

Handläggare
Sara Nilsson
Telefon: 08-508 28 934**Till**
Miljö- och hälsoskyddsnämnden
2021-10-19, p. 11

Trafiksäkerhetsplan för Stockholms stad

Remiss från trafikkontoret, Dnr T2020-03235

Förvaltningens förslag till beslut

1. Godkänna förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Översända nämndens svar till trafikkontoret.
3. Justera beslutet omedelbart.

Anna Hadenius
FörvaltningschefGustaf Landahl
Avdelningschef

Sammanfattning

Trafikkontoret har skickat ett förslag på trafiksäkerhetsplan för Stockholms stad på remiss där strategiskt viktiga insats- och åtgärdsområden lyfts. Miljöförvaltningen ser positivt på de insats- och åtgärdsområden som lyfts i Trafiksäkerhetsplanen då de, utöver ökad trafiksäkerhet i form av minskade olyckor, även har en god potential att leda till minskade miljöstörningar, bättre folkhälsa, samt minskad klimatpåverkan. Det är främst genom arbetet för en ökad gång- och cykeltrafik samt ökad regelefterlevnad som förvaltningen ser möjlighet till dessa positiva synergieffekter. Förvaltningen ser dock behov av att cykelvägnätet stärks och att särskild hänsyn tas till miljöaspekter i kommande åtgärdsarbete för att så god effekt som möjligt ska nås ur miljösynpunkt. Miljöförvaltningen bidrar gärna i samverkan med kunskap och information.

Miljöförvaltningen
Plan och miljöFleminggatan 4
Box 8136
104 20 Stockholm
Växel 08-508 28 800
miljoforvaltningen@stockholm.se
start.stockholm

Bakgrund

Trafikkontoret har skickat ett förslag på trafiksäkerhetsplan för Stockholms stad på remiss till nämnder och styrelser inom staden. Svar önskas senast 31 oktober 2021.

Trafiksäkerhetsplanen är ett stadsövergripande styrdokument och ska tillsammans med stadens budget ligga till grund för hur stadens alla verksamheter planerar, genomför och utvecklar trafiksäkerhetsarbetet.

De strategiskt viktiga insatsområdena som lyfts i Trafiksäkerhetsplanen är:

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

De fem åtgärdsområdena som lyfts är:

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

I första hand önskar trafikkontoret synpunkter på de valda insats- och åtgärdsområdena, samt om någon annan verksamhet eller organisation planerar eller bedriver något arbete som kan vara bra för trafikkontoret att känna till vid framtagandet av åtgärdsplanen, samt om möjlighet till samarbete och synergieffekter finns.

Förvaltningens synpunkter och förslag

Miljöförvaltningen ser positivt på de insats- och åtgärdsområden som lyfts i Trafiksäkerhetsplanen då de, utöver ökad trafiksäkerhet i form av minskade olyckor, även har en god potential att leda till minskade miljöstörningar, bättre folkhälsa, samt minskad klimatpåverkan. Det är främst genom arbetet för en ökad gång- och cykeltrafik samt ökad regelefterlevnad som förvaltningen ser möjlighet till dessa positiva synergieffekter. Förvaltningen ser dock behov av att cykelvägnätet stärks och att särskild hänsyn tas till miljöaspekter i kommande åtgärdsarbete för att så god effekt som möjligt ska nås ur miljösynpunkt. Miljöförvaltningen bidrar gärna i samverkan med kunskap och information.

Gång- och cykeltrafik

Att arbeta för ökad gång- och cykeltrafik kan leda till minskat trafikarbete med minskade miljöstörningar som luftföroreningar och buller som följd samt ökad aktivitet hos befolkningen, vilket är mycket positivt för en bättre folkhälsa. Minskat trafikarbete innebär också minskad klimatpåverkan.

I Trafiksäkerhetsplanen framgår att ett sätt som staden arbetar med att begränsa trafikarbetet är att flytta över varuleveranser till nattetid för att nyttja stadens infrastruktur bättre, vilket gynnar framkomligheten och är positivt för gående och cyklisters säkerhet. Ökad framkomlighet i trafiken är utöver ökad trafiksäkerhet positivt ur utsläppssynpunkt, men varuleveranser kan ge upphov till buller. Varuleveranser nattetid bör därför införas med försiktighet för att inte störa närboendes nattsömn. T.ex. genom att buller från lastning och lossning minimeras och genom att undvika stadens vibrationskänsliga sträckor.

För att minimera risk för olyckor ser förvaltningen behov av att cykelvägnätet stärks då singelolyckor med cykel är vanligt förekommande och riskerar att öka än mer med ännu fler cyklister i omlopp. En kartläggning och redogörelse för var trafiksäkerheten är som lägst skulle bidra till information om var behoven är som störst och därmed var åtgärder bör prioriteras först. I många fall kan säkerheten förbättras avsevärt genom enkla provisoriska lösningar, exempelvis som på Götgatan med pollare som fysiskt separerar trafikslagen.

I städer där det finns en etablerad gång- och cykelkultur är hänsynen mot dessa trafikanter större till följd av att de förväntas utgöra en stor del av trafiken. Genom välplanerad infrastruktur blir dessutom utrymmet för snabba och trafikfarliga beslut mindre eftersom infrastrukturen gör det enkelt att göra rätt i trafiken, alltså framföra sitt fordon eller sig själv på ett säkert sätt. Tydliga avgränsningar mellan färdslag är ett viktigt styrmedel för att öka trafiksäkerheten på både individ och populationsnivå.

