadsdelsnämnd anser att trafiksäkerhetsprogrammet som helhet är väl genomtänkt och innefattar såväl tekniska lösningar för ökad trafiksäkerhet som informations- och utbildningsinsatser. Nämnden förespråkar ett intimt samarbete med polisen för en intensifiering av trafikövervakningen och för att öka efterlevnaden av gällande och tillkommande trafikregler.

Skarpnäcks stadsdelsnämnd anser att det är bra att stadens Trafiksäkerhetsprogram revideras och att det denna gång antas av kommunfullmäktige. Vidare anser nämnden att etappmålet för att uppnå nollvisionen, att antalet döda i trafiken ska halveras till 2010, verkar rimligt. Det är också bra med övergripande mål och inriktning för hela staden och att ansvaret för trafiksäkerhetsarbetet tydliggörs. För Skarpnäcks del innebär det en delaktighet i att nå de gemensamma målen dels genom att genomföra riktade trafiksäkerhetsinsatser, dels genom att lyfta in trafiksäkerhetsfrågorna i den ordinarie verksamheten

t.ex. vid upplåtelse av mark, bygglovshantering, yttrande över detaljplaner och halkbekämpning. För att det långsiktiga trafiksäkerhetsarbetet ska bli framgångsrikt anser nämnden att staden måste avsätta öronmärkta medel för detta. Det är mycket viktigt för att flera av de åtgärder som tas upp i åtgärdsstrategin ska kunna genomföras.

Ett viktigt område där satsningar bör prioriteras är trafiksäkerheten i barnens närmiljö, inte minst kring skolorna. Utökade resurser behövs för att kunna genomföra dessa satsningar. Införandet av 30-zoner är också ett led i att öka trafiksäkerheten i barnens närmiljö och att 30-sträckorna på huvudvägnätet gäller dygnet runt och inte under begränsad tid. Som ett led i stadens trafiksäkerhetsarbete anser nämnden att en omarbetning av trafik- och gatumiljöplanerna, som togs fram av gatu- och fastighetskontoret för 5-6 år sedan, bör göras med syfte att de ska svara upp till de höjda krav som förslaget till nytt trafiksäkerhetsprogram innebär.

Skärholmens stadsdelsnämnd anser att förslaget Trafiksäkerhetsprogram för Stockholms stad 2005 – 2010 är ambitiöst och heltäckande och ställer sig därför bakom detta. Nämndens eget trafiksäkerhetsarbete inom stadsdelen är aktivt. Utöver nämnda förslag lyfter stadsdelsnämnden upp följande åtgärder som nämnden tror på sikt bör kunna bidra till högre grad av trafiksäkerhet; ökat samarbete med stadsdelsnämnderna gällande trafiksäkerhetsfrågor; enhetligare och därmed lättlästare skyltning, bättre underhåll samt borttagande av gamla eller förstörda skyltar, tydligare markering av gång- och cykelvägar genom målning på vägbanan, fler trafiksäkerhetsåtgärder gällande gång- och cykelvägar samt utökade informationsinsatser i förskolor och skolor t.ex. av trafikpolis i skolornas trafikundervisning.

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd anser att en revidering av Trafiksäkerhetsprogram för Stockholms stad är angelägen och välkomnar därför förslaget. I det stora hela stöder nämnden förslaget. Nämnden anser att det är viktigt att flera olika perspektiv ur trafiksynpunkt beaktas, vilket också gjorts. Målsättningen om en nollvision är också bra.

Nämnden anser dock att några klagöranden måste ske. Det anges genomgående att särskilt trafikundervisningen i skolan måste prioriteras. Vad som dock saknas är en redogörelse för hur detta ska ske, på vem ansvaret ska ligga och med vilka medel detta ska genomföras. Invandrargrupper anges också som en prioriterad grupp för ökad information och undervisning. Nämnden stöder detta då behovet av information till invandrarföräldrar om t ex bältesanvändning och trafiksäkerhet kring barn är stort. Även här saknas dock redogörelse för hur detta ska ske, på vem ansvaret ska ligga och med vilka medel detta ska

genomföras. Nämnden ifrågasätter om de medel som avsatts är tillräckliga för alla dessa informations/undervisningsinsatser som föreslås.

Vantörs stadsdelsnämnd anser att den ambition som ligger till grund för programmet är mycket lovvärd och anser att trafiksäkerhetsprogrammet innehåller flera angelägna åtgärder. Samtidigt kvarstår det faktum som förvaltningen framhöll i sitt svar på remissen av det tidigare programmet – nämligen att resurstillgången är en avgörande faktor för med vilken ambition åtgärder kan genomföras.

Nämnden ställer sig också bakom gatu- och fastighetskontorets avsikt att förankra de åtgärder som är planerade hos medborgarna. I fråga om gångbanor och övergångsställen anser nämnden att en överföring av de resurser som används för underhåll av vägar och gångbanor för den s.k. potthålslagningen skulle kunna medföra en smidigare hantering. I fråga om skolarna och informationen till barn och föräldrar anser nämnden att det är mest lämpligt att använda de former för att informera och inhämta synpunkter som redan finns och används, bland annat eftersom detta troligen medför att flera personer deltar i mötena och lämnar synpunkter.

Älvsjö stadsdelsnämnd anför att trafiksäkerhetsfrågorna inte endast engagerar älvsjöborna utan är en angelägen fråga för alla stockholmare. Acceptansen för lagöverträdelse är låg, trots att Stockholm uppvisar en typisk storstadstrafikkultur med högre tempo och hastigheter samt aggressivare körsätt jämfört med mindre och medelstora städer. Döds- och skadetalen sjunker inte i Stockholm som i övriga landet. Detta visar att trafiksäkerhetsarbetet är angeläget och bör ges hög prioritet. Det finns dock tydliga målkonflikter mellan framkomlighetskrav och trafiksäkerhetskrav. En tydlighet och polemisering kring målkonflikter och målbilder saknas i trafiksäkerhetsprogrammet.

Nämnden ser positivt på att det föreslagna trafiksäkerhetsprogrammet tydliggör ansvar och åtaganden för olika aktörer i trafiksäkerhetsarbetet. Dock kräver programmet förtydliganden i vissa delar. Bland annat bör ökade kostnader för stadsdelsnämnderna beläggas. Nämnden önskar också ett tydliggörande av vari stadsdelsnämndernas ansvar ligger kring trafiksäkerhetsfrågorna när det gäller upplåtelse på allmän plats.

Östermalms stadsdelsnämnd ställer sig i allt väsentligt bakom det reviderade trafiksäkerhetsprogrammet och dess långsiktiga inriktning för trafiksäkerhetsarbetet under perioden 2005-2010. Det är ytterst angeläget att åtgärder vidtas för att minska antalet skadade och dödade i vägtrafiken. De mål och åtgärder som presenteras i programmet bedöms av nämnden som relevanta och rimliga att uppnå under förutsättning att erforderliga resurser avsätts.

Nämnden välkomnar särskilt de presenterade åtgärderna för att skapa säker trafikmiljö för oskyddade trafikanter. Barn och ungdomar är här en särskilt utsatt grupp. Det är viktigt att barn- och ungdomsperspektivet tas med i trafikplaneringsprocessen vid ny- och ombyggnationer. Inom ramen för projektet "Samverkan för hållbart resande" har förvaltningen i samarbete med Östermalmsskolan därför påbörjat ett arbete för att skapa förutsättningar för säkrare skolvägar och för att stimulera till att fler barn går och cyklar till skolan. En viktig pusselbit i trafiksäkerhetsarbetet rörande barn och ungdomar är att trafiksäkerhetsutbildning ges i skolan.

Fysiska åtgärder som säkrar biltrafikens hastighet så att den inte överstiger 30 kilometer i timmen minskar både olycksrisken och skadorna om en olycka inträffar. Nämnden ser positivt på de åtgärder som föreslås för att få ner hastigheten till 30 kilometer i timmen. Nämnden anser att olika program och strategier som berör trafik och transporter bör samordnas i större utsträckning än vad som sker i dag. Av trafiksäkerhetsprogrammet bör därför framgå hur det interagerar med andra program och strategier inom trafikområdet liksom om eventuella målkonflikter föreligger.

Mina synpunkter

Sedan nollvisionen beslutades i riksdagen 1997 har antalet dödade i trafiken nationellt istället ökat med 25 personer. I Vägtrafikinspektionens utvärdering av nollvisionen framgår att även hastighetsöverträdelserna och andra trafikbrott ökar. Utredningens slutsatser är att satsningarna på riktade trafiksäkerhetsåtgärder inte varit tillräckliga och att polisens trafikövervakning har varit otillräcklig. Jag anser att det är helt oacceptabelt att antalet dödade och skadade i trafiken inte minskar, trots att vi har verktygen som vi vet skulle öka trafiksäkerheten. Med detta trafiksäkerhetsprogram tar Stockholm ett samlat grepp om arbetet med frågorna. Arbetet på kommunal nivå är oerhört viktigt eftersom det är här vi både kan vidta åtgärder i den fysiska miljön, ställa krav vid upphandlingar och föregå med gott exempel som arbetsgivare. Därför är det positivt att kommunfullmäktige äntligen får besluta om ett trafiksäkerhetsprogram som ska gälla som inriktning för hela stadens verksamheter.

Utgångspunkten och det långsiktiga målet för trafiksäkerhetsarbetet ska självklart vara nollvisionen. Jag ställer mig också positiv till det ambitiösa men realistiska etappmålet om en halvering av antalet dödade i trafiken till 2010. För att detta ska bli verklighet måste staden agera utifrån en samlad strategi vad gäller åtgärder och ansvarsfördelning. Därför är programmet som gatu- och fastighetsnämnden tagit fram utformat utifrån fem prioriterade åtgärdsom-

råden; Trafiksäkra trafikanter, Säker trafikmiljö för oskyddade trafikanter, Säker trafikmiljö för skyddade trafikanter, Trafiksäkra resor och transporter och Organisation och kunskapsunderlag. Jag tycker också att det är mycket positivt att en trafiksäkerhetspolicy tagits fram där nollvisionen, övergripande mål och ansvarsfördelning beskrivs kortfattat.

Gatu- och fastighetsnämnden har ansvar för huvuddelen av de insatser som tas upp i programmet och har ett särskilt ansvar för att utveckla stadens trafiksäkerhetsarbete. Därför delar jag stadsledningskontorets uppfattning att gatu- och fastighetsnämnden ska vara ett stöd för övriga nämnder och bolag i de delar där det finns sådant behov, exempelvis att utforma upphandlingsunderlag. Gatu- och fastighetsnämnden får också ett uppdrag att följa upp programmet inom ramen för sitt ansvar för stadens trafiksäkerhetsarbete. En samlad uppföljning ska göras till kommunfullmäktige efter halva programtiden.

För att förankra arbetets inriktning har förslaget till trafiksäkerhetsprogram varit föremål för samråd och remisshantering inför behandlingen både i gatu- och fastighetsnämnden och kommunfullmäktige. I stort sett är samtliga stadsdelsnämnder, facknämnder och bolag i staden positiva till förslaget. Jag håller med om synpunkten som flera stadsdelsnämnder framfört, att även funktionshindrades situation bör tas med som en av de mest utsatta trafikantgrupperna. Gatu- och fastighetsnämnden avsätter årligen 100 mnkr för att göra stadens fysiska miljö mer tillgänglig och denna ambition ska även genomsyra trafiksäkerhetsarbetet.

Många remissinstanser pekar på vikten av att prioritera och förbättra barns situation i trafiken. Detta görs också mycket tydligt i programmet och även i det arbete som redan nu pågår i staden. I en storstad som Stockholm är naturligtvis barnen den mest utsatta gruppen. Vi vet att av alla barn upp till och med 17 år som drabbas av olycksdödlighet så omkommer drygt 50 procent av just trafikdödlighet. En av de mest omfattande åtgärderna är att införa 30-zoner i alla stadens bostadsområden för att skapa lugna och olycksbefriade gator. För att få en systematisk genomgång ses hastigheterna över zonvis istället för gata för gata.

Gatu- och fastighetsnämnden har även beslutat att, i samarbete med stadsdelsnämnderna, följa upp genomförandet av 30-zoner, både vad gäller säkerhet, trygghet och framkomlighet för att undersöka om fler gator bör ha 30 km i timmen som fartbegränsning. Efter en lämplig utvärderingstid ska nämnden ta ställning till en genomgång av resultatet och förslag på eventuella förändringar i hastighetsbegränsningar eller fysiska åtgärder. Detta gäller speciellt de områden som får störst förändringar. Områdenas huvudgator kommer fortsätta att ha 50 km i timmen som högsta tillåtna hastighet och det är en viktig uppgift

för gatu- och fastighetsnämnden att se till att hastighetsgränserna inte överskrids på dessa gator. För att åstadkomma säkrare huvudgator driver gatu- och fastighetsnämnden redan nu det spännande projektet ”säker huvudgata” på Hornsgatan. I projektet genomförs alla de bästa möjliga trafiksäkerhetsåtgärder som kan fungera på stadens huvudgator. Inom ramen för uppföljningen av 30-zonerna ska gatu- och fastighetsnämnden även se till att det finns tillräckliga stråk av huvudgator för att garantera god framkomlighet.

Flera remissinstanser har framfört oro för finansieringen av åtgärderna som beskrivs i programmet. Jag vill därför tydliggöra att trafiksäkerhetsprogrammet ska ses som stadens inriktning för att nå nollvisionen och minska antalet skadade i trafiken. Exakt vilka åtgärder som är bäst att genomföra för att åstadkomma en säker och trygg trafikmiljö är det upp till enskilda nämnder och bolag att besluta om i varje fall.

I vissa fall, exempelvis vad gäller upphandling och teknikutveckling, finns det också en stor poäng i att stadens olika nämnder och bolag agerar samordnat för att driva på utvecklingen. Offentliga myndigheter och förvaltningar måste gå före med att ställa krav på att transporter av människor och varor sker på ett så trafiksäkert sätt som möjligt. Därför är det positivt att kommunfullmäktige tar principbeslut om att under programtiden införa intelligent stöd för hastighetsanpassning (ISA) och alkolås i stadens bilar, samt att långsiktigt även ställa dessa krav vid upphandlingar.

Jag anser att stadsledningskontorets synpunkter rörande begreppsanvändning av exempelvis mål, effekter, policy m.m. ska arbetas in i den slutliga versionen av trafiksäkerhetsprogrammet.

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarråden *Sten Nordin* och *Mikael Söderlund* (båda m) och *Jan Björklund* (fp) enligt följande.

Vi föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta att

1. uppvakta regeringen om vikten av att det behövs fler poliser till Stockholm
2. i övrigt anförande följande.

Trafiksäkerheten är en angelägen fråga för alla stockholmare. I syfte att uppnå en säker trafikmiljö anser vi att det finns några frågor som bör prioriteras mer än andra. Den första frågan är att prioritera en säker skolväg för barn och ungdomar. Därutöver är det naturligtvis också av särskild stor vikt att prioritera övriga trafikområden som nyttjas av barn och ungdomar, exempelvis vägar utanför idrottsplatser och fritidsgårdar.

Ett andra område som förtjänar att diskuteras i detta sammanhang är att de minskade resurserna till polisen har inverkat negativt på trafiksäkerhetsarbetet. I syfte att öka trafiksäkerheten rent allmänt är det angeläget att poliserna får ökade resurser till att åter finnas i trafikmiljön. Antalet poliser på gator och torg i Stockholm minskar. Förutom de negativa effekter detta får på tryggheten för stockholmarna leder det också till att polisens möjligheter att hålla efter de som bryter mot trafikbestämmelserna minskar vilket i sin tur leder till en mindre trafiksäker miljö. Stockholm behöver fler poliser.

