

Utlåtande 2010:113 RII (Dnr 314-1099/2010)

Trafiksäkerhetsprogram för Stockholms stad, del 2

Inriktning, mål och åtgärder 2010-2020

Förslag från trafik- och renhållningsnämnden

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Trafiksäkerhetsprogram för Stockholms stad, del 2, inriktning, mål och åtgärder 2010-2020 godkänns, *bilaga 2*.
2. Programmet ersätter Trafiksäkerhetsprogram för Stockholms stad 2005-2010.

Föredragande borgarrådet Ulla Hamilton anför följande.

Ärendet

I samband med kommunfullmäktiges budget för 2008 fick trafik- och renhållningsnämnden i uppdrag att revidera befintligt trafiksäkerhetsprogram från 2005. Trafik- och renhållningsnämnden har presenterat ett nytt program i två delar. Den första delen antogs av trafik- och renhållningsnämnden i mars 2008 och innehåller en analys av den verkliga trafiksäkerhetssituationen i Stockholm. Den 19 april 2010 godkände nämnden Trafiksäkerhetsprogram för Stockholms stad, del 2. Denna del anger inriktningen för hur Stockholm ska arbeta med trafiksäkerhet fram till år 2020 och presenterar mål och åtgärder som krävs för att nå målen. Det övergripande målet är en minskning på 40 procent av antalet dödade och svårt skadade i polisrapporterade trafikolyckor.

I trafiksäkerhetsprogrammet föreslås nio åtgärdsnära delmål som är aktuella för just Stockholm. Delmålen har olika potential att bidra till uppfyllelsen av

den övergripande målsättningen. Delmålen har delats in i tre resursnivåer. Resursnivå 1 innebär behov av en satsning av resurser i stor omfattning. Nivå 2 innebär behov av en satsning i begränsad och specifik omfattning. Nivå 3 innebär litet behov av resurser, där mycket av åtgärderna är smärre förändringar inom befintlig verksamhet.

Beredning

Ärendet har initierats av trafik- och renhållningsnämnden och remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret anser att det som är avgörande för ett framgångsrikt trafiksäkerhetsarbete är att formulera tydliga, realistiska och mätbara delmål och ta fram årliga åtgärdsförslag. För att säkerställa att stadens resurser används på ett optimalt sätt anser kontoret att trafiksäkerhetsarbetet i första hand ska inriktas på att prioritera åtgärder vid särskilt utsatta konfliktområden och då med tydligt fokus på de åtgärder som bedöms ge störst effekt.

Mina synpunkter

Genom detta trafiksäkerhetsprogram skapar staden grunden för ett långsiktigt arbete med trafiksäkerhetsfrågorna i Stockholm. Det är tillfredsställande att vi får ett arbetssätt som skapar en flexibilitet att snabbt hantera trafiksäkerhetsproblemen i och med att årliga handlingsplaner tas fram. Det sätter en helt annan fokus för stadens alla verksamheter inom trafiksäkerhetsfrågorna.

Staden står bakom det nationella långsiktiga målet att ingen ska behöva dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Det är ett delat ansvar. Trafikanterna i Stockholm har ett ansvar att följa lagar och regler. Staden har ett ansvar att utforma en trafikmiljö som förhindrar att människor dödas eller skadas allvarligt i trafiken.

Trafiksäkerhetsarbetet i Stockholm ska särskilt beakta behoven bland dem som är extra utsatta i trafiken – barn, äldre, personer med funktionsnedsättning, gående och cyklister.

De största utmaningarna för att få en väsentligt ökad trafiksäkerhet i Stockholm är att öka hastighetsefterlevanden, öka säkerheten på huvudgatunätet samt öka medvetenheten och kunskapen hos alla som bor, arbetar eller är trafikanter i Stockholm.