Rätt hastighet och ökad regelefterlevnad

Att arbeta för ökad regelefterlevnad ser förvaltningen mycket positivt på. Sänkta hastigheter och att gällande hastighet hålls i större utsträckning är positivt ur klimatsynpunkt. Det har även en direkt positiv påverkan på både buller och lokala luftföroreningar. Men för bäst effekt bör hänsyn även tas till möjligheten för fordonen att framföras mjukt, dvs. utan start/stopp eller acceleration/inbromsning. Beroende på markunderlaget är det också viktigt att beakta risk för vibrationer, t.ex. vid införande av farthinder.

Geofencing är ett verktyg som förvaltningen ser positivt på. Genom att styra uppkopplade fordon (t.ex. via GPS) kan fordons tillgång till områden eller dess framförande i specifika områden begränsas. Utöver ökad trafiksäkerhet kan det även användas för att minska

utsläpp av växthusgaser, lokala luftföroreningar och trafikbuller, t.ex. genom att laddhybrider automatiskt ställer om till elektrisk körning eller att fordonens hastighet regleras automatiskt. Även insatser som ökat samarbete med polisen och informationsspridning ser förvaltningen positivt på.

Utöver de regler som nämns i trafiksäkerhetsplanen ser förvaltningen behov av ökad regelefterlevnad för miljözon och dubbdäck. Dessa regler är inte direkt förknippade med risk för ökade olyckor och skador men en ökad regelefterlevnad för dessa skulle leda till minskade luftföroreningar och i viss mån även bullernivåer, vilket skulle leda till minskade hälsoeffekter som uppstår med anledning av trafiken på stadens gator. Det vore även positivt ur klimatsynpunkt. Förvaltningen föreslår därför att reglerna för miljözon och dubbdäck samordnas med regler för trafiksäkerhet i det polisiära samarbetet och i informationsinsatser.

Samverkan inför planerade trafiksäkerhetsåtgärder

Miljöförvaltningen bidrar gärna med kunskap och information om trafikens miljöstörningar som luftföroreningar och buller i de fall särskild hänsyn kan vara motiverad inför planerade trafiksäkerhetsåtgärder. Förvaltningen kan delta i diskussioner och informationsinsatser såväl med trafikkontoret som med andra berörda förvaltningar och aktörer som t.ex. polisen. Förvaltningen anser att det vore lämpligt om de mest bullerutsatta kommunala sträckorna prioriteras ur miljö- och hälsosynpunkt (Hornsgatan, Ulvsundavägen, Nynäsvägen, S:t Eriksgatan, Sveavägen och Drottningholmsvägen) då dessa sträckor även har förhållandevis höga luftföroreningshalter. Men förvaltningen bidrar även gärna i dialog gällande andra sträckor där ljudnivåerna och/eller luftföroreningshalterna kan vara ett problem. Som t.ex. sträckor förbi skolgårdar där miljömålen för frisk luft överskrids.

Övriga synpunkter och förslag

Inom ramen för planens åtgärdsområden "Reglering och styrmedel" samt "Utbildning och information" ser förvaltningen att det kan vara motiverat att lyfta olika frågor kopplade till stadens skyddade områden enligt miljöbalken. Inom dessa områden råder en större oklarhet kring vilka regler som gäller och som bör gälla angående fordonstrafik och parkering jämfört med omgivande delar av staden. Genom ökad samordning mellan berörda förvaltningar ser miljöförvaltningen möjlighet till att öka tillgängligheten och tryggheten för besökare till fots eller cykel i reservaten.

Förvaltningen ser också att planens åtgärdsområden ”Drift och underhåll” samt ”Teknikutveckling och innovation” kan innefatta att nyanläggning och underhållsåtgärder sker inom stadens skyddade områden. Förvaltningen bidrar gärna med kunskap om vilken slags hänsyn som kan vara lämplig, med tanke på natur- och kulturvärden, i planeringen av sådana åtgärder. Det kan t.ex. innebära att gång-/cykelvägar behöver bli smalare än standard för att undvika att träd skadas eller tas ner. Det kan också innebära att belysning behöver begränsas eller anpassas så att påverkan på t.ex. fladdermöss eller andra djur inte uppstår.

I Trafiksäkerhetsplanen lyfts trafikskadors kostnader för staden och samhället. Som ett komplement till sådana beräkningar anser förvaltningen att även den samhällsekonomiska nyttan till följd av förbättrad hälsa bör lyftas fram. En studie beställd av Cykelfrämjandet 2019 visar t.ex. att om det regionala cykelmålet skulle nås (20% som cyklar) skulle Stockholms län kunna spara 6 miljarder till följd av minskat antal av förtida dödsfall. I en rapport från den europeiska miljömyndighetens (EEA:s) rapport ”Environmental noise in Europe - 2020” framgår att buller inom EU varje år orsakar 12 000 fall av förtidig död i ischemisk hjärtsjukdom samt att bullerstörning, sömnstörningar och ischemisk hjärtsjukdom tillsammans orsakar en förlust på 1 miljon förlorade hälsosamma levnadsår årligen. Beräkningar har även utförts av Karolinska Institutet och WSP, på uppdrag av Trafikverket, som visar att vägtrafikbuller orsakar drygt 800 fall av hjärtinfarkt (MI) årligen och att väg- och spårtrafikbuller medför 500 förtida dödsfall och 50 000 fall av hjärt-kärlsjukdom (WSPS rapport - Metod för DALY-beräkningar i transportsektorn, 2017).

Bilagor

Trafiksäkerhetsplan för Stockholms stad