Ett tredje område som är angeläget att lyfta fram i syfte att förbättra trafikmiljön är att underhållet av vägar och gator behöver prioriteras. Genom att underhållet har eftersträffats under de senaste två åren har trafiksäkerheten minskat.

En fjärde angelägen fråga för ökad trafiksäkerhet är att öka möjligheterna att köra förbi Stockholm utan att passera city. Detta sker främst genom att Förbifart Stockholm byggs så att genomfartstrafiken genom Stockholm minskar.

I övrigt anser vi att vissa förslag på åtgärder som presenteras i punktform inte hör hemma i ett trafiksäkerhetsprogram. Det kan knappast vara förvaltningars, bolags och nämnders uppgift att informera de anställda om vikten av att använda cykelhjälm och reflexer samt att arrangera hjälm tävlingar mellan förvaltningarna.

De parkeringstal som gäller i Stockholm under senare tid har haft föga förankring i verkligheten och verkar mest ha varit en ambition från den politiska majoritetens sida för att minska antalet bilar. Vi kan konstatera att de parkeringstal som beslutas om i nya projekt, såväl i innerstad som i ytterstad, fastställs till en nivå som riskerar att orsaka stora parkeringssvårigheter framöver. Det är mot den bakgrunden positivt att det nu föreslås höjningar av parkeringstalen och därmed närmar sig talen en anpassning till verkligheten. Det finns dock anledning att poängtera att de parkeringstal som nu föreslås troligtvis inte räcker till för att åstadkomma en god parkeringssituation i alla delar av staden. Eftersom höjningarna är just en anpassning till verkligheten kommer de därför inte att tillföra några ytterligare parkeringsplatser och kommer inte i sig att lösa de stora parkeringsproblem som fortfarande finns i Stockholm.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår kommunfullmäktige besluta följande

1. Förslaget till Trafiksäkerhetsprogram för Stockholms stad 2005-2010 som inriktning för stadens arbete godkänns.
2. Gatu- och fastighetsnämnden ges i uppdrag att följa upp programmet inom ramen för sitt ansvar för stadens trafiksäkerhetsarbete. En samlad uppföljning ska göras till kommunfullmäktige efter halva programtiden.
3. Gatu- och fastighetsnämnden uppmanas att stödja stadens övriga nämnder och bolag i arbetet med exempelvis upphandlingskrav.

4. Gatu- och fastighetsnämnden uppmanas att, tillsammans med stadsdelsnämnderna, utvärdera genomförandet av 30-zoner för att se till att det finns tillräckliga stråk av huvudgator.
5. Stadens målsättning är att alla stadens bilar före 2010 ska ha ISA-system och alkoholås.
6. Kostnaderna för programmet under 2005 får rymmas inom befintlig budget. Kostnader för programmet 2006-2008 får beaktas i samband med upprättande av budget för 2006-2008.

Stockholm den 9 februari 2005

På kommunstyrelsens vägnar:
ANNIKA BILLSTRÖM

Leif Rönngren

Kerstin Tillkvist

Reservation anfördes av *Kristina Axén Olin*, *Sten Nordin* och *Kristina Alven-dal* (alla m), *Lotta Edholm* och *Ann-Katrin Åslund* (båda fp) och *Ewa Samuelsson* (kd) med hänvisning till reservationen av (m) och (fp) i borgarrådsbe-redningen.

ÄRENDET

Gatu- och fastighetsnämnden beslutade den 18 maj 2004 att överlämna kontorets förslag utan eget ställningstagande. Nämnden beslutade även att uppmana kommunstyrelsen att innan beslut tas i kommunfullmäktige översända förslaget på remiss till samtliga stadsdelsnämnder samt att uppmana kommunstyrelsen att bestämma samma remisstid för förslaget till trafiksäkerhetsprogram som gatu- och fastighetsnämnden gör i ärende om 30-zoner. Därutöver anförde nämnden följande.

Trafiksäkerhetsfrågorna får en allt större betydelse och är något som starkt engagerar stadens stadsdelsnämnder. Det är därför viktigt att dessa inför behandlingen i kommunfullmäktige får möjlighet att yttra sig. Det är också angeläget att remissbehandlingen sker parallellt med remissbehandlingen av förslaget till 30-zoner då detta är en viktig del av förslaget till ökad trafiksäkerhet i Stockholm.

Gatu- och fastighetskontorets tjänsteutlåtande, daterat den 29 april 2004, har i huvudsak följande lydelse.

Detta trafiksäkerhetsprogram, se *bilaga 2*, är en revidering av Trafiksäkerhetsprogram 2000, som gatu- och fastighetsnämnden godkände den 6 februari 2001. En arbetsgrupp inom kontoret tog fram programmet under hösten 2003 och vintern 2004. Under arbetets gång har vi haft en workshop – dels med interna deltagare från Stockholms stad, dels med externa deltagare – och två remisseminarier, ett för externa deltagare och ett för interna deltagare från Stockholms stad. Avsikten är att trafiksäkerhetsprogrammet ska föras till kommunfullmäktige för antagande. Nedan följer en sammanfattning av innehållet i trafiksäkerhetsprogrammet.

Mål

Det långsiktiga målet för trafiksäkerheten inom vägtransportsystemet är nollvisionen – att ingen ska behöva dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Vi måste därför anpassa vägtransportsystemets utformning och funktion till de krav som följer av detta. När kommunfullmäktige antar detta program innebär det att de ställer sig bakom denna inriktning för trafiksäkerhetsarbetet och antar den som ett långsiktigt mål.

Följande etappmål föreslås gälla för trafiksäkerheten i Stockholms stad:

Antalet dödade ska halveras fram till 2010. Under femårsperioden 1999– 2003 dödades i genomsnitt 16 människor per år i trafiken. Denna siffra ska halveras.

Trafiksäkerhetspolicy

Trafiksäkerhetspolicyn talar om på vilket sätt Stockholm stad ska bedriva trafiksäkerhetsarbetet. Staden ska göra allt för att förhindra att människor dödas eller skadas svårt i trafiken. Trafiksystemet ska successivt utformas så, att människors misstag inte leder till dödsfall och svåra skador. Antalet dödade och svårt skadade ska hela tiden minska och på sikt bli noll. Risken att dödas eller skadas svårt i trafiken ska minskas snabbast för de svaga och mest utsatta trafikantgrupperna, främst barn, äldre, fotgängare och cyklister.

Stockholms stad

- ska förse invånarna med information om och system för ett säkert beteende
- skapa en säker trafikmiljö för oskyddade respektive skyddade trafikanter
- vara ett föredöme i den egna verksamheten, analysera olyckor där människor dödats eller skadats svårt och vidta åtgärder så att det inte händer igen
- verka för att trafikutbildningen integreras i skolan och att invandrargrupper får ökad kunskap
- samverka med andra aktörer.

Kommunfullmäktige har det övergripande ansvaret för trafiksäkerhetsarbetets inriktning. De kommunala förvaltningarna och bolagen ansvarar för att nå de gemensamma trafiksäkerhetsmålen. Gatu- och fastighetskontoret ansvarar för att samordna Stockholms stads trafiksäkerhetsarbete samt följer upp och rapporterar resultatet till kommunledningen. Varje medarbetare i staden ska känna till stadens trafiksäkerhetspolicy och följa den 16 augusti 2004.

Trafiksäkerhetsläget i Stockholm Stad

Sedan mitten av 1990-talet har antalet polisrapporterade trafikolyckor och antalet trafikskadade ökat kraftigt. Utvecklingen har varit densamma i Stockholms län och i Sverige som helhet, men ökningen har varit betydligt större i Stockholm.

Sedan slutet av 1990-talet har dödsolyckorna årligen legat på i stort sett samma nivå. Under perioden 2000–2003¹ omkom i genomsnitt 16 personer varje år. Över hälften av de dödade under åren 2000–2003 var oskyddade trafikanter, främst gående och cyklister. Ingen av de dödade var yngre än 18 år. Unga manliga bilåkande och äldre gående, framför allt kvinnor, var hårt drabbade.

Problemområdena i stockholmstrafiken är att många kör för fort och att samspelet fungerar dåligt i trafiken. Stockholmarna är också dåliga på att använda bilbälte och

¹ Varje år inträffar ett antal olyckor där en bilförare avlider av sjukdom, exempelvis hjärtinfarkt och slaganfall. Ibland inträffar en olycka till följd av detta, men oftast hittas personen död i en stillastående bil. Under åren 1994–2000 ingår dessa personer i statistiken över trafikdödade personer. Från år 2001 ska bara de personer som avlidit av skadorna som en följd av trafikolyckan ingå i statistiken över trafikdöda.

många kör påverkade av alkohol och/eller droger. Trafikmiljön är inte anpassad till människors förmåga och beteende.

Stockholmarnas attityder till trafiksäkerhet

Under hösten 2003 genomförde gatu- och fastighetskontoret en enkätundersökning med frågor om trafiksäkerhet. En stor del av stockholmarna tycker att det är viktigt att öka säkerheten för gående och cyklister i Stockholm, även om det innebär smalare körbanor och lägre hastighet för bilister. Undersökningen ger också starkt stöd för att införa hastighetsbegränsningar på 30 kilometer i timmen i bostadsområden.

De beteenden som stockholmarna tycker är mycket allvarliga är "köra mot rött ljus", "inte spärra fast barnen ordentligt i bilen", "omkörning framför eller på ett övergångsställe", "åka bil med någon som man vet är påverkad av alkohol" och att "köra 50 kilometer i timmen där hastighetsgränsen är 30 kilometer i timmen". De åtgärder som stockholmarna tycker har bästa effekt för trafiksäkerheten är "övervaka trafiknykterhet", "införa hastighetsgränsen 30 kilometer i timmen vid skolor", "snöröjning/halkbekämpning på gator", "bygga cykelbanor separerade från biltrafik" och "hårdare straff för rattfylleri".

Faktorer för ett framgångsrikt trafiksäkerhetsarbete

Trafiksäkerhetsarbetet är långsiktigt. Vi kan därför inte förvänta oss snabba resultat. Det är därför viktigt att pengar avsätts långsiktigt. Målen ska vara mätbara och följas upp kontinuerligt. Trafiksäkerhetstänkandet ska genomsyra hela Stockholms stads verksamhet. Trafiksäkerhetsprogrammet bör antas av kommunfullmäktige och integreras i stadens ledningssystem. Samverkan måste ske både inom staden och med externa aktörer som t.ex. Vägverket, polisen, transportnäringsen, länsstyrelsen och NTF.

Programmet ska identifiera ett antal områden och åtgärda de största trafiksäkerhetsproblemen inom respektive område. Områdena ska vara tydliga och konkreta. Inom varje område är det viktigt att beskriva vilka åtgärder som krävs för att åstadkomma förbättringar. Vi behöver förbättra vår kunskap. Både en breddning och en fördjupning krävs – många måste kunna lite om trafiksäkerhet och några måste kunna mycket. Stockholmarna visar ett stort engagemang för trafiksäkerhetsfrågor. Därför måste alla planerade åtgärder genomföras i dialog med medborgarna. Förvaltningar och bolag i Stockholms stad måste föregå med gott exempel för att vara trovärdiga.

Till sist måste trafiksäkerhetsarbetet följas upp dels genom en årlig uppföljning av målen, dels med en uppföljning av resultatet av genomförda åtgärder.

Åtgärdsområden

Åtgärdena har delats in i fem övergripande åtgärdsområden:

- Trafiksäkra trafikanter
- Säker trafikmiljö för oskyddade trafikanter
- Säker trafikmiljö för skyddade trafikanter
- Trafiksäkra resor och transporter
- Organisation och kunskapsunderlag

Trafiksäkra trafikanter handlar om att genomföra åtgärder som påverkar trafikanterna till ett säkrare trafikbeteende. Delområdena är nykter och drogfri körning, användning av skyddsutrustning i bil, användning av skyddsutrustning för oskyddade trafikanter och säker hastighet. Åtgärderna är framförallt information, stöd till polisen för ökad trafikövervakning samt att stadens medarbetare ska föregå med gott exempel.

Säker trafikmiljö för oskyddade trafikanter är inriktad på att genomföra fysiska åtgärder i trafikmiljön (gatuombyggnader och trafikregleringar) som förbättrar säkerheten för fotgängare, cyklister, barn och äldre. Åtgärderna är att göra säkra gångbanor och övergångsställen, säkra cykelbanor och cykelpassager, förbättra säkerhet för oskyddade trafikanter där det finns tung trafik, förenkla komplexa trafikmiljöer för oskyddade trafikanter, göra säkra närmiljöer för barn och göra säkra trafikmiljöer där många äldre personer vistas.

Säker trafikmiljö för skyddade trafikanter är inriktad på att genomföra fysiska åtgärder i trafikmiljön (gatuombyggnader och trafikregleringar) som förbättrar säkerheten för bilister. De vanligaste olyckorna där bilister skadas är upphinnandelyckor och singelolyckor. Åtgärderna är därför att införa system som varnar bilisterna för plötsliga stopp och för korta avstånd mellan fordonen och att göra sidoområdena mer avkörningsvänliga.

Inriktningen i *Trafiksäkra resor och transporter* är att stadens förvaltningar, bolag och nämnder ska föregå med gott exempel i trafiken. Detta kan åstadkommas genom att lägga fast en trafiksäkerhetspolicy för stadens tjänstresor, tillhandahålla trafiksäkra tjänstefordon och utbilda de anställda i trafiksäkert beteende. Vidare kan staden ställa trafiksäkerhetskrav på resor och transporter som upphandlas.

Organisation och kunskapsunderlag handlar om att bygga upp nätverk och kunskap inom stadens förvaltningar och bolag för att åstadkomma ett effektivt trafiksäkerhetsarbete. Trafikolycksstatistiken behöver förbättras, bl.a. behöver vi få tillgång till olycksstatistik från sjukvården. Kunskapen om effekter av olika trafiksäkerhetsåtgärder behöver också utvecklas. Till sist behöver skolan ta upp trafikfrågor på ett integrerat sätt i undervisningen, så att barnen kan inhämta nödvändig kunskap om samhälle, trafik och trafikantbeteende. Många invandrargrupper behöver få ökad kunskap i trafiksäkert beteende.

Vi har gjort en översiktlig bedömning av kostnaderna för åtgärderna. Totalt beräknar vi att de kostar 150 miljoner kronor per år att genomföra. Utöver investeringskostnader i t.ex. gång- och cykelbanor och andra gatuombyggnader tillkommer driftskostnader för dessa. Många av åtgärderna ingår i andra program och planer. En extra satsning på trafiksäkerhet med 75 miljoner kronor per år för Stockholms stad skulle dock behövas. En väsentlig del av avser investeringar i säkra gång- och cykelbanor och övergångsställen. Om Stockholms stad genomför åtgärder i denna omfattning bedömer vi att målet med en halvering av antalet dödade i trafikolyckor till år 2010 kan uppnås.

Dessutom bedömer vi att antalet svårt skadade minskar i samma omfattning och inriktningen att prioritera trafiksäkerhetsförbättringar för oskyddade trafikanter, framför allt barn och äldre, uppnås.

REMISSER

Ärendet remitterades för synpunkter till stadsledningskontoret (SLK), stadsbyggnadsnämnden, socialtjänstnämnden, Stockholms Stadshus AB samt samtliga stadsdelsnämnder.

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 4 november 2004 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontorets synpunkter

Flera nämnder inom staden bedriver ett angeläget arbete för att öka trafiksäkerheten i Stockholm. Det pågår också ett nära samarbete mellan bland annat gatu- och fastighetsnämnden och stadsdelsnämnderna i trafiksäkerhetsfrågor. Stadsledningskontoret anser att det är motiverat att staden tar ett samlat grepp kring trafiksäkerhetsarbetet och att kommunfullmäktige fattar beslut om övergripande mål och strategier för arbetet.