Att hastighetsbegränsningar respekteras och följs är den i särklass viktigaste åtgärden för att förbättra trafiksäkerheten i Stockholm. Utan en generell anpassning till uppsatta hastighetsbegränsningar och en säkring av korsnings-

punkter går det inte att nå målen för trafiksäkerhet i Stockholm. Åtgärder som ger en bättre anpassning till rådande hastighetsbegränsningar ger också andra fördelar, exempelvis sänkt bullernivå, bättre luftkvalitet och minskade koldioxidutsläpp. Med en ökad trafiksäkerhetsnivå på stadens gatunät finns förutsättningar att öka mobiliteten för fler grupper, vilket på sikt leder till en friskare befolkning. Gator behöver utformas så att de naturligt stödjer trafikanten att hålla hastighetsbegränsningarna och i övrigt köra säkert. De vanligaste olyckorna där bilister skadas är upphinnande- och singelolyckor.

Majoriteten av trafikolyckorna i staden inträffar på huvudgatorna. Ett effektivt trafiksäkerhetsarbete innebär att i huvudsak åtgärda detta gatunät. De problem som i första hand måste åtgärdas är överträdande av hastighetsbegränsningar, osäkra gång- och cykelpassager, komplicerade trafikmiljöer och osäkra sidoområden.

Kunskapen och medvetenheten om trafiksäkerhet behöver öka bland beslutsfattare, anställda, medborgare och trafikanter i staden. Staden har som väghållare ett ansvar att hjälpa trafikanterna att agera så bra som möjligt. Det handlar dels om att utforma trafikmiljön så att den är enkel att förstå, dels att informera om vilka regler som gäller och hur man bäst bör bete sig.

Alla nämnder, förvaltningar och bolag har ett ansvar att föregå med gott exempel. Det gäller exempelvis vid upphandling av transporter och vid den fysiska utformningen av stadens gator och mark. Även de enskilda medarbetarnas beteenden i trafiken är viktigt, exempelvis att hålla hastighetsbegränsningar och använda bilbälte och cykelhjälm. För detta krävs att alla i staden har god kunskap om vad ansvaret är och hur det ska utföras.

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Trafiksäkerhetsprogram för Stockholms stad, del 2 - Inriktning, mål och åtgärder 2010-2020
3. Trafiksikkerhetsprogram for Stockholm Innspill til målsetting, tilsandsmål och tiltak

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarråden *Roger Mogert* och *Tomas Rudin* (båda S) enligt följande.

Vi föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta följande.

1. Delvis bifalla föredragande borgarrådets beslut.

2. Därutöver anför följande.

Det är positivt att det i programmet har genomförts en kartläggning av delmål, indikatorer, mål och besparingspotential. Dock saknas förslag på konkreta åtgärder vilket ger trafiksäkerhetsprogrammet ett relativt lågt värde.

Vi vill se att arbete med säker huvudgata prioriteras ytterligare eftersom det av kartläggningen framgår att flertalet dödade och allvarligt skadade i trafiken beror på höga hastigheter och farligt utformade huvudgator. För att programmet ska ha någon funktion överhuvudtaget måste farliga vägavsnitt redovisas och ett åtgärdsprogram utformas på kort och medellångt perspektiv. Trafiksäkerhetsarbetet måste förutom de allmänna målsättningarna också få en projektinventering där samtliga vägavsnitt och korsningar med bristfällig trafiksäkerhet karläggs och kostnadsbedöms.

Särskilt uttalande gjordes av borgarrådet *Per Bolund* (MP) enligt följande.

