



Handläggare: Patrik Ståhl

Tfn: 08-508 090 21

Norrmalms stadsdelsnämnd

## **Stockholms stads trafiksäkerhetsprogram för åren 2005-2010- yttrande till gatu- och fastighetskontoret**

### **Förslag till beslut**

Remissen besvaras med stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande

Ylva Tengblad  
Stadsdelsdirektör

Yngve Lindström  
Avdelningschef

### **Sammanfattning**

Gatu- och fastighetskontoret har begärt yttrande från Norrmalms stadsdelsnämnd med anledning av förslag till trafiksäkerhetsprogram för Stockholms stad.

Målet är att antalet årligen skadade och dödade i stockholmstrafiken skall halveras.

Förvaltningen är i stort positiv till förslaget men efterlyser indikationer på att de föreslagna förändringarna av kraven vid upphandlingar, är förenliga med gällande EU-rätt. Stadsdelsförvaltningen utesluter inte att förändringarna i samband med upphandling kan reducera antalet aktörer som väljer att lämna anbud, t.ex. för stadens gatudrift. Förvaltningen anser att programbudgeten bör täcka skolans utökade arbete med trafikundervisningen.

**Ärendets beredning**

Ärendet har beretts inom stadsmiljö- och planeringsavdelningen i samråd med barn- och ungdomsavdelningen. Trafiksäkerhetsprogrammet har från juni till början av september, i sin helhet funnits tillgängligt för allmänheten på stadsdelsförvaltningens hemsida, med möjlighet att lämna skriftliga synpunkter på materialet. Ett antal synpunkter på trafik har inkommit till förvaltningen men ingen av dessa har varit direkt kopplade till trafiksäkerhetsprogrammet.

Gatu- och fastighetskontoret har i anslutning till stadsdelsnämndens sammanträde 2004-08-26 presenterat förslaget till trafiksäkerhetsprogram. Allmänheten var inbjuden att medverka.

*Allmänhetens synpunkter i sammandrag*

Önskemål om fler förbättringsåtgärder för oskyddade trafikanter framfördes liksom att vissa övergångsställen borde göras säkrare. Som exempel nämndes korsningen Odengatan-Norrtullsgatan. Även vissa gator borde enligt deltagarna byggas om för att förhindra höga hastigheter i biltrafiken, exempelvis genom avsmalnad gatubredd. Enligt gatu- och fastighetskontoret kommer vissa övergångsställen och gator att åtgärdas. Denna typ av åtgärder är dock mycket resurskrävande varför andra åtgärder i första hand kommer att genomföras.

Längre intervall på signalreglerade övergångsställen, särskilt i korsningen Sveavägen – Odengatan efterfrågades, samt att olovlig parkering borde följas upp av polisen för att minska den olycksrisk som parkering på cykelbanorna medför. Enligt gatu- och fastighetskontoret kan det bli aktuellt med längre intervall på ljud- och ljussignaler i vissa korsningar men att olovlig parkering främst är en fråga för gatu- och fastighetskontorets parkeringsavdelning att arbeta med.

En person menade att s.k. dubbelparkering utgör en trafikfara. Annika Feychting informerade om att tillgängliga uppgifter inte ger stöd för denna uppfattning och att företeelsen därför betraktas som ett rent framkomlighetsproblem av gatu- och fastighetskontoret.

**Bakgrund**

Gatu- och fastighetskontoret har begärt yttrande från Norrmalms stadsdelsnämnd med anledning av förslag till trafiksäkerhetsprogram för Stockholms stad för åren 2005-2010.

*Trafiksäkerhetsprogrammet i korthet*

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

I stockholmstrafiken kör många för fort och samspelet mellan trafikanterna fungerar dåligt. Stockholmare är också dåliga på att använda bilbälte och många kör påverkade av alkohol och/ eller droger. Trafikmiljön är inte anpassad till människors förmåga och beteende.

Det nationella målet för trafiksäkerheten inom vägtransportsystemet är nollvisionen. Ingen skall behöva dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Stockholms stad har formulerat ett etappmål för trafiksäkerheten. Antalet årligen dödade skall halveras fram till år 2010. Under femårsperioden 1999-2003 dödades i genomsnitt 16 personer per år i trafiken. Antalet svårt skadade skall hela tiden minska och på sikt bli noll. Risken att dödas eller skadas svårt i trafiken skall minskas snabbast för de svaga och mest utsatta trafikantgrupperna, främst barn, äldre, fotgängare och cyklister.

Under hösten 2003 riktade gatu- och fastighetskontoret en enkätundersökning till ett antal stockholmare, med frågor om trafiksäkerhet. Undersökningen visade bland annat att de svarande såg allvarligt på hastighetsöverträdelser och på att inte skydda barn med säkerhetsbälte m.m. Sammantaget gav enkätsvaren bilden av ett stort engagemang för trafiksäkerhetsfrågor. Majoriteten av de svarande hade en positiv hållning till olika säkerhetsfrämjande åtgärder såsom införandet av hastighetsbegränsningar på 30 km i timmen inom bostadsområden.

Gatu- och fastighetskontoret framhåller att arbetet med trafiksäkerhet är långsiktigt. Av den anledningen är det viktigt att också pengar till detta avsätts långsiktigt. Målen måste vara mätbara och följas upp kontinuerligt. Trafiksäkerhetstänkandet skall genomsyra stadens verksamheter. Trafiksäkerhetsprogrammet skall antas i kommunfullmäktige och integreras i stadens ledningssystem. Samverkan måste ske inom staden, det krävs även samarbete med externa aktörer.