Mål och trafiksäkerhetspolicy

Stadsledningskontoret delar gatu- och fastighetskontorets uppfattning att staden bör ställa sig bakom nollvisionen som ett långsiktigt mål. Stadsledningskontoret är även positivt till de två etappmål som föreslås i programmet, även om det naturligtvis är olyckligt att det inte går att fastställa ett mätbart mål för antalet svårt skadade på grund av polisens och landstingets bristfälliga olycksstatistik. Kontoret saknar en redovisning av skälen till att stadens etappmål för antalet dödade föreslås vara mer långsiktigt än det nationella delmålet som innebär en halvering av antalet dödade år 2007 jämfört med 1996 års nivå.

Vidare ställer sig kontoret tveksamt till att kategorisera de övriga tre målsättningarna i programmet som mål för staden. Ambitionerna att ta tillvara invånarnas engagemang och integrera trafiksäkerhetsarbetet med övrig verksamhet bör enligt stadsledningskontorets mening snarare uppfattas som övergripande strategier för att uppnå målen. Ambitionen att prioritera de svaga och mest utsatta trafikanterna skulle däremot kunna utgöra ett prioriterat övergripande mål för stadens trafiksäkerhetsarbete.

Kontoret har i sak inget att invända mot det förslag till inriktning på stadens trafiksäkerhetsarbete som redovisas i punktform i avsnittet om trafiksäkerhetspolicy. Begreppet trafiksäkerhetspolicy är dock missvisande i detta sammanhang och kontoret anser att de inriktningar som redovisas inom detta avsnitt för tydlighetens skull bör benämnas övergripande strategier. Till viss del tycks dessa inriktningar motsvaras av åtgärdsområden och eventuellt skulle vissa punkter därmed kunna tas bort. Därmed kan avsnittet renodlas till att omfatta övergripande strategier som berör flera eller samtliga åtgärdsområden.

Åtgärdsområden

De fem åtgärdsområden som ingår i programmet är enligt kontorets bedömning väl motiverade. Programmet innehåller en stor mängd delområden, delmål och exempel på åtgärder för de berörda nämnderna. Stadsledningskontoret vill dock betona vikten av att det framgår mer tydligt i programmet att det är fråga om exempel på åtgärder och att fullmäktiges beslut innebär att mål och strategier för trafiksäkerhetsarbetet fastställs.

Några av de redovisade exemplen på åtgärder kan ifrågasättas. Kontoret är bland annat tveksam till att staden vid upphandling av transporttjänster ska ställa krav på sådant som är reglerat i lag, som exempelvis att följa hastighetsbegränsningarna eller bältesanvändning. Kontoret ställer sig frågande till att fullmäktige enligt programmet ska besluta om en särskild trafiksäkerhetspolicy för stadens tjänsteresor. Enligt kontorets bedömning torde de mål och strategier som fullmäktige fastställer i och med ett beslut om programmet ge tillräcklig vägledning för hur stadens nämnder och bolag ska göra sina egna resor trafiksäkrare.

Ett flertal av de föreslagna åtgärderna rör informationsinsatser. Kontoret vill betona vikten av att gatu- och fastighetsnämnden i samråd med övriga berörda nämnder tar fram en tydlig kommunikationsstrategi för trafiksäkerhetsprogrammet.

Stadsledningskontoret ställer sig även när det gäller avsnitten som handlar om åtgärdsområden tveksam till begreppsanvändningen. Underrubriken ”Mål och effekt” synes främst avse metoder för att uppnå målen, till exempel avseende en nykter och drogfri körning. Detta blir särskilt tydligt i de fall där samma insats redovisas både som mål och exempel på åtgärd, bland annat när det gäller att alkohol ska införas i stadens alla fordon. Stadsledningskontoret förordar att innehållet under rubriken ”Mål och effekt” genomgående arbetas in under rubriken ”Åtgärdsstrategier”.

I övrigt noterar kontoret att programmet sannolikt bör uppdateras i de delar som rör integrationsnämnden.

Genomförande och samordning

Stadsledningskontoret kan konstatera att gatu- och fastighetsnämnden ansvarar för huvuddelen av de insatser som ingår i trafiksäkerhetsprogrammet. Nämnden har också enligt sitt reglemente ett särskilt ansvar för att ”medverka till utvecklingen av stadens trafiksäkerhetsarbete”. Därmed är det rimligt att gatu- och fastighetsnämnden samordnar genomförandet av trafiksäkerhetsprogrammet i enlighet med vad som sägs i förslaget. Det bör dock även i detta sammanhang understrykas att nämnder och styrelser ansvarar för att med utgångspunkt från de fastställda strategierna fatta beslut om vilka insatser som är bäst lämpade för att uppnå målen för stadens trafiksäkerhetsarbete.

Uppföljning

Trafiksäkerhetsprogrammets övergripande mål är i hög grad mätbara och möjliga att följa upp. När det gäller målen inom respektive åtgärdsområde saknas däremot en redogörelse för hur uppföljningen av arbetet ska gå till. Detta bör enligt stadsledningskontoret preciseras ytterligare i programmet.

Enligt stadsledningskontoret uppfattning bör gatu- och fastighetsnämnden ges i uppdrag att följa upp programmet i sin helhet inom ramen för sitt ansvar för stadens trafiksäkerhetsarbete. Syftet med nämndens uppföljning bör främst vara att öka kunskapen och lyfta fram goda exempel inom staden. Gatu- och fastighetsnämnden bör också föra en dialog med övriga nämnder och bolagsstyrelser kring hur uppföljningen ska genomföras.

Stadsledningskontoret anser därutöver att gatu- och fastighetsnämnden bör ansvara för att det görs en samlad uppföljning till kommunfullmäktige efter halva programperioden och efter det att programperioden avslutats. Denna samlade uppföljning bör innehålla en tydlig redogörelse för måluppfyllelse och en ekonomisk redovisning.

Ekonomiska konsekvenser

I programförslaget indikeras ett behov om totalt 900 mnkr för att uppnå målen för trafiksäkerhetsarbetet under perioden 2005-2010. Stadsledningskontoret kan tyvärr konstatera att varken programförslaget eller den kompletterande informationen som under hand lämnats av gatu- och fastighetskontoret innehåller ett förslag till finansiering eller en tillräcklig redovisning av förslagens ekonomiska konsekvenser.

I programmet anges att ca 450 mnkr avser insatser som ingår i andra program och planer, men det framgår inte vilka medel som finansieras av vilka program eller planer. Remissmaterialet innehåller inte någon redovisning av vad som utgör investeringsmedel respektive driftsmedel. Det finns heller ingen redogörelse för eventuella tillkommande kapitaltjänstkostnader i den mån medlen avser investeringar. Dessutom saknas en uppdelning i vad som skulle belasta gatu- och fastighetsnämndens budget respektive stadsdelsnämndernas eller andra nämnders budgetar i den mån medlen avser driftsmedel.

Sammanfattande bedömning

Stadsledningskontoret anser sammanfattningsvis att det föreslagna programmet har ett vällovligt syfte och att det innehåller angelägna mål och strategier för stadens trafiksäkerhetsarbete. Det finns emellertid betydande brister i hur programförslaget utformats, det saknas ett finansieringsförslag och redovisningen av de ekonomiska konsekvenserna är mycket bristfällig. Det är därmed svårt att se att programmet i sin nuvarande form ska kunna fungera som ett fullgott beslutsunderlag för kommunfullmäktige eller som ett tydligt och effektivt styrdokument för nämnder och bolagsstyrelser.

Stadsledningskontorets sammanfattande bedömning är att programmet inte motsvarar den inriktning för styrning som fullmäktige antagit och förslaget bör därför återremitteras för bearbetning och komplettering i enlighet med ovanstående synpunkter.

Stadsbyggnadsnämnden beslöt den 27 september 2004 att som svar på remissen överlämna och åberopa kontorets utlåtande.

Särskilt uttalande gjordes av *Lotta Edholm m.fl. (fp)*, bilaga 1.

Särskilt uttalande gjordes av *Joakim Larsson m.fl. (m)* och *Kerstin Rossipal (kd)*, bilaga 1.

Särskilt uttalande gjordes av *Cecilia Obermüller (mp)*, bilaga 1.

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande, daterat den 13 september 2004 har i huvudsak följande lydelse.

Kontorets synpunkter

Även om Stockholm både nationellt och internationellt sett är en förhållandevis trafik-säker stad är det inte acceptabelt att uppemot 5000 personer årligen skadas i trafiken och att många människor skall leva i oro för att de själva eller deras anhöriga skall drabbas av en trafikolycka.

Mer trafik med sämre framkomlighet ökar trängseln mellan fordonen och stressen hos biförarna och kan bidra till att sänka trafikmoralen. Detta kan vara en orsak till att antalet polisrapporterade olyckor och antalet trafikskadade ökat kraftigt sedan mitten av 1990-talet, särskilt i Stockholms stad. Den övergripande trafikpolitiken som syftar till att överföra fler trafikanter till kollektiva färdmedel, avsevärt trafiksäkrare än privatfordon, är därför av grundläggande vikt för ett framgångsrikt trafiksäkerhetsarbete.

På nästa planeringsnivå har arbetet med detaljplaner för ny bebyggelse en icke obetydlig betydelse för trafiksäkerheten i staden. Alla de frågor som i detaljplanearbetet berör trafiksäkerheten finns med i stadsbyggnadskontorets planering. Kontoret eftersträvar därvid trafiksäkra lösningar, men måste också väga in andra önskemål om t ex "blandade verksamheter" och "tät stad". En långt driven separering mellan biltrafik och gång- och cykeltrafik kan leda till stora ingrepp och monotona miljöer samt dessutom ibland till otrygga gångstråk genom tunnlar. Vissa målkonflikter finns således.

Kontoret har en hög säkerhets- och miljöstandard på sin egen bilflotta som består av 18 bilar, varav två förmånsbilar. Samtliga utom en är av årsmodell 1998 eller senare och är säkerhetsutrustade enligt leveransårets krav. Alla har t ex airbag, alkolås och backvarnare.

Från och med november 2004 är samtliga bilar enligt Miljöförvaltningens definition miljöbilar, vilket innebär att fyra är etanol- och 14 bifuel-bilar.

I kontorets tjänstebilsinstruktion regleras att bilarna skall framföras och parkeras enligt gällande trafikföreskrifter. Tjänstebilen får ej framföras av praktikanter eller liknande och ej användas privat. Cirka en gång per år medverkar NTF vid en träff med mätpersonalen, där trafiksäkerhet diskuteras. Träffarna har haft olika teman, t ex "lämna företräde för fotgängare vid övergångsställe" och "följ hastighetsbestämmelser". Kontorets bilar har försetts med dekal, där dessa budskap har annonseras.

Vad gäller den långa listan över vilka krav kontoren skall ställa på sina anställda och vid upphandlingar förutsätter kontoret att ett samordnat informationsmaterial tas fram av gatu- och fastighetskontoret i samråd med det föreslagna kommunala nätverket för trafiksäkerhet.

Socialtjänstnämnden beslutade den 24 augusti 2004 att hänvisa till tjänsteutlåtandet som svar på remissen.

Socialtjänstförvaltningens tjänsteutlåtande, daterat den 8 juli 2004, har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningens synpunkter

I trafiksäkerhetsprogrammet föreslås att detta politiskt ska förankras i kommunfullmäktige och integreras i stadens ledningssystem. Då blir trafiksäkerhetsarbetet en naturlig del i arbetet med nämndernas verksamhetsprogram. Förvaltningen delar uppfattningen att trafiksäkerhet är en viktig fråga och att det måste finnas ett trafiksäkerhetstänkande på alla berörda nämnder och förvaltningar.

Socialtjänstnämndens uppdrag medför att nämndens möjligheter att medverka i trafiksäkerhetsarbetet begränsar sig till åtgärdsområdena Trafiksäkra trafikanter och Trafiksäkra resor och transporter.

Trafiksäkra trafikanter handlar om att genomföra åtgärder som påverkar trafikanterna till ett säkrare trafikbeteende. Delområdena är nykter och drogfri körning, användning av skyddsutrustning i bil, användning av skyddsutrustning för oskyddade trafikanter och säker hastighet. Åtgärderna är framför allt information, stöd till polisen för ökad trafikövervakning samt att stadens medarbetare ska föregå med gott exempel. Det är den sistnämnda åtgärden som blir aktuell för socialtjänstnämndens personal.

Inriktningen i Trafiksäkra resor och transporter är också att stadens nämnder och bolag ska föregå med gott exempel i trafiken. Detta kan göras genom att ta fram en trafiksäkerhetspolicy för stadens tjänsteresor, tillhandahålla trafiksäkra tjänstefordon och utbilda de anställda i trafiksäkert beteende. Vidare kan staden ställa trafiksäkerhetskrav på resor och transporter som upphandlas. I programmet föreslås att en övergripande trafiksäkerhetspolicy för tjänsteresor utarbetas och att nämnder och bolag konkretiserar policyn i egna åtgärdsprogram. Förvaltningen tillstyrker detta förslag samt även förslagen att staden alltid ska ha trafiksäkra tjänstefordon och utbilda anställda i trafiksäkert beteende.

Koncernstyrelsen för Stockholms Stadshus AB:s tjänsteutlåtande, daterat den 4 oktober 2004, har i huvudsak följande lydelse.

Underremisser

Följande dotterbolag inom koncernen Stockholms Stadshus AB har lämnat synpunkter på förslaget.

Svenska Bostäder anför att det är oklart vilka typer av typer av transporttjänster som skulle omfattas av krav på säkerhetsutrustning. Om t ex transporter av källsorterat material liksom transporter knutna till förvaltnings- och byggtreprenader omfattas, kan kraven på kompensation komma att uppgå till betydande belopp. Innan kommunfullmäktige beslutar att förvaltningar och bolag ska ställa krav på olika typer av extrautrustning vid upphandling av transporter måste det klargöras vilka transporter som omfattas och redovisa bedömda kostnader för detta.

Familjebostäder anser att många förslag till åtgärder rörande upphandlingar av transporter synes vara väl genomtänkta, men kostnadsdrivande. Bolaget anser dock att det inte finns anledning av i upphandlingar uppställa krav som redan är reglerade i lag, såsom bältesanvändning och följande av hastighetsbegränsningar m m. Som ett led i trafiksäkerhetsarbetet vore det rimligt att medarbetare som kör mycket bil i tjänsten erbjuds halkkörningsövningar, samt att det även för medarbetare som kör moped i tjänsten gäller uttalade hjälmkrav. Avslutningsvis vore det önskvärt att det inom ramen för trafiksäkerhetsarbetet genomförs åtgärder för att förhindra fordon från att köra på vägar där fordonstrafik är förbjuden.

Stockholmshem anför att vissa förslag är kostnadsdrivande för bolaget även om teknikutvecklingen nu går relativt snabbt vad gäller bland annat alkolås och ISA. För att få ett snabbare införande av tekniken i bolagets bilar skulle staden dock kunna överväga att införa ett tillfälligt investeringsstöd i likhet med vad som gäller för miljöbilar. Vad gäller införande av 30-zoner i bostadsområden är detta i huvudsak positivt för bolaget. Detta beror på att bostadsbyggandet troligen kommer att gynnas av de lägre hastigheterna eftersom bullernivåerna minskas och fler sovrum då skulle ligga mot hastighetsbegränsade bostadsgator.

Bostadsförmedlingen har stor förståelse för det angelägna i att åstadkomma en trafiksäker stad men ställer sig tveksam till nyttan av krav på ytterligare program och policy arbete för samtliga nämnder och bolag. En prioritering och viktning bör göras av olika förvaltningars och bolags möjliga påverkan på trafiksäkerheten och uppdrag och prioriteringar läggas utifrån detta.