Miljöpartiet förutsätter att målen i trafiksäkerhetsprogrammet arbetas in stadens budget och i det integrerade ledningssystemet samt att berörda förvaltningar ges tillräckliga resurser för trafiksäkerhetsarbetet. Viktiga åtgärder för att kunna realisera trafiksäkerhetsmål är sänkta hastigheter, hastighetskontroller, överföring av en del av godstrafiken från vägar till spår och sjöfart och ökad andel kollektivtrafik. Vi anser att fler gator i staden ska ha hastighetsbegränsningen 30 km/h, särskilt i bostadsområden och där det finns många cyklister och gående. Trafikmiljön runt skolor måste förbättras genom ytterligare hastighetsbegränsningar, bredare trottoarer, gångstråk, cykelvägar och bilfria zoner. Säkerheten för cyklister måste höjas genom satsningar på fler cykelbanor, helst nivåskilda från övrig trafik, s.k. cykelboxar vid trafikljus, borttagning av sikthinder och förbättrad belysning. Erfarenheter från riksnivå visar att trafiksäkerhetsmålen inte nås eftersom tillräckliga åtgärder inte vidtas. Trafiksäkerhetsarbetet måste tydligt påverka planeringen.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Trafiksäkerhetsprogram för Stockholms stad, del 2, inriktning, mål och åtgärder 2010-2020 godkänns, *bilaga 2*.

2. Programmet ersätter Trafiksäkerhetsprogram för Stockholms stad 2005-2010.

Stockholm den 27 oktober 2010

På kommunstyrelsens vägnar:
STEN NORDIN

Ulla Hamilton

Ylva Tengblad

Reservation anfördes av *Carin Jämtin, Roger Mogert* och *Tomas Rudin* (alla S) med hänvisning till reservationen av (S) i borgarrådsberedningen.

Reservation anfördes av *Ann-Margarethe Livh* (V) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta följande

1. Delvis bifalla föredragande borgarrådets beslut.
2. Därutöver anföra följande.

Det är positivt att det tas fram ett trafiksäkerhetsprogram men det måste följas upp av konkreta åtgärder som förbättrar trafiksituationen. Trafiksäkerhetsprogrammet måste arbetas in i stadens budget och berörda förvaltningar få tillräckliga ekonomiska resurser för att arbeta med trafiksäkerhet. Kartläggningen visar att flertalet dödade och allvarligt skadade i trafiken beror på höga hastigheter och farligt utformade huvudgator. För att nå trafiksäkerhetsmålen måste hastigheterna begränsas i hela staden. Vi föreslår att hela Stockholms innerstad blir en 30-zon och att 30 som maxgräns införs i alla bostadsområden. Trafikmiljön runt skolor måste förbättras genom hastighetsbegränsningar, bredare trottoarer, gångstråk, cykelvägar och bilfria zoner. Barns skolvägar måste också kartläggas och hastigheten begränsas vid t ex. korsningar. Det måste bli säkert att cykla i Stockholm. Cykelbanor och cykelfiler måste ses över ur trafiksäkerhetssynpunkt, hinder ska tas bort, skyltar och belysning förbättras och fler cykelboxar införas. Staden måste satsa stort på cyklisterna. Vi vill se enkelriktade cykelbanor separerade från biltrafik och gångtrafikanter med nivåskillnad i hela staden.

Särskilt uttalande gjordes av *Emilia Hagberg* och *Stefan Nilsson* (båda MP) med hänvisning till det särskilda uttalandet av (MP) i borgarrådsberedningen.

ÄRENDET

I samband med kommunfullmäktiges budget för 2008 fick trafik- och renhållningsnämnden i uppdrag att revidera befintligt trafiksäkerhetsprogram från 2005. Trafik- och renhållningsnämnden har presenterat ett nytt program i två delar. Den första delen antogs av trafik- och renhållningsnämnden i mars 2008 och innehåller en analys av den verkliga trafiksäkerhetssituationen i Stockholm. Den 19 april 2010 godkände nämnden Trafiksäkerhetsprogram för Stockholms stad, del 2. Denna del anger inriktningen för hur Stockholm ska arbeta med trafiksäkerhet fram till år 2020 och presenterar mål och åtgärder som krävs för att nå målen. Det övergripande målet är en minskning på 40 procent av antalet dödade och svårt skadade i polisrapporterade trafikolyckor.