Trafiksäkerhetsprogrammets åtgärder har delats in i fem övergripande områden. Stadsdelsförvaltningen har i anslutning till vart och ett av dessa valt att presentera de punkter där förvaltningen enligt förslaget har något ansvar för genomförande, och där förvaltningen samtidigt vill framföra några synpunkter. (Dessa återfinns under rubriken "Förvaltningens synpunkter".)

#### 1. *Trafiksäkra trafikanter*

Åtgärderna skall påverka trafikanterna till ett trafiksäkrare beteende. Delområden är nykter och drogfri körning, användning av skyddsutrustning i bil, användning av skyddsutrustning för oskyddade trafikanter och säker hastighet. Åtgärderna omfattar framförallt information, stöd till polisen för ökad trafikövervakning samt att stadens medarbetare skall föregå med gott exempel.

Stadsdelsförvaltningen föreslås bl.a. ansvara för:

- Information till de anställda om vikten av att vara nykter och drogfri i samband med bilkörning samt om olämpligheten i att åka med en påverkad förare.
- Att ställa krav på att det finns s.k. alkolås och s.k. ISA- utrustning i fordon vid alla upphandlade transporter. Alkolås hindrar en alkoholpåverkad person från att starta ett fordon. ISA är förkortning för intelligent stöd för hastighetsanpassning. ISA ger en förare indikationer på när hastighetsgränsen överträds, exempelvis genom ljud- eller ljussignaler.
- Att delta i projektet SMADIT, som ett är samarbete mellan socialtjänsten, Maria Beroendecentrum, Beroendecentrum Stockholm och kriminalvården i Stockholm. Projektet syftar till att erbjuda alkohol- eller drogpåverkade förare hjälp för sitt missbruk.

*2. Säker trafikmiljö för oskyddade trafikanter*

Arbetet inriktas 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.

Stadsdelsförvaltningen föreslås bl.a. ansvara för:

- Att tillsammans med gatu- och fastighetskontoret se över om singelolyckor för gående och cyklister gör att driftstrategin behöver anpassas.
- Att ge tydliga direktiv och följa upp all upplåtelse av gatumark.
- Att ställa krav på särskild backningsutrustning, speglar m.m. som ger bättre uppsikt runt tunga fordon på alla upphandlade transporter.
- Att tillsammans med gatu- och fastighetskontoret utveckla ett system som tar emot synpunkter om barnens närmiljö från barn, skola och föräldrar.
- Att tillsammans med gatu- och fastighetskontoret genomföra beteendepåverkande projekt för att minska bilskjutsningen till och från skolan.
- Att tillsammans med gatu- och fastighetskontoret genomföra trafikmöten i skolorna vid terminsstart, informera föräldrar om barns trafiksäkerhet, lämpliga skolvägar och ordningsregler för skjutsning till skolan.
- Att tillsammans med gatu- och fastighetskontoret utreda om driften av gångbanor och gångvägar, men även cykelbanor, behöver ses över med hänsyn till äldres behov.

### *3. Säker trafikmiljö för skyddade trafikanter*

Genomförande av fysiska åtgärder i trafikmiljön (gatuombyggnader och trafikregleringar) som förbättrar säkerheten för bilister. De vanligaste olyckorna där bilister skadas är upphinnandeolyckor 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.

### *4. Trafiksäkra resor och transporter*

Stadens förvaltningar, bolag och nämnder skall föregå med gott exempel i trafiken. Detta kan åstadkommas genom att lägga fast 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.

### *5. Organisation och kunskapsunderlag*

Bygga upp nätverk och kunskap inom stadens förvaltningar och bolag för att åstadkomma ett effektivt trafiksäkerhetsarbete. Trafikolycksstatistiken behöver förbättras, bl.a. behöver man få tillgång till olycksstatistiken 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.

Stadsdelsförvaltningen föreslås bl.a. ansvara för:

- Att tillsammans med gatu- och fastighetskontoret och utbildningsförvaltningen ta fram en strategi för integrering av trafikundervisningen i skolan. Vidare skall man ge stöd och ta fram hjälpmedel åt lärare för trafikundervisningen.

### *Kostnader för genomförande av trafiksäkerhetsprogrammet*

Gatu- och fastighetskontoret beräknar att åtgärderna 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 enligt kontoret.

Om staden genomför dessa åtgärder bedöms målet om en halvering av antalet dödade i trafikolyckor uppnås till år 2010. Dessutom bedöms antalet svårt skadade minska i samma omfattning och att de prioriterade trafiksäkerhetsförbättringarna för oskyddade trafikanter, framför allt barn och äldre, kan genomföras.

### **Förvaltningens synpunkter**

Stadsdelsförvaltningen uppfattar trafiksäkerhetsprogrammet som angeläget och ambitiöst. Programmet får stor trovärdighet genom att trafiksäkerhetsfrågorna blir belysta från olika infallsvinklar. Stadsdelsförvaltningen är i huvudsak positiv till de åtgärder som förvaltningen helt eller delvis föreslås 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 med tanke på befolkningsutvecklingen. 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 gängse 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 markupplåtelser 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 trafikundervisningen. 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.

## **Bilaga**

Stockholms stads trafiksäkerhetsprogram för åren 2005-2010.