SISAB ställer sig positivt till programmets mål och åtgärdsförslag. Den alltmer ökande biltrafiken vid skolorna i samband med föräldrarnas lämnande och hämtande av elever kräver insatser och ökad samordning. Dessa insatser och denna samordning involverar ett flertal aktörer såsom bolag, förvaltningar, skolor och föräldragrupper i syfte att åstadkomma en säkrare trafikmiljö. SISAB ställer sig positivt till förslaget att

utforma en gemensam trafiksäkerhetspolicy för tjänsteresor i staden liksom för förslaget att genomföra utbildningsinsatser i trafiksäkerhet med mera.

Stockholm Vatten ser positivt på införandet av säkerhetsanordningar som alkolås, bältespåminnare och backningsutrustning för nya fordon. Stockholm Vatten anser även att iförande av tillfällig hastighetsgräns 30 km/h vid passage av grävningsarbete i körbanan bör ske.

Stockholms Hamn anser att de krav som ställs i programmet är rimliga och det är rimligt att trafiksäkerheten beaktas tyngre vid upphandlingar. Vilka krav som skall ställas bör dock anpassas till vilka typ av transporter som skall ske. Bolaget har bedrivits viss verksamhet för att öka trafiksäkerheten för de anställda. Bolaget tror att ytterligare insatser kan vara värdefulla och att programmets punkter här kan utgöra en god grund.

Stokab anser att de fem föreslagna åtgärdsområdena bör kompletteras med ett åtgärdsområde förslagsvis benämnt som "Minska onödigt resande". I övrigt anser Stokab att de fem föreslagna åtgärdsområdena väl svarar upp mot den redovisade problembilden. Strategin för genomförandet skulle dock vinna på att kompletteras med insatser för att påverka det dagliga beteendet hos trafikanterna genom att informera om trafikflödena med syfte att förbättra framkomligheten. En förutsättning för detta är att det skapas en sammanhållen IT-infrastruktur för trafiksystemen.

Stockholm Parkering delar fullt ut uppfattningen om att det är angeläget att få till stånd en trafiksituation i staden som minskar eller helst tar bort olycksriskerna och därmed också olyckorna för såväl skyddade som oskyddade trafikanter. De åtgärder som föreslås i programmet avseende såväl fysiska insatser i trafikmiljön som de insatser som syftar till att förbättra kunskaper och förändra beteenden i trafiken förefaller vara väl avvägda och torde leda till ett gott resultat om de genomförs fullt ut. Att ställa krav på att leverantörer av varor och tjänster till staden har trafiksäkra fordon och ett trafiksäkert beteende är därvid ett av många angelägna inslag.

Näringslivskontoret är generellt positivt till att fordon utrustas med fler tekniskt avancerade hjälpmedel för att öka trafiksäkerheten. Bolaget ifrågasätter dock om det är den mest effektiva metoden att staden ensam driver kraven på mer teknisk trafiksäkerhetsutrustning i fordonen. Utvecklingen skulle sannolikt påskyndas om staden samordnar sig med andra stora transportköpare inom både den offentliga och privata sektorn. Indirekt kan detta också gynna svensk fordonsindustri som är känt för ett utpräglat säkerhetstänkande. Näringslivskontoret vill också framhålla att en säker trafikmiljö är en positiv faktor i utomståendes bedömning av Stockholm som företagsstad och som besöksmål.

Koncernledningens synpunkter

Koncernledningen anser att de krav som ställs i programmet är rimliga och att trafiksäkerheten bör beaktas tyngre vid upphandlingar av transporter. Av kostnadsskäl är det dock viktigt att trafiksäkerhetskraven vägs in i en samlad bedömning av alla krav som staden ska ställa vid upphandlingar. Koncernledningen vill också framhålla att det är väsentligt att gatu- och fastighetsnämnden får ett tydligt uppdrag av kommunfullmäk-

tige att följa upp trafiksäkerhetsprogrammet. Erfarenheten är att kommunfullmäktige efter långa processer med remissomgångar etc. ofta antar detaljreglerade program utan någon strategi för uppföljning, utvärdering och revidering.

Bilagor (redovisas ej här)

1. Svar på underremiss från Svenska Bostäder
2. Svar på underremiss från Familjebostäder
3. Svar på underremiss från Stockholmshem
4. Svar på underremiss från Bostadsförmedlingen
5. Svar på underremiss från SISAB
6. Svar på underremiss från Stockholm Vatten
7. Svar på underremiss från Stockholms Hamn
8. Svar på underremiss från Stokab
9. Svar på underremiss från Stockholm Parkering
10. Svar på underremiss från Stockholms Näringslivskontor

Bromma stadsdelsnämnd beslutade den 23 september 2004 att godkänna stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen samt att överlämna detta till kommunfullmäktige.

Reservation anfördes av *Jan Tigerström m.fl.* (m), *Kristin Swanberg m.fl.* (fp) och *Désirée Pethrus Engström* (kd), bilaga 1.

Bromma stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande, daterat 9 augusti 2004, har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningens förslag

Problemen i storstockholmstrafiken beror, enligt vår mening, främst på att många kör för fort och att samspelet i trafiken fungerar dåligt. Om utvecklingen ska kunna vändas och gå i riktning med nollvisionens mål, att ingen ska behöva dödas eller skadas allvarligt i trafiken, är det nödvändigt att kraftfulla åtgärder vidtas skyndsamt. Det är angeläget att skapa en förlåtande gatumiljö där misstag av trafikanten inte bestraffas med döden men ett ambitiöst trafiksäkerhetsarbete förutsätter även en utökad fordons- och trafikövervakning. Vi instämmer huvudsakligen med innehållet i programmet som vi tror kan komma att bli ett verkningfullt instrument för det framtida trafiksäkerhetsarbetet. Som komplement önskar vi kommentera några delar där vi vill att ytterligare utredning skall ske eller där vi vill förstärka det programmet redan tar upp.

Olycksstatistik

För att kunna vidta rätt trafiksäkerhetssatsningar och ha möjlighet att följa upp nyttan av genomförda åtgärder är det viktigt att ha ett bra kunskapsunderlag. I programmet slås fast att det finns ett stort mörkertal, d v s den andel av olyckorna som inte kommer

till polisens kännedom. För närvarande är det bara statistiken över dödade i vägtrafiken som är pålitlig. Om gatu- och fastighetskontorets offensiva satsning, med att göra trafikmiljön säkrare, ska bli framgångsrik är det nödvändigt att olycksstatistiken förbättras och att arbetet med att införa sjukhusbaserad statistik intensifieras.

Gatmöblering

Förutom gatuombyggnader, för att få till stånd en bättre säkerhet, bör utökade medel anslås för underhåll av vägbeläggning, målning, trafikskyltning, vägvisning mm. Tydliga anvisningar för trafikanterna kan ofta vara avgörande för trafiksäkerheten och är åtgärder som är relativt billiga att genomföra. Idag är tyvärr synen av utslitna övergångsställen (även långt in på hösten) och körfältspilar, nedklottade trafik- och vägvisningstavlur mm allt för vanlig. Vid gatuarbeten förekommer också ofta brister i avstängningsutrustning, vägvisning och trafikmålning vilket kan förorsaka olyckstillbud. Gatuarbeten måste därför samordnas bättre och får inte ske på de ledningsdragande verkens villkor. Det finns annars en uppenbar risk för att trafikanternas säkerhet åsidosätts.

Skjutsning

I programmet uppges att det skett en negativ utveckling där allt fler föräldrar skjutsar sina barn till och från skolan. Samtidigt sägs att det är mycket ovanligt att barn under 18 år trafikdödas i Stockholm. En minskad skjutsning leder tyvärr samtidigt till ökade olycksrisker för barnen eftersom de då kommer att vistas mer tid ute i trafiken. Om trafikmiljön vid skolorna inte är byggd för att hantera en ökad biltrafik kan det finnas en trafiksäkerhetsmässig vinst i att tillskapa säkra på- och avstigningsmöjligheter som ligger en bit från skolorna.

Övergångsställen

På övergångsställen, såväl med som utan trafiksignaler, skadas många gående. I programmet föreslås därför att 30 km/h skall gälla som högsta tillåtna hastighet på lokal-gator med övergångsställen där många oskyddade trafikanter rör sig. Vi instämmer med förslaget men finner det samtidigt märkligt att Drottningholmsvägen, som är en huvudgata, kan tillåtas ha 70 km/h förbi ett antal signalreglerade övergångsställen där många skolbarn passerar.

Vägbelysning och siktförhållanden

I programmet sägs att uppsättning av vägbelysning minskar antalet skadade med hälften. Det finns därför skäl att tro att även bättre belysning och mindre siktskymmande vegetation i komplexa trafikmiljöer kan komma att leda till färre olyckor. För att inte riskera skymd sikt gäller, enligt vägtrafikkungörelsen, förbud att parkera fordon 10 meter före övergångsställe. Vi anser att det borde finnas skäl att överväga om inte samma regel bör iakttas när träd, buskage, cykelställ, nätstationer, reklampelare mm, placeras ut i gatumiljön.

Lokala Brommaproblem

Bromma har en stor och störande trafik genom bostadsområdena. En ökad framkomlighet på trafiklederna innebär att lokalgatorna inte blir lika attraktiva för genomfartstrafik. Det är därför olyckligt att den detaljplanlagda gångtunneln under Drottningholmsvägen vid Brommaplan ej har utförts.

Många människor upplever en otrygghet i sitt grannskap och anser att skolbarnens säkerhet är mer utsatt än den borde vara. Genomfartstrafiken bör därför begränsas och boendetrafikens rörlighet underlättas över de större trafiklederna. I synnerhet Drottningholmsvägen medför, med sin intensiva trafikrytm, betydande olycksrisker för skolbarn och övriga oskyddade trafikanter. De otrygga passagerna är särskilt lokaliserade till Drottningholmsvägens korsningar med Gubbkärrsvägen, Åkeshovsvägen, Abrahamsbergsvägen, Brommaplan och Ulvsundaplan. Här kan gång och cykelbroar samt hastighetsreglerande ljussignaler vara exempel på positiva åtgärder som höjer säkerhet och trygghet för de boende. Ändrad gatu- och signalutformning, målning, skyltning, beläggning, införande av elektronisk information är också åtgärder som kan ge goda resultat. En trafiknätsanalys skulle kunna identifiera bristerna och ligga till grund för lämpliga insatser för att tillskapa bättre trafiksäkerhet och framkomlighet.

Vi vill även framhålla vikten av en trafiksäkerhetsåtgärdsplan i enlighet med trafik- och parkstråksplanen från 1996. I planen har gatu- och fastighetskontoret specificerat ombyggnader som krävs för bättre säkerhet och miljö vid skolor, huvud- och uppsamlingsgator och centrumanläggningar.

30 zoner

Det pågående förslaget om att införa 30-zoner på bostads- och lokalgator i Stockholm kommer att beröra Bromma i mycket ringa grad. Detta beror på att de flesta bostadsgator i stadsdelen redan har 30 km/tim som högsta tillåtna hastighet. Sedumbacken och en del av Mariehäll är de enda områden där hastigheten föreslås sänkas. Huvudgator och större uppsamlingsgator kommer fortsättningsvis, utom på sträckor utanför skolor och förskolor, tillåtas ha högre tillåten hastighet. Detta trots att de i många fall omges av lokalgator och skär tvärs igenom barntäta bostadsområden. Oavsett om en gata betecknas som lokalgata, uppsamlingsgata eller huvudgata anser vi att trafiksäkerheten måste skärpas på de sträckor där skolbarn och övriga oskyddade trafikanter rör sig.

Infarterna till lågfartsområdena från huvudgatorna bör även markeras visuellt. Detta kan göras exempelvis genom portar kombinerat med avsmalning och kullerstensavsnitt, granitstolpar med belysning trädplantering mm. Överbreda gator i lokalnätet bör även smalas av för att uppnå en säkrare trafikmiljö.

Drift

Välbehövliga trafiksäkerhetsförbättrande ombyggnationer i gatumiljön medför tyvärr också ofta försämrade villkor för en effektiv renhållning och snöröjning. Om åtgärder leder till ökade driftkostnader är det viktigt att stadsdelsförvaltningarna tillförs motsvarande ekonomiska medel.

Enskede-Årsta stadsdelsnämnd beslutade den 23 september 2004 att godkänna stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen samt att överlämna detta till kommunfullmäktige.

Reservation anfördes av *Birgitta Axén m.fl.* (m), bilaga 1.

Enskede-Årsta stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande, daterat den 13 september 2004, har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningens synpunkter

Förvaltningen anser förslaget till trafiksäkerhetsprogram är bra och sammanfaller väl med införandet av 30-zoner. Ett för staden gemensamt program ger goda förutsättningar att bedriva ett aktivt och målinriktat trafiksäkerhetsarbete. Programmets förslag till åtgärder för en säkrare trafikmiljö omfattar såväl gatu- och fastighetsnämndens som stadsdelsnämndernas ansvars- och kompetensområde. Gemensamma mål tydliggör behovet av samarbete och underlättar samordningen av olika aktörers insatser. Därigenom kan en god trafikmiljö skapas, vilket är särskilt viktigt för barn och ungdomar.

Farsta stadsdelsnämnd beslutade den 23 september 2004 att

1. Som svar på remissen till kommunstyrelsen överlämna och åberopa stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande.
2. Uppvakta Söderorts polisdistrikt och begära ökad närvaro för att öka trafiksäkerheten i vår stadsdel.
3. Farsta stadsdelsnämnd anför därutöver följande

Polisens närvaro har en mycket dämpande effekt på trafikförseelser av olika slag. Det har man t.ex. kunnat märka då polisen då och nu mäter hastigheter utanför skolor. Även efter ett sådant tillfälle sänks hastigheterna dramatiskt. Vi vill se en bättre trafiksäkerhet i vår stadsdel. Ett mera aktivt polisarbete behövs. Nämnden bör uppvakta polisdistriktet med en sådan begäran.

Farsta stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande, daterat den 9 augusti 2004, har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningens förslag

I programmet lyfter man särskilt fram en säker närmiljö för barn och en säker trafikmiljö för äldre trafikanter. Förvaltningen anser att det är motiverat att även lyfta fram trafikmiljön för funktionshindrade då olika funktionshinder ställer olika krav på åtgärder för en säker trafikmiljö.

Förvaltningen anser även att man särskilt bör belysa de problem som uppstår då köer bildas på stadens infartsleder. Då används huvudgatorna inom ytterstadens bostadsområden som "smitvägar" och därmed får en avsevärt högre trafikbelastning än de är avsedda för.

I övrigt tycker förvaltningen att programmet är bra och väl genomarbetat och föreslår därmed att stadsdelsnämnden tillstyrker detsamma.

Hägerstens stadsdelsnämnd beslutade den 23 september 2004 att godkänna stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen samt att överlämna detta till kommunfullmäktige.

Reservation anfördes av *Margareta Cederfelt m.fl.* (m) till förmån för sitt förslag till beslut, bilaga 1.

Särskilt uttalande gjordes av *Abit Dundar m.fl.* (fp) och *Anita Stenlund m.fl.* (kd), bilaga 1.