I trafiksäkerhetsprogrammet föreslås nio åtgärdsnära delmål som är aktuella för just Stockholm. Delmålen har olika potential att bidra till uppfyllelsen av den övergripande målsättningen. Delmålen har delats in i tre resursnivåer. Resursnivå 1 innebär behov av en satsning av resurser i stor omfattning. Nivå 2 innebär behov av en satsning i begränsad och specifik omfattning. Nivå 3 innebär litet behov av resurser, där mycket av åtgärderna är smärre förändringar inom befintlig verksamhet.

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 19 april 2010 enligt följande

1. Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att anta kontorets förslag till inriktning av stadens trafiksäkerhetsarbete fram till år 2020.
2. Nämnden beslutar att kontorets förslag till trafiksäkerhetsprogram för perioden 2010-2020 ersätter *Trafiksäkerhetsprogram för Stockholms stad 2005-2010*.
3. Nämnden ger trafikkontoret det sammanhållande ansvaret för att driva arbetet och de årliga handlingsplanerna.
4. Nämnden ger trafikkontoret ansvaret för att årligen följa upp och utvärdera trafiksäkerhetsarbetet, programmet och delmålen samt att föreslå justeringar utifrån uppnådda resultat.
5. Nämnden överlämnar kontorets förslag till kommunfullmäktige för godkännande.

Reservation anfördes av vice ordföranden Jan Valeskog (S) och Kajsa Stenfelt

(V) mot beslutet med hänvisning till sitt gemensamma förslag om återremiss, *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden Ulla Hamilton m.fl. (M) och Inge-Britt Lundin (FP), *bilaga 1*.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 2 april 2010 har i huvudsak följande lydelse.

Staden har en lång tradition av att i trafiksäkerhetsprogram precisera hur trafiksäkerhetsarbetet ska bedrivas. Många åtgärder och projekt har gjorts genom åren, men erfarenheterna och resultaten hittills visar på behov av större systematik och långsiktighet i trafiksäkerhetsarbetet i ett växande Stockholm.

En del i att skapa större långsiktighet är att dela upp programmet i två delar. Den första delen presenterar de verkliga trafiksäkerhetsproblemen och pekar ut de områden som är av störst vikt att åtgärda för att åstadkomma förbättringar. Syftet med denna del är att skapa en gemensam plattform för alla som bor och verkar i staden. Även om det sker variationer mellan olika år är de största trafiksäkerhetsproblemen de samma. Denna del kan alltså gälla som en långsiktig grund för stadens trafiksäkerhetsarbete.

I den andra delen presenteras inriktning, mål och åtgärder för att komma till rätta med de största problemen. Eftersom problemen är givna är huvudinriktningen på arbetet redan definierad. Det handlar då om att prioritera och sätta ambitionsnivå. Genom att i årliga handlingsplaner välja åtgärder och nivåer på dessa är det möjligt att ändra ambitionsnivå och prioriteringar, utan att behöva utarbeta ett nytt trafiksäkerhetsprogram.

Staden behöver både visionära och konkreta mål för att styra och effektivisera trafiksäkerhetsarbetet. För arbetet med att sätta relevanta och realistiska mål samt bästa vägen att nå dem har kontoret tagit hjälp av några av världens främsta trafiksäkerhetsforskare, som finns på Transportøkonomisk institutt, TØI, i Norge. I arbetet med förslag till åtgärder har tjänstemän på trafikkontoret, exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret samt representanter för trafikkommittén deltagit. Trafikkommittén är ett samverkansorgan mellan trafikkontoret och representanter för ett antal aktörer inom trafikområdet i Stockholm, exempelvis SL, polisen, taxiförbundet, NTF och nyttotrafikkommittén.

Trafikkontorets förslag

Del 2 av *Trafiksäkerhetsprogram för Stockholms stad* beskriver hur staden bör inrikta trafiksäkerhetsarbetet för att bli som mest effektivt. Måläret föreslås till år 2020, vilket innebär en harmoniering med de nationella målen. Det övergripande målet är en minskning på 40 procent av antalet dödade och svårt skadade i polisrapporterade trafikolyckor. I absoluta tal innebär detta att år 2020 får polisens statistik omfatta högst 166 dödade och svårt skadade. I dag är antalet 277, beräknat på ett genomsnitt för åren 2006-2009.

För god målstyrning och systematik föreslås att det övergripande målet bryts ned

till ett antal åtgärdsnära delmål i form av tillstånd som har stor effekt på trafiksäkerheten i Stockholm. Med åtgärdsnära menas att det ska vara möjligt att identifiera de åtgärder som kan bidra till att förändra tillstånden så att de övergripande målen nås. Denna typ av arbete ger möjlighet att löpande ompröva och förändra blandning av delmål och målnivåer så att slutmålet kan nås.

Åtgärder ska årligen konkretiseras och presenteras i särskilda handlingsplaner. I sådana planer kan åtgärder, volymer och kostnader, liksom förväntade effekter på antal dödade och svårt skadade beskrivas. Det systematiska målstyrda arbete som föreslås kommer successivt att generera erfarenheter och kunskap som gör det möjligt att utveckla allt bättre årliga handlings- och åtgärdsplaner.

Utifrån etablerad vetenskap om vilka tillstånd som har stor betydelse för trafiksäkerhet och de största trafiksäkerhetsproblemen i Stockholm har trafikkontoret låtit bedöma nio åtgärdsnära delmål som är aktuella för just Stockholm. Delmålen har olika potential att bidra till uppfyllelsen av den övergripande målsättningen.

Stadens resurser i form av tid och ekonomiska medel är begränsade. För störst effektivitet behöver staden fokusera på de delmål som har stor effekt på de största trafiksäkerhetsproblemen. Dessutom gäller att ju större egen rådighet staden har, desto större möjlighet har staden att påverka effekterna. Utifrån erfarenheterna av de tidigare trafiksäkerhetsprogrammen bör arbetet fokusera på delmål som trafik- och renhållningsnämnden, exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden kan påverka. Ett effektivt trafiksäkerhetsarbete kräver en god samverkan och samsyn mellan dessa tre nämnder.

Tabellen nedan sammanfattar trafikkontorets förslag till hur stadens arbete bör inriktas och prioriteras fram till år 2020. Resursnivå 1 innebär behov av en satsning av resurser i stor omfattning. Nivå 2 innebär behov av en satsning i begränsad och specifik omfattning. Nivå 3 innebär litet behov av resurser, där mycket av åtgärderna är smärre förändringar inom befintlig verksamhet.

Delmål	Resursnivå	Huvudinriktning på stadens arbete
Hastighetsefterlevnad	1	Strategier och åtgärder för säkra hastigheter och för att få en bättre efterlevnad av hastigheterna.
Säkra huvudgator	1	Åtgärder för säkra och lättförståeliga korsningspunkter, säkra gång- och cykelpassager och säkra sidoområden.
Ökad kunskap hos alla som bor och verkar i staden	1	Ta fram en långsiktig kommunikationsstrategi för hur kunskaper om god trafiksäkerhet kontinuerligt sprids och

		säkerställs. Långsiktig mät- och analysplan för att metodiskt följa trafik-säkerhetsutvecklingen.
Drift och underhåll	2	Ökad kunskap om samband mellan olyckor och nivå på drift och underhåll i staden, främst på gång- och cykelytor.
Tunga fordon	2	Punktåtgärder på platser med verkliga trafiksäkerhetsrisker samt ställa trafiksäkerhetskrav vid egna och upphandlade transporter.
Säkra lokalgator	2	Punktåtgärder vid platser med verkliga trafiksäkerhetsrisker
Bilbältesanvändning	3	Krav vid egna och upphandlade transporter samt stödja andra aktörers aktiviteter
Cykelhjälmsanvändning	3	Krav vid egna och upphandlade transporter samt stödja andra aktörers aktiviteter
Nyktra förare	3	Krav vid egna och upphandlade transporter samt stödja andra aktörers aktiviteter