Hägerstens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningens synpunkter och förslag

I trafiksäkerhetsprogrammet presenteras stadens, gatu- och fastighetskontorets och stadsdelarnas ansvar för att uppfylla målen. För Hägerstens stadsdelsförvaltning innebär programmet att förvaltningen ska:

- sträva efter att delta i samarbetet inom projektet SMADIT, ett samverkansprojekt mot alkohol och droger i trafiken i Stockholms län.
- tillsammans med gatu- och fastighetskontoret undersöka gåendes och cyklisters singelolyckor och se över om drift- och underhållsstrategin behöver anpassas till detta.
- ge tydliga direktiv och följa upp all upplåtelse av gatumark utifrån trafiksäkerhetsprogrammet.
- tillsammans med gatu- och fastighetskontoret utveckla ett system som tar emot synpunkter om barnens närmiljö från barn, skola och föräldrar. I arbetet ingår även att utarbeta en metod för att ta tillvara synpunkterna.
- genomföra beteendepåverkande projekt för att minska bilskjutningen till och från skolan.
- genomföra trafikmöten i skolorna vid terminsstart. Alla skolor ska ha som rutin att vid skolstart informera föräldrar om barns trafiksäkerhet, lämpliga skolvägar och ordningsregler för skjutning till skolan.
- tillsammans med gatu- och fastighetskontoret utreda om drift och underhåll av framförallt gångbanor och gångvägar men även cykelbanor behöver ses över med hänsyn till äldres behov.

- ta fram en strategi för integrering av trafikundervisningen i skolan
- ge stöd och ta fram hjälpmedel åt lärare för trafikundervisning.

Genomförandet av trafiksäkerhetsprogrammet kräver att medarbetare i stadsdelsförvaltningen får mer kunskap om trafiksäkerhet, att nya rutiner införs och informationskampanjer genomförs i stadsdelen. Det innebär ökade kostnader för stadsdelsförvaltningen både i form av material och av arbete. De ökade kostnader som programmet medför måste täckas av motsvarande anslag.

Hägerstens stadsdelsförvaltning anser att det är viktigt att gemensamt sträva efter att minska antalet olyckor och att programmet ger en riktig beskrivning över stadsdelsförvaltningens möjligheter att förbättra trafiksäkerheten. Förvaltningen samarbetar med Hägerstens lokala handikappråd och pensionärsråd för att inventera stadsdelsområdet utifrån tillgänglighets- och gatumiljöplaner. Åtgärdsbehov tas fram i samråd med skolorna för att säkra barnens skolvägar och att få en bättre trafikmiljö i stadsdelsområdet.

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd beslutade den 21 september 2004 att

1. Framhålla att trafiksäkerhetsprogrammet ska kompletteras med ett särskilt avsnitt som berör skolskjutsar och som klargör vilka krav som ska gälla från stadens sida.
2. I övrigt överlämna stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Reservation anfördes av *Helen Jäderlund Eckardt m.fl.* (fp) till förmån för sitt förslag, att överlämna förvaltningens tjänsteutlåtande utan eget ställningstagande.

Särskilt uttalande gjordes av *Catharina Hillerström Vaglin m.fl.* (m), bilaga 1.

Hässelby-Vällingby stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande, daterat den 6 september 2004, har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningens synpunkter

Förvaltningen konstaterar att de åtgärder som har en direkt inverkan på trafiksäkerheten och direkt påverkar den befintliga trafikplaneringen, ligger under gatu- och fastighetskontorets arbetsområde. Bland många åtaganden kan följande nämnas:

Förvaltningen har konstaterat i olika sammanhang att höga hastigheter på lokalgator engagerar och berör invånarna. I samband med att förvaltningen gjorde trafiksäkerhetsprogrammet tillgängligt för allmänheten under tiden 11-24 augusti, inkom ett svar om just problemet med höga hastigheter på lokalgator i Vinstaområdet.

Förvaltningen konstaterar att de åtaganden som trafiksäkerhetsprogrammet förde-
lat till stadsdelförvaltningen är av mer informativ karaktär och sammanfaller i viss
mån med rådande lagstiftning. Förvaltningen förutsätter därför att det vid implemente-
ringen av trafiksäkerhetsprogrammet kommer att äga rum breda samråd med stads-
delsförvaltningarna.

Förvaltningen är positiv till att stadens personal skall föregå med gott exempel när
det gäller trafiksäkerhetsfrågor. I trafiksäkerhetsprogrammet föreslås att stadens per-
sonal skall informeras om : - vikten att använda bilbälte och skyddsutrustning för barn
i bil, - vikten att använda cykelhjälm och reflexer, - hastighetens betydelse för upp-
komst av olyckor och vilka konsekvenser olyckan får. Syftet är att trafiksäkra trafi-
kanter till ett trafiksäkert beteende, att oskyddade trafikanter skall använda skydds-
utrustning och att säkra hastigheten. För att oskyddade trafikanter skall använda skydds-
utrustning föreslås det i trafiksäkerhetsprogrammet att gatu- och fastighetskontoret
kan samordna en hjälmtävling mellan olika förvaltningar i staden för att motivera
denna kategori till ett mer trafiksäkert beteende.

Förvaltningen ställer sig tveksam till förslaget i trafiksäkerhetsprogrammet att stäl-
la krav utöver rådande lagstiftning. Exempel som trafiksäkerhetsprogrammet anger är
att förare och passagerare skall använda bilbälte vid egna resor och transporter i tjän-
sten och att hastighetsbegränsningarna skall följas vid egna resor och transporter i
tjänsten. Förvaltningens tveksamhet bottnar i att om man gör sig skyldig till en trafik-
förseelse som att åka för fort eller inte använda säkerhetsbälte och blir ertappad av
polisen, så blir den bötfällda även anklagad för utfört tjänstefel. Konsekvenserna av ett
sådant resonemang resulterar i att den bötfällda får två straff för en förseelse, vilket
förvaltningen anser vara tvivelaktigt. Förvaltningen är också tveksam till att införa
krav inom ett område där det inte finns någon lagstiftning. Exempel som trafiksäker-
hetsprogrammet anger är att anställda skall använda cykelhjälm vid egna resor och
transporter i tjänsten. Detta bör vara en uppmaning som efterföljes på frivillig väg.

Förvaltningen ställer sig positiv till ett utökat samarbete mellan stadsdelsförvalt-
ningar i syfte att fördjupa projektet SMADIT, som erbjuder alkohol- eller drogpåver-
kade förare ett samtal med beroendevården inom 24 timmar. Vidare framhåller för-
valtningen att det är en självklarhet att det inte skall förekomma drogpåverkade förare i
tjänsten.

Förvaltningen ställer sig tveksam till förslaget i trafiksäkerhetsprogrammet att stäl-
la krav utöver rådande lagstiftning när det gäller upphandling. Exempel som trafiksä-
kerhetsprogrammet anger är att förare och passagerare skall använda bilbälte och
bilbältespåminnare vid upphandling av transporter och att förarna följer hastighets-
gränserna vid alla upphandlade transporter. Förvaltningens tveksamhet bottnar i att
om en entreprenör gör sig skyldig till en trafikförseelse som att åka för fort eller inte
använda säkerhetsbälte och blir ertappad av polisen och bötfälld. Vad skall staden ta
till för sanktioner utöver det straff entreprenören får via polismyndigheten och hur
skall detta krav kunna följas upp ?

Förvaltningen stödjer användandet av de i programmet beskrivna nya teknikerna
vad gäller ISA-utrustning och ny backningsutrustning i syfte att säkra hastigheten och

att skapa säker trafikmiljö för oskyddade trafikanter. Förvaltningen vill dock poängtera att tekniken bör tas fram och vara väl implementerad på marknaden innan krav ställs vid upphandlingar och åtgärder vidtas på den egna vagnparken. Syftet är att övergången till att använda denna nya teknik skall vara så kostnadseffektiv som möjligt.

Förvaltningen konstaterar, när det gäller upplåtelse av gatumark att förvaltningen följer upp och ger tydliga direktiv i syfte att skapa säkra trafikmiljöer för oskyddade trafikanter. Vidare ser förvaltningen positivt på att tillsammans med gatu- och fastighetskontoret utreda, om drift och underhåll av framförallt gångbanor och cykelvägar är tillfyllest i syfte att skapa säker trafikmiljö för oskyddade trafikanter, speciellt med hänsyn till äldres behov.

Förvaltningen ställer sig positiv till att utveckla ett system som tar emot synpunkter om barns närmiljö, från barn, skola och föräldrar samt utarbeta en metod för att ta tillvara synpunkterna. Syftet är att skapa en säker trafikmiljö för oskyddade trafikanter. Detta åtagande kan integreras med de samråd som sker med elever och föräldrar inom förskola och skola. Trafiksituationen för de olika förskolorna och skolor i stadsdelen är olika. För att kanalisera informationen så att åtgärder kan genomföras erfordras en samordning på stadsdelen och ett samråd med gatu- och fastighetskontoret, polisen samt förslagsställande till berörda nämnder.

Förvaltningen konstaterar att det finns en rutin på alla skolor att vid skolstart informera föräldrar om barns trafiksäkerhet, lämpliga skolvägar och ordningsregler för skjutsning till och från skolan. Förvaltningen anser att informationen är viktig men att det ibland förekommer brister i att efterleva de råd som ges vid denna information. Förvaltningen är positiv till beteendepåverkandeprojekt för att minska trafiksäkerhetsproblemen vid angöring av skolan med bil. Bilskjutsningen av elever till och från skolan är ett stort trafiksäkerhetsproblem. Varje skola har en unik trafiksituation och varje elev har en unik väg till och från skolan. Förvaltningen anser att de gångvägar och vägar som eleverna använder för att självständigt ta sig till skolan skall kartläggas. Utifrån detta underlag kan sedan en diskussion föras om trafiksäkerhetsmiljön mellan lärare, elever och föräldrar, i samråd med sakkunnig i trafiksäkerhetsmiljöfrågor.

Förvaltningen ställer sig positiv till att införa en trafiksäkerhetspolicy för tjänstereisor i staden i syfte att trafiksäkra resor och transporter. Förvaltningen ställer sig också positiv till att stadens ledning utreder de trafiksäkerhets krav som kan ställas på upphandlade resor och transporter. Att stimulera anställda att genomföra säkra arbetsresor anser förvaltning vara mycket positivt. Dessutom ställer sig förvaltningen sig positiv till att bilda ett nätverk och utbilda personer i detta nätverk så att de kan stödja den övriga verksamheten i staden, i syfte att skapa en bättre trafiksäkerhetsmiljö.

Katarina-Sofia stadsdelsnämnd beslutade den 23 september 2004 att godkänna stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen samt att överlämna detta till kommunfullmäktige.

Reservation anfördes av *Margareta Björk m.fl.* (m), bilaga 1.

Katarina-Sofia stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande, daterat den 10 september 2004, har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningens synpunkter

Syftet med att utforma ett trafiksäkerhetsprogram är vällovligt. Att öka trafiksäkerheten i staden är betydelsefullt för att skapa en god livsmiljö för stadens invånare. Stockholmarna tycker enligt gjorda undersökningar att det är viktigt att öka säkerheten för gående och cyklisterna. Inriktningen i programmet mot trafiksäkerhetsförbättringar för oskyddade trafikanter, främst barn och äldre, är positiv.

Förslaget till trafiksäkerhetsprogram är dock mycket omfattande och detaljerat i vissa avseenden. Gatu- och fastighetskontoret föreslår att trafiksäkerhetsprogrammet integreras i stadens ledningssystem. Förvaltningen får erinra om att ledningssystemet (ILS) innebär att stadens styrning i största möjliga utsträckning ska ske genom stadens budget och att uppföljningen under budgetåret sker via tertiärrapporter, i enlighet med anvisningar från kommunstyrelsen.

Enligt förvaltningens mening synes det föreslagna trafiksäkerhetsprogrammet vara alltför detaljerat för att kunna integreras i stadens ledningssystem.

Trafiksäkerhetsprogrammet föreslår åtaganden för olika aktörer. Förvaltningen kan dock konstatera att förslaget i alla delar inte ansluter till nuvarande ansvarsfördelning mellan nämnderna.

Beträffande de förslag som gäller information till de anställda om trafiksäkra beteenden kan gatu- och fastighetskontoret lämpligen utarbeta ett informationsmaterial som förvaltningarna sedan kan använda. Förvaltningen vill i sammanhanget påpeka att det är tveksamt om staden kan ställa krav på att de anställda använder cykelhjälm i tjänsten eftersom cykelhjälm användning inte är lagstadgat. Däremot ska det givetvis framhållas att det är önskvärt.

Att staden föregår med gott exempel och installerar t.ex. alkolås och kraftiga bältespåminnare i stadens egna fordon är en bra åtgärd.

Ett förtydligande behövs av stadsdelsnämndernas ansvar för trafiksäkerhetsfrågor när det gäller de upplåtelse av gatumark som stadsdelsnämnderna ansvarar för. Stadsdelsförvaltningarna följer stadens riktlinjer i handläggningen av dessa ärenden.

Att kontinuerligt informera barn i förskola och skola om trafikfaror m.m. i deras dagliga närmiljö är en viktig del i det förebyggande barnsäkerhetsarbetet. Personal i förskola och skola kommer framdeles att själva få ta ett större ansvar i denna information, eftersom polisen på grund av prioritering av bl.a. brottförebyggande arbete inte längre kommer att kunna åta sig den uppgiften. Hur arbetet med trafikmiljö och trafiksäkerhet ska organiseras måste skolor och förskolor få vara med och utforma. På grund av remisstidens förläggning över sommar och semestertider har något samråd med verksamheterna kring åtgärdsförslagen till områdena "Säker närmiljö för barn" och "Trafikutbildning" inte kunnat genomföras.

I programmet behandlas säker trafikmiljö för äldre trafikanter. Ingenstans nämns dock personer med funktionshinder. Förvaltningen deltar i projektet SMADIT, samverkan mot alkohol och droger i Stockholms län.

Kista stadsdelsnämnd beslutade den 28 oktober 2004 att överlämna Kista stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Kista stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande, daterat den 10 oktober 2004, har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningens synpunkter

Remissvaret utgår från Kistas lokala förhållanden. Stadsdelsförvaltningen anser att det största problemet är att bilar kör för fort och att samspelet i trafiken fungerar dåligt. De breda genomfartsgatorna genom bostadsområden inbjuder till hastigheter som överstiger hastighetsbegränsningen 50 km/timme. En mycket stor andel av bilarna överskrider dagligen hastighetsbegränsningen. Detta gäller särskilt Norgegatan-Danmarksgatan som även är huvudbussgatan med livlig busstrafik och många hållplatser. Ett stort antal resande korsar gatan och/eller befinner sig utmed gatan samtidigt som trottoarer saknas liksom övergångsställen. Utfarter från stickgator har skymd sikt och det är ett stort risktagande att köra ut på huvudgatorna särskilt vid vänstersväng. Stadsdelsförvaltningen verkar för att genomfartstrafik skall ske på trafikleder och nybyggda leder utanför bostadsbebyggelse eller där ny bebyggelse redan från början tar hänsyn till en säker trafikmiljö.

Kista-Husby-Akalla har ett långtgående trafikseparerat system. Nivåskillnader och omvägar till busshållplatser, parkeringsgarage, nya målpunkter som Gallerian och nya arbetsplatser samt rädsla för överfall etc. har lett till att dessa inte används som tänkt utan människor går utmed gator som saknar trottoarer. En genomgripande översyn måste därför ske av gåendes beteende och en anpassning måste ske av gångvägssystemet efter förändrade behov.

För att påverka bilisters attityder och förbättra samspelet i trafiken måste alla trafikregler respekteras bättre och beivras, även sådana som inte normalt leder till allvarliga olyckor. Ett mycket stort problem är att trafiksepareringen i våra områden lett till otillåten biltrafik på gångvägar och parkvägar. Bommar, pollare o.dyl. har satts upp på vissa utsatta vägar men det är omöjligt att göra det överallt. Handikappfordon och vissa andra transporter måste tillåtas, då flera hus inte kan angöras på annat sätt och vidare gör avstängningar det mycket svårt och dyrt med vinterväghållning och skötsel av vägarna. Staden måste på något sätt återupprätta respekten för att gångvägar inte får nyttjas som bilvägar. Parker, aktivitetsytor, lekplatser, pulkabackar etc. måste vara fredade för bilar. Det är de inte idag.