Trafik- och renhållningsnämnden är väghållare för stadens gator och vägar och har därmed det yttersta ansvaret för trafiksäkerheten. I programmet föreslås nämnden därför få det sammanhållande ansvaret för att driva arbetet. Nämnden föreslås även ansvara för att följa upp och utvärdera trafiksäkerhetsarbetet samt föreslå eventuella justeringar av mål och inriktning utifrån uppnådda resultat.

Ansvaret för planering av åtgärder på stadens mark ligger i första hand hos trafik- och renhållningsnämnden, exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden.

Ett beslut i kommunfullmäktige om inriktning och mål gör att trafiksäkerhetsprogrammet kan integreras i stadens ledningssystem och därigenom bli en naturlig del i verksamhetsplaneringen för alla berörda. Dessutom behövs tydliga uppdrag, till alla stadens nämnder, förvaltningar och bolag, som specifikt berör hur varje enskild nämnd kan påverka trafiksäkerheten i Stockholm.

Avstämningar och uppföljningar av målen ska ske årligen. Kontoret föreslår att en årlig konferens kommer att hållas där externa experter och representanter för olika trafikantgrupper inbjuds att delta för att ge sin syn på måluppföljning och utveckling av de årliga handlingsplanerna. Mer genomgripande avstämningar av målstrukturen föreslås ske år 2013 och 2016. För en god målstyrning av arbetet enligt föreslagen metod behöver början av programperioden fokusera på att få fram bättre data. För att påskynda start av fysiska åtgärder bör staden parallellt med datainsamlingen snarast

påbörja inventeringar av utsatta platser.

Trafikkontoret förslås få det sammanhållande ansvaret för att ta fram de årliga handlingsplanerna. Planerna ska tas fram i samverkan med ett brett spektra av aktörer som verkar inom trafikområdet i Stockholm.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 2 juli 2010 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret konstaterar att trafik- och renhållningsnämndens förslag till reviderat trafiksäkerhetsprogram ligger i linje med kommunfullmäktiges uppdrag i samband med budget 2008. Stadsledningskontoret är positivt till det nya trafiksäkerhetsprogrammet och anser att det är en viktig del i stadens arbete för att nå målen i Vision 2030 om en attraktiv, tillgänglig, säker och trygg stad med ett välfungerande transportsystem. Att programmet sträcker sig fram till 2020 är positivt då det skapar möjlighet för ett långsiktigt och systematiskt arbete.

Stadsledningskontoret anser att en viktig framgångsfaktor för att nå målen med trafiksäkerhetsarbetet är att trafiksäkerhetsfrågorna genomsyrar stadens verksamheter. Externa samverkansparter är också en viktig del, exempelvis Trafikverket och SL. En annan viktig framgångsfaktor är en tydlig ansvarsfördelning i arbetet med trafiksäkerhetsfrågorna. Stadsledningskontoret anser i likhet med förslaget i trafiksäkerhetsprogrammet att trafik- och renhållningsnämnden bör få det övergripande ansvaret för att realisera trafiksäkerhetsprogrammet men vill framhålla att stadsbyggnadsnämnden och exploateringsnämnden är två andra viktiga aktörer.

Stadsledningskontoret kan konstatera att staden nu genom Trafiksäkerhetsprogram för Stockholms stad, del 2, inriktning, mål och åtgärder, och det av trafik- och renhållningsnämnden tidigare beslutade Trafiksäkerhetsprogram för Stockholms stad 2009-2013, del 1, analys av befintlig trafiksäkerhetssituation, lägger grunden för stadens långsiktiga arbete med trafiksäkerhetsfrågorna. Stadsledningskontoret anser dock att det som är avgörande för ett framgångsrikt trafiksäkerhetsarbete är nästa steg, dvs. formulera tydliga, realistiska och mätbara delmål och ta fram årliga åtgärdsförslag. För att säkerställa att stadens resurser används på ett optimalt sätt anser kontoret att trafiksäkerhetsarbetet i första hand ska inriktas på att prioritera åtgärder vid särskilt utsatta konfliktområden och då med tydligt fokus på de åtgärder som bedöms ge störst effekt. Kontoret konstaterar att trafiksäkerhetsarbetet till stor del handlar om att genomföra fysiska åtgärder men att en minst lika viktig del är att påverka människors beteendemönster. Här vill stadsledningskontoret särskilt framhålla vikten av trafiksäkerhetsar-

bete i skolorna.

Stadsledningskontoret vill också framhålla vikten av årliga uppföljningar och utvärdering av trafiksäkerhetsmålen och genomförda åtgärder för att säkerställa att fokus läggs på rätt saker. Kontoret anser att kontinuerlig insamling och uppföljning av olycksstatistik m.m. samt att analysera och mäta effekten av genomförda åtgärder är nödvändigt för att kunna sätta relevanta delmål.

Kontoret vill också lyfta fram att ett långsiktigt och systematiskt underhållsarbete av stadens anläggningar är en viktig del i förbättrad trafikmiljö och därmed en viktig parameter för att uppnå målen i trafiksäkerhetsprogrammet. Trafiksäkerhetsarbetet ska också vara inriktat på att förena ökad säkerhet med en god framkomlighet i staden.

Stadsledningskontoret förutsätter att trafik- och renhållningsnämnden årligen i samband med nämndens verksamhetsplan tar fram åtgärdsförslag inom ramen för trafiksäkerhetsprogrammet som under perioden kan inrymmas inom nämndens befintliga budgetramar.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige godkänner Trafiksäkerhetsprogram för Stockholms stad, del 2, inriktning, mål och åtgärder 2010-2020, enligt trafik- och renhållningsnämndens förslag. Detta program ersätter Trafiksäkerhetsprogram för Stockholms stad 2005-2010.

Bilagor

2. Trafiksäkerhetsprogram för Stockholms stad, del 2. Inriktning, mål och åtgärder 2010-2020.

RESERVATIONER M.M.

Trafik- och renhållningsnämnden

Reservation anfördes av vice ordföranden Jan Valeskog (S) och Kajsa Stenfelt (V) mot beslutet med hänvisning till sitt gemensamma förslag om återremiss enligt följande

1. Ärendet återremitteras för utformning av ett åtgärdsprogram
2. Därutöver anføres följande:

Det är positivt att det i programmet har genomförts en kartläggning av delmål, indikatorer, mål och besparingspotential. Det räcker dock inte.

Trafiksäkerhetsarbetet måste förutom allmänna målsättningarna också få en projektinventering där samtliga vägavsnitt och korsningar med bristfällig trafiksäkerhet karläggas och kostnadsbedöms. Av kartläggningen framgår klart att flertalet dödade och allvarligt skadade i trafik beror på höga hastigheter och farligt utformade huvudgator. För att programmet skall ha någon funktion överhuvudtaget måste farliga vägavsnitt redovisas och ett åtgärdsprogram utformas på kort och medellångt perspektiv. Ett trafiksäkerhetsprogram som detta, utan förslag på konkreta åtgärder, får ett mycket lågt värde.

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden Ulla Hamilton m.fl. (M) och Inge-Britt Lundin (FP) enligt följande

Nämnden anser att det är tillfredsställande att vi får ett arbetssätt som skapar en flexibilitet att snabbt hantera trafiksäkerhetsproblemen i och med att årliga handlingsplaner tas fram. Det sätter ett helt annat fokus för Stadens alla verksamheter inom trafiksäkerhetsfrågorna.