Genom att trafiklederna runt Kista byggs ut och nya tillkommer så kommer dock smittrafiken genom bostadsområdena förhoppningsvis att helt försvinna.

Bilangörningar med närliggande parkeringsplatser måste ske till allmänna utflyktsmål som Akalla By och Husby Gård och olika attraktiviteter på Järvafälet. I dag används parkvägar av både behörig och obehörig trafik.

Genom att cyklar och mopeder tillåts på flertalet gångvägar har detta även inneburit otrygghet och olycksrisker för gående och motsättningar mellan trafikantgrupper. Staden måste därför i trafiksäkerhetsarbetet lägga ned ett stort arbete på infrastrukturen så att trafikmiljön för oskyddade trafikanter verkligen fungerar. Det gör det inte på Norra Järva och ombyggnader behövs i utsatta områden. Försök med hastighetsbegränsande passager måste utvärderas och genomföras på ett flertal utsatta gc-vägar alternativt måste separata vägar ordnas för cyklar och mopeder. Minskade anslag för skötsel av gång- och cykelvägar i förhållande till trottoarer i nya fördelningsnycklar för stadsmiljö är mycket olycklig. Tvärtom understryker programmet behovet av en översyn av drift och underhåll av gångvägar med hänsyn till framför allt de äldre. Mer än 90% av de boende i Kista, Husby och Akalla är beroende av gångvägar på parkmark eller x-område (tomträttsmark) för förbindelse mellan bostaden och andra dagliga målpunkter.

Säker trafikmiljö för skyddade trafikanter gäller i övrigt för vår del främst kringliggande trafikleder samt vid utfarter till huvudgator. E 18 och Kymlingelänken är en av landets mest olycksdrabbade. Genom planerad ombyggnad kommer detta äntligen att förbättras i slutet av trafiksäkerhetsprogrammets tidsperiod.

En mycket stor del av olyckorna beror på att bilisterna inte anpassar farten efter förhållandena. Många överskattar sin förmåga att köra på vintervägar eller vid kraftiga skyfall och anpassar sig inte till mer försiktiga trafikanter som minskar hastigheten, istället uppstår irritation och påkörnings- och omkörningsolyckor. Temporära hastighetsbegränsningar vid svåra förhållanden borde kunna prövas på utsatta vägar. Kymlingelänken är en av de leder som först drabbas av frosthalka, vilket överraskar bilister.

För en säker miljö behövs också fungerande trafikskyltning, bättre belysning och att påkörda skyltar, räcken m.m. repareras snabbare. Då detta täcks av trafikskadeförsäkringen torde inte föreligga något finansieringsproblem. Stadsdelsförvaltningarnas entreprenörer för stadsmiljö skulle kunna upphandlas för snabbare insatser lokalt.

När det gäller säker trafikmiljö för barn så har stadsdelsförvaltningen nu äntligen fått tillstånd hastighetsbegränsning utanför alla de skolor som ligger direkt utmed gata. För att ta sig närmaste väg mellan skola och busshållplats går många elever utmed gata som saknar trottoar. Som regel ligger dock skolorna utmed trafikseparerade gång- och cykelvägar.

I förvaltningens föreslagna uppgifter i programmet ingår att genomföra beteendepåverkande projekt för att minska bilskjutsningen till och från skolan. Genom fritt val till skolor går ca 25 % av Kistas barn i andra skolor än stadsdelsförvaltningens kommunala skolor och ett stort antal elever kommer resande till Kista till friskolor. Skjutsningen har därför istället ökat och mindre barn är ofta inte mogna att åka kollektivt och ta sig fram i trafiken själva. Detta måste därför särskilt beaktas vid trafikplaneringen runt skolorna.

En trafiksäkrare miljö är ofta förenat med ökade drift kostnader. För att programmet skall kunna genomföras krävs att staden inte bara är beredd att finansiera investeringar utan även ge anslag för ökade driftkostnader för stadsdelsförvaltningarna.

Kungsholmens stadsdelsnämnd beslutade den 23 september 2004 att godkänna stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen samt att överlämna detta till kommunfullmäktige.

Reservation anfördes av *Mats G Nilsson m.fl. (m)*, *Didar Samaletdin m.fl. (fp)* och *Birgitta Borg (kd)* mot beslutet med hänvisning till sitt gemensamma förslag, bilaga 1.

Kungsholmens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande, daterat den 13 september 2004, har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningens förslag

Förvaltningen föreslår att stadsdelsnämnden tillstyrker förslaget till trafiksäkerhetsprogram i dess huvuddrag.

Förvaltningen vill framhålla att det är viktigt med samråd när det gäller utformning av fysiska farthinder av olika slag. De senaste s.k. öron som byggt t.ex. på Nordenflychtsvägen för att hindra för hög hastighet har utformats så att de försvårar snöröjning, sandupptagning och lövupptagning genom alltför snäva kantstenslinjer som är svåra att följa med maskinell städutrustning. Sådana hinder kan alltså bli kontraproduktiva, genom att de faktiskt medverkar till sämre trafiksäkerhet även om hastigheten minskas, t.ex. att det blir svårt att halkbekämpa vintertid.

Förvaltningen tror också att övervakning av regler och rapportering av hinder/risker är viktigt för att skapa trafiksäkra miljöer. Polisen hinner sannolikt inte mer än punktvis övervaka hastighetsgränserna. Kanske kan trafikövervakarna vid gatu- och fastighetskontoret få ett utökat uppdrag, åtminstone som stadens "extra ögon" och rapportera trafikfarliga miljöer – ett utökat uppdrag som något liknar projektet "Samordning för ett tryggare Kista", där stadsdelsförvaltning, gatu- och fastighetskontor, polis, företagare m.fl. samarbetar med Mötesplats Kista som bas.

Liljeholmens stadsdelsnämnd beslutade den 23 september 2004 att godkänna stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen samt att överlämna detta till kommunfullmäktige. Därutöver anförde nämnden följande.

En viktig förutsättning för att öka trafiksäkerheten är att polisen får tillräckliga resurser för att kunna utföra ett fullgott trafikövervakningsarbete. Idag saknas de resurserna.

Reservation anfördes av *Magnus Hellström m.fl.* (m) och *Karin Berggren m.fl.* (fp). Dessa reserverade sig mot beslutet med undantag för första stycket i anförandetexten och till förmån för sitt eget förslag till beslut, bilaga 1.

Liljeholmens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande, daterat den 1 september 2004, har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningens synpunkter

Förvaltningen anser att programmet är väl genomarbetat och innehåller många bra och nödvändiga åtgärder för en säkrare trafikmiljö.

Det största arbetet med genomförandet av åtgärderna ansvarar gatu- och fastighetskontoret för men en hel del föreslås ligga på övriga förvaltningar och bolag. För stadsdelsförvaltningarnas del handlar det övervägande om information, samarbete i olika projekt för att ändra trafikanters beteende, rutiner för information och inhämtning av synpunkter, bildandet av nätverk m m. Vissa fysiska åtgärder i gatumiljön kommer även att medföra ökade drift- och underhållskostnader för stadsdelarna. Driftkostnader nämns i programmet och förvaltningen utgår ifrån att dessa ingår i de beräknade kostnaderna för programmets genomförande. Det är viktigt att arbetet med den långsiktiga åtgärdsplanen sker i samråd med stadsdelarna och att medel för olika åtgärder utgår i nödvändig omfattning. Risken är annars att åtgärderna inte kan genomföras som planeras och effekterna uteblir.

Förvaltningen har inget att invända mot föreslagna åtgärder men vill gärna lägga till en punkt som handlar om beteendepåverkan hos cyklister. Samspelet mellan gångtrafikanter och cyklister är ett återkommande problem på stadsdelens gång- och cykelbanor. Många synpunkter handlar om att cyklister inte visar tillräcklig hänsyn i trafiken. Det anges också i programmet att gående upplever cyklister som en risk i trafikmiljön. Det är viktigt, anser förvaltningen, att i informationsarbetet förstärka kunskapen och medvetenheten hos cyklister om vilka regler som gäller för dem i trafiken.

Vidare vill förvaltningen peka på tillgänglighetsperspektivet som bör förstärkas i programmet. Rörelsehindrade bör även ingå i gruppen oskyddade trafikanter. Det är viktigt att åtgärderna också, både vad gäller information och de rent fysiska, hanteras utifrån en tillgänglighetsaspekt.

Maria-Gamla stans stadsdelsnämnd beslutade den 23 september 2004 att godkänna stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen samt att överlämna detta till kommunfullmäktige.

Maria-Gamla stans stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande, daterat den 2 september 2004, har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningens synpunkter på åtgärder som berör stadsdelförvaltningen

Information till medarbetare:

Förvaltningen är positivt inställd till att genomföra olika typer informationsinsatser mot medarbetarna. Informationsarbetet kan med fördel bedrivas med stöd av intranätet och utskick av foldrar mm. För att få bästa möjliga effekt bör detta arbete ske i samverkan med andra förvaltningar och bolag.

Krav på medarbetare:

Krav på medarbetarna att t. ex. använda cykelhjälm i tjänsten är förvaltningen positivt inställd till. Däremot anser förvaltningen inte att staden ska kräva att medarbetarna ska använda bilbälte, hålla rätt hastigheterna mm i tjänsten då detta redan är lagstadgat. Risken att kravlistan blir för lång och urvattnad.

Installation av teknisk apparatur:

Installation av t. ex. alkolås och kraftiga bältespåminnare i stadens egna fordon är en positiv åtgärd. Man bör dock fundera på hur kostnaden för dessa installationer ska fördelas, staden centralt eller förvaltningen.

Krav vid upphandlingar:

Krav på alkolås, backningsutrustning, användandet av backningsutrustning mm vid upphandling är möjlig under förutsättning att förvaltningen får hjälp med förfrågningsunderlag och mallar för hur anbuden ska värderas. Kraven kommer eventuellt att fördyra anbuden.

Deltagande i projektet SMADIT (samverkan mot alkohol och droger i trafiken i Stockholms län):

Förvaltningen deltar redan i projektet.

Drift- och underhållsstrategi:

Förvaltningen välkomnar ett samarbete med gatu- och fastighetskontoret om att undersöka möjligheterna att, genom förändringar i drift- och underhållsstrategin, åstadkomma en säkrare trafikmiljö för t. ex. cyklister och äldre. Det är här dock viktigt att komma fram till en rimlig nivå vad gäller driftsinsatserna med tanke på kostnaden.

Upplåtelse av gatumark:

En precisering av villkoren för alla typer av upplåtelser som syftar till att förbättra trafiksäkerheten välkomnas av förvaltningen. Vad gäller upplåtelsen av gatumark, finns det redan idag villkor för t. ex. uteserveringar vad gäller avstånd till närmast

övergångsställe, busshållplats mm. Vad gäller upplåtelsen av mark för kiosker och evenemang saknas liknande villkor.

Barn och trafiksäkerhet:

Förvaltningen anser det vara viktigt att lyfta fram barnperspektivet in i trafiksäkerhetsarbetet. De som bäst kan barnens närmiljö är föräldrar, skola och barnen själva. Förvaltningen ser positivt på ett system som tillvaratar synpunkter på närmiljön samt bedriva beteendepåverkande projekt och trafikmöten inför terminsstart. Det är dock viktigt att ansvarsfördelningen mellan gatu- och fastighetskontoret och stadsdelförvaltningarna klargörs samt att åtgärder kostnadsberäknas.

Införa trafiksäkerhetspolicy:

Förvaltningen tillstyrker införandet av en trafiksäkerhetspolicy.

Organisation:

Förvaltningen är tveksam till att ha trafiksäkerhetsarbetet som faktor i stadens ledningssystem (ILS), och att den ska skrivas in i varje stadsdelförvaltnings verksamhetsplan med detaljerade mål och åtaganden. Det är i huvudsak gatu- och fastighetskontoret som har huvudansvar för dessa frågor. Förvaltningen efterlyser en tydligare beskrivning av förslaget.

Kunskapsunderlag och utbildning:

Förvaltningen är positiv till insatser som höjer kunskapsnivån bland tjänstemän, elever och lärare. Ansvars- och kostnadsfördelning måste dock utredas närmare. Förslaget om att bilda ett nätverk i trafiksäkerhetsfrågor är förvaltningen tveksamt till. Förslagsvis tas frågorna upp i befintliga nätverk.

Norrmalms stadsdelsnämnd beslutade den 23 september 2004 att godkänna stadsdelförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen samt att överlämna detta till kommunfullmäktige.

Reservation anfördes av *Gunilla Reuterskiöld m.fl.* (fp), *Sebastian Cederschiöld m.fl.* (m) och *Anders Broberg* (kd), bilaga 1.

Norrmalms stadsdelförvaltnings tjänsteutlåtande, daterat 9 september 2004, har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningens synpunkter

Stadsdelförvaltningen uppfattar trafiksäkerhetsprogrammet som angeläget och ambitiöst. Programmet får stor trovärdighet genom att trafiksäkerhetsfrågorna blir belysta från olika infallsvinklar. Stadsdelförvaltningen är i huvudsak positiv till de åtgärder

som förvaltningen helt eller delvis föreslår att ansvara för. Förvaltningen vill framföra synpunkter på några av dessa.

? Norrmalms stadsdelsförvaltning deltar redan i SMADIT- projektet som syftar till att erbjuda alkohol- eller drogpåverkade bilförare vård för sitt missbruk. Förvaltningen är positiv till ett fortsatt deltagande.

? Det är positivt att förvaltningen tillsammans med gatu- och fastighetskontoret ser över om singelolyckor för gående och cyklister gör att driftstrategin behöver anpassas. Att specifikt beakta äldres behov i detta sammanhang är rimligt. Stadsdelsförvaltningen bör i detta arbete kunna bidra med kännedom om gatudriftens förutsättningar.

? Ett antal säkerhetshöjande krav skall ställas på fordon vid upphandling av transporter. Exempel på detta är utrustning som ger uppsikt runtomkring tunga fordon och s.k. intelligent stöd för hastighetsanpassning (ISA), samt alkolås. Krav på installationer av ovannämnda typ är i dagsläget inte gångse vid upphandling av transporter. Stadsdelsförvaltningen efterlyser därför indikationer på att förändringar av detta slag är förenliga med gällande EU- rätt.

Förändrade krav på transportfordonens utrustning är positivt om det bidrar till att uppfylla målet om en säkrare trafik. Det kan dock inte uteslutas att detta har en reducerande effekt på antalet aktörer som väljer att lämna anbud, i samband med upphandling av t.ex. gatudrift.

? Förvaltningen är tveksam till behovet av ett nytt system för att fånga in synpunkter på barnens närmiljö från barn, skola och föräldrar. Förvaltningen föreslår att möjligheten till vidgad användning av det befintliga systemet för ”klagomål och synpunkter” utreds.

? För att skapa en säker trafikmiljö för oskyddade trafikanter föreslås stadsdelsförvaltningen ge tydliga direktiv och följa upp all upplåtelse av gatumark. Förvaltningen är positiv till att arbeta med upplåtelseärenden utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv, med begränsning till att omfatta de typer av markupplåtelse som stadsdelsnämnden har rådighet över.

? Stadsdelsförvaltningen skall tillsammans med gatu- och fastighetskontoret genomföra beteendepåverkande projekt för att minska bilskjutsningen till och från skolan. Förvaltningen arbetar redan idag med denna fråga inom ramen för projektet ”Säker och lekvänlig skolväg” och ser positivt på ett fortsatt deltagande.

? Att skolorna vid terminsstart rutinmässigt skall informera föräldrar om barns trafiksäkerhet och om lämpliga skolvägar är ett bra förslag, även om insatsen inte kan ersätta föräldraansvaret för barnens säkerhet. Förvaltningen är samtidigt tveksam till att informera om s.k. ”ordningsregler för skjutsning till skolan” eftersom skolans ansvar för barnen begränsas till normal skoltid. Däremot är frågan om bilskjutsning av barnen till och från skolan något som med fördel kan diskuteras vid t.ex. föräldramöten.

? Stadsdelsförvaltningens skall enligt förslaget samarbeta med gatu- och fastighetskontoret samt utbildningsförvaltningen för att skapa en strategi för integrering av trafikundervisning i skolan och för att ge stöd och ta fram hjälpmedel åt lärare för trafikunder-

visningen. Förvaltningen har under lång tid arbetat tillsammans med polisen kring trafikundervisning i skolan. Detta har varit mycket uppskattat, både av lärare och elever. Polisen har dock avbrutit samarbetet. Förvaltningen uppfattar detta som en utveckling i negativ riktning och föreslår att staden inom ramen för trafiksäkerhetsprogrammet arbetar för att samarbetet återupptas.

? Mot bakgrund av skolans begränsade resurser är det viktigt att det utökade arbetet med trafikfrågor kan finansieras. Trafiksäkerhetsprogrammets kostnadsredovisning ger dock inget tydligt besked i denna fråga.

Rinkeby stadsdelsnämnd beslutade den 23 september 2004 att godkänna Trafiksäkerhetsprogrammet i sin helhet.

Särskilt uttalande gjordes av *Kerstin Gustavsson m.fl.* (m), bilaga 1.

Rinkeby stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande, daterat 8 september 2004, har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningens förslag

Förvaltningen anser att trafiksäkerhetsprogrammet som helhet är väl genomtänkt och innefattar såväl tekniska lösningar för ökad trafiksäkerhet som informations- och utbildningsinsatser. Förvaltningen förespråkar ett intimt samarbete med polisen för en intensifiering av trafikövervakningen för att öka efterlevnaden av gällande och tillkommande trafikregler.

Skarpnäcks stadsdelsnämnd beslutade den 23 september 2004 att godkänna stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen samt att överlämna detta till kommunfullmäktige.

Skarpnäcks stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande, daterat den 9 augusti 2004, har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningens synpunkter

Förvaltningen anser att det är bra att stadens Trafiksäkerhetsprogram revideras och att det denna gång antas av kommunfullmäktige. Programmet kommer därmed att gälla för alla förvaltningar och bolag.

Vidare anser förvaltningen att etappmålet för att uppnå nollvisionen, att antalet döda i trafiken ska halveras till 2010, verkar rimligt. Det är också bra med övergripande mål och inriktning för hela staden och att ansvaret för trafiksäkerhetsarbetet tydliggörs. För Skarpnäcks del innebär det en delaktighet i att nå de gemensamma målen dels genom att genomföra riktade trafiksäkerhetsinsatser, dels genom att lyfta in trafiksäkerhetsfrågorna i den ordinarie verksamheten t.ex. vid upplåtelse av mark, bygg-

lovshantering, yttrande över detaljplaner och halkbekämpning. Varje medarbetare ska känna till policyn och följa den samt vara ett gott exempel både i och utanför tjänsten.

För att det långsiktiga trafiksäkerhetsarbetet ska bli framgångsrikt anser förvaltningen att staden måste avsätta öronmärkta medel för detta. Det är mycket viktigt för att flera av de åtgärder som tas upp i åtgärdsstrategin ska kunna genomföras. Det är kostnader som träffar stadsdelsnämnderna t.ex. installation av alkolås i alla fordon, permanentande av projektet SMADIT (alkohol/drogpåverkade förare ska erbjudas samtal inom 24 timmar efter de ertappas och erbjudas hjälp för sitt missbruk), installation av tekniska hjälpmedel för hastighetsanpassning i alla fordon.

Ett viktigt område där satsningar bör prioriteras är trafiksäkerheten i barnens närmiljö, inte minst kring skolorna. Satsningarna kan vara att system tas fram för att ta emot synpunkter om barns närmiljö från barn, skola och föräldrar, att trafikmöten genomförs i skolorna vid terminsstart och att genomföra beteendepåverkande projekt för att minska bilskjutningen till och från skolan, vilket är ett problem i Skarpnäck. Utökade resurser behövs för att kunna genomföra dessa satsningar. Införandet av 30-zoner är också ett led i att öka trafiksäkerheten i barnens närmiljö och att 30-sträckorna på huvudvägnätet gäller dygnet runt och inte under begränsad tid.

Som ett led i stadens trafiksäkerhetsarbete anser slutligen förvaltningen att en omarbetning av trafik- och gatumiljöplanerna, som togs fram av gatu- och fastighetskontoret för 5-6 år sedan, bör göras. Med syfte att de ska svara upp till de höjda krav som förslaget till nytt trafiksäkerhetsprogram innebär.

Skärholmens stadsdelsnämnd beslutade den 26 augusti 2004 att godkänna stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen samt att överlämna detta till kommunfullmäktige.

Skärholmens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande, daterat 9 augusti 2004, har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningens reflektioner och förslag

Stadsdelsförvaltningen anser att föreslaget Trafiksäkerhetsprogram för Stockholm stad 2005 – 2010 är ambitiöst och heltäckande och ställer sig därför bakom detta.

Vårt eget trafiksäkerhetsarbete inom stadsdelen är aktivt. Sex konkreta förbättringsförslag som i hög grad bygger på medborgarförslag har redovisats i form av ett tjänsteutlåtande "Arbetet med en säker och trevligare trafikmiljö i Skärholmen" (Dnr 305/218-2004). Stadsdelsnämnden hemställde då ärendet till Gatu- och fastighetsnämnden för åtgärd. I maj 2003 godkände stadsdelsnämnden dessutom ett annat förslag från stadsdelsförvaltningen (Dnr 305/260-2003). Detta berör biltrafiken och parkeringssituationen på Aspsåtravägen i Sätra. Ärendet hänsköts till Idrottsförvaltningen, Gatu- och Fastighetskontoret och Stockholms hem för åtgärd.

Utöver nämnda förslag önskar stadsdelen lyfta upp följande åtgärder som vi tror på sikt bör kunna bidra till högre grad av trafiksäkerhet.

- Ökat samarbete med stadsdelsnämnderna gällande trafiksäkerhetsfrågor.
- Enhetligare och därmed lättlästare skyltning, bättre underhåll samt bortagande av gamla eller förstörda skyltar.
- Tydligare markering av gång- och cykelvägar genom målning på vägbanan.
- Fler trafiksäkerhetsåtgärder gällande gång- och cykelvägar.
- Utökade informationsinsatser i förskolor och skolor t.ex. av trafikpolis i skolornas trafikundervisning.

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd beslutade den 23 september 2004 att godkänna stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen samt att överlämna detta till kommunfullmäktige.

Spånga-Tensta stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande, daterat 8 september 2004, har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningens synpunkter

Förvaltningen anser att en revidering av Trafiksäkerhetsprogram för Stockholms stad är angelägen och välkomnar därför förslaget. I det stora hela stöder förvaltningen förslaget. Förvaltningen tycker att det är viktigt att flera olika perspektiv ur trafiksynpunkt beaktas, vilket också gjorts. Målsättningen om en nollvision är också bra.

Förvaltningen anser dock att några klargöranden måste ske;

- ? Det anges genomgående att särskilt trafikundervisning i skolan prioriteras. Vad som dock saknas är en redogörelse för hur detta ska ske, på vem ansvaret ska ligga och med vilka medel detta ska genomföras.
På sidan 28 under rubriken **Säker närmiljö för barn** kan man läsa; *"Forskning visar också att traditionell trafikträning inte påverkar de yngre barnens trafikbeteende"*.
Förvaltningen tolkar detta som om att en ny undervisningsmodell måste utvecklas för denna grupp. Dock anges inte heller här någon redogörelse för hur detta ska ske, på vem ansvaret ska ligga och med vilka medel detta ska genomföras.
- ? Invandrargrupper anges också som en prioriterad grupp för ökad information och undervisning. Förvaltningen stöder detta då vi vet att behovet av information till invandrarföräldrar om t ex bältesanvändning och trafiksäkerhet kring barn är stort. Även här saknas dock redogörelse för hur detta ska ske, på vem ansvaret ska ligga och med vilka medel detta ska genomföras.
- ? Införandet av 30-zoner berörs också. Förvaltningen vill påpeka att informationsinsatserna i samband med detta och andra stora trafik- förändringar måste vara mycket omfattande om allmänheten ska ta till sig informationen och respektera begränsningarna.

Sammanfattningsvis vill förvaltningen ifrågasätta om de medel som avsatts är tillräckliga för alla dessa informations/undervisningsinsatser som föreslås. De 2 miljoner som avsatts, årligen, anser vi inte motsvarar utredningens höga ambitionsnivå. Vill man uppnå dessa mål och få en långsiktig effekt (vilket måste vara målet med denna form av program) måste man också avsätta relevanta ekonomiska medel för att driva igenom dem.

Vantörs stadsdelsnämnd beslutade den 23 september 2004 att godkänna stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen samt att överlämna detta till kommunfullmäktige.

Reservation anfördes av *Marie Ljungberg Schött m.fl.* (m), *Lena Kling m.fl.* (fp) och *Henrik Ehrenberg* (kd) till förmån för eget yrkande, bilaga 1.

Särskilt uttalande gjordes av *Marie Ljungberg Schött m.fl.* (m), *Lena Kling m.fl.* (fp) och *Henrik Ehrenberg* (kd) till förmån för eget yrkande, bilaga 1.

Vantörs stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande, daterat den 19 augusti 2004, har i huvudsak följande lydelse.

Stadsdelsförvaltningens synpunkter

Vantörs stadsdelsförvaltning anser att den ambition som ligger till grund för programmet är mycket lovvärd och anser att trafiksäkerhetsprogrammet innehåller flera angelägena åtgärder. Samtidigt kvarstår det faktum som förvaltningen framhåller i sitt svar på remissen av det tidigare programmet – nämligen att resurstillgången är en avgörande faktor för med vilken ambition stadsdelsförvaltningarnas åtgärder kan genomföras (dnr 038-355/1999).

Stadsdelsförvaltningen ställer sig också bakom Gatu- och fastighetskontorets avsikt att förankra de åtgärder som är planerade hos medborgarna. I detta sammanhang vill förvaltningen återigen lyfta fram de önskemål på åtgärder som boende i Vantör har lämnat bl.a. när det gäller att förbättra trafiksäkerheten (dnr 311-293/2004). Bland de föreslagna åtgärderna har förvaltningen prioriterat samarbetet för att öka trafiksäkerheten runt Vantörs skolor. Förvaltningen anser att det är ytterst viktigt att de mer informativa insatserna som föreslås i programmet sker parallellt med konkreta åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten. Medborgarnas intresse för att lämna synpunkter minskar troligen avsevärt annars.

I fråga om gångbanor och övergångsställen anser stadsdelsförvaltningen att en överföring av de resurser som används för underhåll av vägar och gångbanor för den s.k. potthålslagningen skulle kunna medföra en smidigare hantering. I dag rapporterar stadsdelsförvaltningen till Gatu- och fastighetskontoret när det finns behov av underhåll av gångbanor och vägar. Om resurserna och ansvaret istället förs över till stads-

delsförvaltningen kan förvaltningen direkt kontakta entreprenören, vilket bör innebära att åtgärderna vidtas snabbare.

I fråga om skolorna och informationen till barn och föräldrar anser förvaltningen att det är mest lämpligt att använda de former för att informera och inhämta synpunkter som redan finns och används, bland annat eftersom detta troligen medför att flera personer deltar i mötena och lämnar synpunkter. Skolorna i Vantör informerar idag om trafikfrågor på möten, i informationsblad, etc. Enligt förvaltningen är det mer lämpligt att ta upp angelägna trafikfrågor under föräldramötena, som oftast sker i samband med starten av läsåret, än att kalla till särskilda trafikmöten. Vidare finns kanaler för att samla in synpunkter från barn och föräldrar, som även kan omfatta synpunkter om trafiken. Vantörs stadsdelsförvaltning har dessutom påbörjat ett arbete för att systematisera synpunkterna på trafik m.m. i anslutning till skolorna och har utifrån dessa synpunkter genomfört de åtgärder som faller inom stadsdelsnämndens ansvarsområde.

Stadsdelsförvaltningen föreslår att nämnden beslutar att åberopa detta tjänsteutlåtande som sitt svar på remissen från kommunstyrelsen.

Älvsjö stadsdelsnämnd beslutade den 23 september 2004 att godkänna stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen samt att överlämna detta till kommunfullmäktige.

Särskilt uttalande gjordes av *Olle Andretzky m.fl.* (m), *Lars Hansson m.fl.* (fp) och *Margaretha Åkerberg* (kd) enligt följande.

Vi saknar en beskrivning av effekten av införandet av trängselskatt.

Älvsjö stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande, daterat den 21 juli 2004, har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningens synpunkter

Trafiksäkerhetsfrågorna engagerar inte endast älvsjöborna utan är en angelägen fråga för Stockholmarna. Det visar inte minst de marknadsundersökningar som gfk genomfört. Acceptansen för lagöverträdelser är låg, trots att Stockholm uppvisar en typisk storstadstrafikkultur med högre tempo och hastigheter samt aggressivare körsätt jämfört med i mindre och medelstora städer. Döds- och skadetalen sjunker inte i Stockholm som i övriga landet. Detta påvisar att trafiksäkerhetsarbetet är angeläget och bör ges hög prioritet. Det finns dock tydliga målkonflikter mellan framkomlighetskrav och trafiksäkerhetskrav. Kan exempelvis skyddade bilister tillåtas längre väntetider och köer vid trafiksignalerna för att säkra passager för oskyddade trafikanter? För att få acceptans för trafiksäkerhetsarbetet krävs tydlighet i de politiska prioriteringarna. En

tydlighet och polemisering kring målkonflikter och målbilder saknas i trafiksäkerhetsprogrammet, enligt förvaltningens bedömning.

Förvaltningen uppskattar att trafiksäkerhetsprogrammet tar sin utgångspunkt i ett delvis nytt synsätt; att det är systemet som ska anpassa sig efter människan och inte människan efter systemet. Det är positivt att åtgärder som planeras också ska genomföras i dialog med medborgarna. En del av trafiksäkerhetsarbetet genomförs just nu i samband med införandet av 30-zoner i bostadsområden. En konsekvens av de samråd som genomförts i samband med införandet har lett till att gfk planerar åtgärdsprogram även på huvudgatorna.

Förvaltningen ser positivt på att det föreslagna trafiksäkerhetsprogrammet tydliggör ansvar och åtaganden för olika aktörer i trafiksäkerhetsarbetet. Dock kräver programmet förtydliganden i vissa delar. Bland annat bör ökade kostnader för stadsdelsnämnderna belysas. Genomförandet av ett åtgärdsprogram förutsätter att ökade resurser kommer nämnas till del. Stadsdelsförvaltningen förutsätter att full kompensation ges för de särskilda åtaganden som detta innebär.

Förvaltningen önskar också ett tydliggörande av vari stadsdelsnämndernas ansvar ligger kring trafiksäkerhetsfrågorna när det gäller upplåtelse på allmän plats. Stadsdelarna följer stadens gemensamma riktlinjer kring dessa frågor. Det är också viktigt att ansvarsförhållanden mellan olika aktörer tydliggörs än mer i det fortsatta arbetet, exempelvis vem har informationsansvaret i skolorna, vem tar ansvar för information till villaägare för överskjutande häckar osv.

Östermalms stadsdelsnämnd beslutade den 23 september 2004 att godkänna stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen samt att överlämna detta till kommunfullmäktige.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden *Helena Bonnier m.fl.* (m) och ledamöterna *Claes Fleming m.fl.* (fp) och *Jan Ulander* (kd), bilaga 1.

Östermalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande, daterat 10 september 2004, har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningens synpunkter

Förvaltningen ställer sig i allt väsentligt bakom det reviderade trafiksäkerhetsprogrammet och dess långsiktiga inriktning för trafiksäkerhetsarbetet under perioden 2005-2010. Det är ytterst angeläget att åtgärder vidtas för att minska antalet skadade och dödade i vägtrafiken. De mål och åtgärder som presenteras i programmet bedöms av förvaltningen som relevanta och rimliga att uppnå under förutsättning att erforderliga resurser avsätts.

I staden finns ett flertal program och strategier som från olika utgångspunkter behandlar trafik- och transportfrågor. Sannolikt finns beröringspunkter mellan trafiksäkerhetsarbetet och exempelvis stadens miljöprogram liksom stadens systematiska

arbete för ökad tillgänglighet. Förvaltningen anser att olika program och strategier som berör trafik och transporter bör samordnas i större utsträckning än vad som sker i dag. Av trafiksäkerhetsprogrammet bör därför framgå hur det interagerar med andra program och strategier inom trafikområdet liksom om eventuella målkonflikter föreligger.

Förvaltningen välkomnar särskilt de presenterade åtgärderna för att skapa Säker trafikmiljö för oskyddade trafikanter. Barn och ungdomar är här en särskilt utsatt grupp. Det är viktigt att barn- och ungdomsperspektivet tas med i trafikplaneringsprocessen vid ny- och ombyggnationer. Förvaltningen har vid ett flertal tillfällen framfört vikten av goda gång- och cykelförhållanden vid planeringen av det nya bostadsområdet Hjorthagen Norra och Västra.

Under de senaste åren har det skett en negativ utveckling där allt fler föräldrar skjutsar sina barn i bil till och från skolan. Trafikmiljön som finns vid skolorna är inte byggd för att hantera den ökade biltrafiken. Detta leder till trafik- och miljöproblem vid många av stadens skolor.

Samma trend kan ses på Östermalm. Inom ramen för projektet "Samverkan för hållbart resande" har förvaltningen i samarbete med Östermalmsskolan därför påbörjat ett arbete för att skapa förutsättningar för säkrare skolvägar och för att stimulera till att fler barn går och cyklar till skolan. Det är viktigt att skolvägarna och deras säkerhetsstandard kartläggs vid stadens skolor liksom att en prioritering görs av åtgärder som ger barnen möjlighet och stimulans att under trygga förhållanden gå och cykla till skolan.

En viktig pusselbit i trafiksäkerhetsarbetet rörande barn och ungdomar är att trafiksäkerhetsutbildning ges i skolan. Detta kräver förutom stöd i form av trafikpedagoger även att polisen ges möjlighet att informera på plats i skolan, göra cykeltest mm.

Fysiska åtgärder som säkrar biltrafikens hastighet så att den inte överstiger 30 kilometer i timmen minskar både olycksrisken och skadorna om en olycka inträffar. Förvaltningen ser positivt på de åtgärder som förslås för att få ner hastigheten till 30 kilometer i timmen under förutsättning att.

När det gäller inriktningen Trafiksäkra resor och transporter inom stadens förvaltningar, bolag och nämnder ser förvaltningen ett behov av ökad samordning. Exempelvis kan trafiksäkerhetsutbildning för stadens anställda integreras med utbildning i sparsam körning (körsätt för minskad bränsleförbrukning, minskat däckslitage och minskade utsläpp av växthusgaser), en trafiksäkerhetspolicy kan samordnas med andra riktlinjer avseende tjänstresor, trafiksäkerhetskrav vid upphandling kan samordnas med miljökrav.

RESERVATIONER M.M.

Stadsbyggnadsnämnden

Särskilt uttalande gjordes av Lotta Edholm m.fl. (fp) enligt följande.

Trafiksäkerheten är en angelägen fråga för alla Stockholmare. I syfte att uppnå en säker trafikmiljö anser vi att det finns några frågor som bör prioriteras mer än andra. Den första frågan är att prioritera en säker skolväg för barn och ungdomar. Därutöver är det naturligtvis också av särskild stor vikt att prioritera övriga trafikområden som nyttjas av barn- och ungdomar, exempelvis vägar utanför idrottsplatser och fritidsgårdar.

Ett andra område som förtjänar att diskuteras i detta sammanhang är att de minskade resurserna till polisen har inverkat negativt på trafiksäkerhetsarbetet. I syfte att öka trafiksäkerheten rent allmänt är det angeläget att poliserna får ökade resurser till att åter finnas i trafikmiljön.

Ett tredje område som är angeläget att lyfta fram i syfte att förbättra trafikmiljön är att underhållet av vägar och gator behöver prioriteras. Genom att underhållet har eftersatts under de senaste två åren har trafiksäkerheten minskat.

En fjärde angelägen fråga för ökad trafiksäkerhet är att bygga en ringled runt Stockholm som kan bidra till att genomfartstrafiken genom Stockholm minskar.

I övrigt anser vi att vissa förslag på åtgärder som presenteras i punktform inte hör hemma i ett trafiksäkerhetsprogram. Att samtliga förvaltningar, bolag och nämnder ska informera de anställda om vikten av att använda cykelhjälm och reflexer samt att arrangera hjälmövningar mellan förvaltningarna, är inte Stockholms stads uppgift. Vill man använda reflex eller cykelhjälm får man väl göra det.

De parkeringstal som gällt i Stockholm under senare tid har haft föga förankring i verkligheten och verkar mest ha varit en politisk ambition från den politiska majoritetens sida för att minska antalet bilar. Vi kan konstatera att de parkeringstal som beslutas om i nya projekt, såväl i innerstad som i ytterstad, fastställs till en nivå som riskerar att orsaka stora parkeringssvårigheter framöver. Det är mot den bakgrunden positivt att kontoret nu föreslår höjningar av parkeringstalen och därmed närmar sig en anpassning till verkligheten.

Det finns dock anledning att poängtera att de parkeringstal som nu föreslås troligtvis inte räcker till för att åstadkomma en god parkeringssituation i alla delar av staden. Eftersom höjningarna är just en anpassning till verkligheten kommer de därför inte att tillföra några ytterligare parkeringsplatser och kommer inte i sig att lösa de stora parkeringsproblem som fortfarande föreligger.

Särskilt uttalande gjordes av Joakim Larsson m.fl. (m) och Kerstin Rossipal (kd) enligt följande.

Trafiksäkerheten är en angelägen fråga för alla Stockholmare. I syfte att uppnå en säker trafikmiljö anser vi att det finns några frågor som bör prioriteras mer än andra. Den första frågan är att prioritera en säker skolväg för barn och ungdomar. Därutöver är det naturligtvis också av särskild stor vikt att prioritera övriga trafikområden som nyttjas av barn- och ungdomar, exempelvis vägar utanför idrottsplatser och fritidsgårdar.

Ett andra område om förtjänar att diskuteras i detta sammanhang är att de minskade resurserna till polisen har inverkat negativt på trafiksäkerhetsarbetet. I syfte att öka trafiksäkerheten rent allmänt är det angeläget att poliserna får ökade resurser till att åter finnas i trafikmiljön.

Ett tredje område som är angeläget att lyfta fram i syfte att förbättra trafikmiljön är att underhållet av vägar och gator behöver prioriteras. Genom att underhållet har eftertratts under de senaste två åren har trafiksäkerheten minskat.

En fjärde angelägen fråga för ökad trafiksäkerhet är att ta ett övergripande grepp för att klara de ökade trafikflödena. Det handlar bland annat om att bygga Förbifart Stockholm och andra trafikleder som kan bidra till att genomfartstrafiken genom Stockholm minskar.

Särskilt uttalande gjordes av Cecilia Obermüller (mp) enligt följande.

Ansvar för trafiksäkerheten ligger inte bara inom en kommuns gränser. En kommun bör även ta ett visst ansvar för trafiksäkerheten sett i ett nationellt perspektiv. En kommun måste arbeta för att transporter som genereras inom kommunen men går utanför kommunens gränser – sett i ett helhetsperspektiv - sker på ett så säkert sätt som möjligt.

C:a 100 - 150 personer dödas varje år i trafikolyckor där en tung lastbil varit inblandad. Stockholm bör därför tillsammans med andra ansvariga aktörer arbeta för att så mycket som möjligt av de tunga transporter, som kommer till och lämnar vårt område, sker med den säkra järnvägen.

Nämnden anser det därför viktigt att Staden behåller och utvecklar ett effektivt system av industrispår till verksamheter i behov av tunga transporter. Vidare bör Staden välvilligt i sin planering avsätta mark för omlastningsterminaler i de sammanhang där detta kan bli ett verksamt medel för att minska godsflödena på hela landets vägnät.

Bromma stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Jan Tigerström m.fl. (m), Kristin Swanberg m.fl. (fp) och Désirée Pethrus Engström (kd) enligt följande.

Vi ville i huvudsak godkänna förvaltningens förslag och därutöver anförda följande:

Trafiksäkerheten är en angelägen fråga för alla oss stockholmare. I syfte att uppnå en säker trafikmiljö anser vi borgerliga partier att det finns några frågor som bör prioriteras mer än andra.

Den första frågan är att prioritera en säker skolväg för barn och ungdomar. Därutöver är det naturligtvis också av särskild stor vikt att prioritera övriga trafikområden som nyttjas av barn- och ungdomar, exempelvis vägar utanför idrottsplatser och fritidsgårdar.

Ett andra område som förtjänar att diskuteras i detta sammanhang är att de minska de resurserna till polisen har inverkat negativt på trafiksäkerhetsarbetet. I syfte att öka trafiksäkerheten rent allmänt är det angeläget att poliserna får ökade resurser till att åter finnas i trafikmiljön.

Ett tredje område som är angeläget att lyfta fram i syfte att förbättra trafikmiljön är att underhållet av vägar och gator behöver prioriteras. Genom att underhållet har eftertratts under de senaste åren har trafiksäkerheten minskat.

En fjärde angelägen fråga för ökad trafiksäkerhet är att ta ett övergripande grepp för att klara de ökade trafikflödena. Det handlar bland annat om att bygga Förbifart Stockholm och andra trafikleder som kan bidra till att genomfartstrafiken genom Stockholm minskar.

Enskede-Årsta stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Birgitta Axén m.fl. (m) enligt följande.

Nämnden anför följande som svar på remissen.

Trafiksäkerhet måste ha hög prioritet, Ett av de områden som måste ges en högsta prioritet är där barn och ungdom vanligen rör sig. Trafiksäkerheten i allmänhet och 30-zoner i synnerhet kräver trots allt att polisen tillställs tillräckliga resurser för att kunna upprätthålla en god trafikmiljö.

En förbättrad trafiksäkerhet kan endast fullbordas om också behoven av underhåll och utbyggnad av våra vägar tas på större allvar. Under de senaste två årens vänsterstyre har underhåll av vägarna fått stå tillbaka i alltför hög grad. Genom att därtill förverkliga och fullborda en ringled runt Stockholm kan vi också bidra till att genomfartstrafiken ges möjlighet att färdas runt staden. Och inte som idag ofta är fallet rakt igenom densamma.

Hägerstens stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Margareta Cederfelt m.fl. (m) med samma lydelse som reservationen i Bromma stadsdelsnämnd.

Särskilt uttalande gjordes av Abit Dundar m.fl. (fp) och Anita Stenlund m.fl. (kd) enligt följande.

Begränsa fordonshastigheten i hela Hägersten

Hastigheten på alla gator i Hägersten bör permanent vara 30 km/timme. Detta innebär att den idag högsta tillåtna hastigheten sänks från 50 km till 30 km på vissa gator.

Motivet till att hastigheten bör sänkas till 30 km/timme är att öka säkerheten för de går, cyklar och åker moped i området. De berörda gatorna är skolvägar för många barn och många av barnen går eller cyklar till skolan.

Vi vill att barnen ska röra på sig mer och att gå eller cykla till skolan är bra sätt att få lite motion. Med lägre hastigheter ökar trafiksäkerheten och fler vågar gå och cykla. Numera tycks unga med mopeder utvecklas till ett trafikproblem, kanske i första hand de med EU-mopeder som ju får köras fortare än den gamla typen, dvs. 45 km/tim. Med en högsta hastighet på 30 km i området skapas förutsättningar att minska olycksrisken med mopeder i området.

Genom att sänka hastigheten på Hägerstenvägen till 30 km så minskar sannolikt intresset för att använda denna väg som genomfartsväg mellan Bredäng och Aspud-den.”

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd

Särskilt uttalande gjordes av Catharina Hillerström Vaglin m.fl. (m) med samma lydelse som reservationen i Bromma stadsdelsnämnd.

Katarina-Sofia stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Margareta Björk m.fl. (m) med samma lydelse som reservationen i Bromma stadsdelsnämnd, samt följande tillägg.

I förvaltningens tjänsteutlåtande framhålls, med rätta att det vore fel att integrera trafiksäkerhetsprogrammet i stadens ledningssystem. Stadens styrning bör i första hand ske genom budget, enligt anvisningarna från kommunstyrelsen.

Kungsholmens stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Mats G Nilsson m.fl. (m), Didar Samaletdin m.fl. (fp) och Birgitta Borg (kd) mot beslutet med hänvisning till sitt gemensamma förslag med samma lydelse som reservationen i Bromma stadsdelsnämnd.

Liljeholmens stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Magnus Hellström m.fl. (m) och Karin Berggren m.fl. (fp). Dessa reserverade sig mot beslutet med undantag för första stycket i anförandetexten och till förmån för sitt eget förslag till beslut enligt följande.

En annan viktig fråga för ökad trafiksäkerhet är att minska genomfartstrafiken runt om i staden och detta görs bäst genom att bygga Österleden och Förbifart Stockholm.

Norrmalms stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Gunilla Reuterskiöld m.fl. (fp), Sebastian Cederschiöld m.fl. (m) och Anders Broberg (kd) enligt följande.

Vi anser att stadsdelsnämnden skulle ha beslutat följande:

1. Stadsdelsförvaltningens förslag till beslut godkänns i huvudsak.
2. Stadsdelsnämnden anför därutöver följande:

Det faktum att polisen har otillräckliga resurser, och att Stockholms polisens budget oftast belastas av extraordinära kostnader, exempelvis för stadsbesök, gör det svårt för polisen att kunna kontrollera att trafikanterna följer trafikreglerna. Därmed blir trafiksäkerhetsarbetet i staden lidande. Det faktum att staden fortfarande saknar utbyggda kringfartsleder leder till större genomfartstrafik och större trafiksäkerhetsproblem i innerstaden.

Rinkeby stadsdelsnämnd

Särskilt uttalande gjordes av Kerstin Gustavsson m.fl. (m) med samma lydelse som reservationen i Bromma stadsdelsnämnd.

Östermalms stadsdelsnämnd

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Helena Bonnier m.fl. (m) och ledamöterna Claes Fleming m.fl. (fp) och Jan Ulander (kd) med samma lydelse som reservationen i Bromma stadsdelsnämnd.

Vantörs stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Marie Ljungberg Schött m.fl. (m), Lena Kling m.fl. (fp) och Henrik Ehrenberg (kd) till förmån för eget yrkande med samma lydelse som reservationen i Bromma stadsdelsnämnd.

Särskilt uttalande gjordes av Marie Ljungberg Schött m.fl. (m), Lena Kling m.fl. (fp) och Henrik Ehrenberg (kd) med samma lydelse som sitt eget yrkande och reservationen i Bromma stadsdelsnämnd.