

Motion om att trafiksäkra farliga övergångsställen med fokus på gångtrafikanter

Motion av Sara Svanström (L)

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.
Motionen besvaras med hänvisning till vad som sägs i utlåtandet.

Föredragande borgarrådet Lars Strömgren

Sammanfattning av ärendet

Sara Svanström (L) har väckt en motion till kommunfullmäktige om att trafiksäkra farliga övergångsställen med fokus på gångtrafikanter. Motionären föreslår att farliga övergångsställen kartläggs, att en prioriteringsordning tas fram samt att åtgärder vidtas för att säkerställa trygga övergångsställen.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, trafiknämnden, Bromma stadsdelsnämnd, Järva stadsdelsnämnd, Norra innerstadens stadsdelsnämnd Skarpnäcks stadsdelsnämnd, Funktionsrätt Stockholms stad och NTF.

NTF har inte inkommit med svar.

Stadsledningskontoret anser sammantaget att initiativet ligger i linje med befintliga uppdrag och aktiviteter och kan därför konstatera att det inte finns anledning att ge trafiknämnden ytterligare uppdrag.

Trafiknämnden kommer utifrån budgetuppdragen om trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter att fortsätta sitt arbete med att åtgärda stadens övergångsställen utifrån ökad tillgänglighet, säkerhet och trygghet och anser att de i motionen föreslagna åtgärderna därigenom är beaktade.

Bromma stadsdelsnämnd ser positivt på lösningar som bidrar till god framkomlighet och en säker trafikmiljö för såväl fotgängare, cyklister och fordonstrafik. Bromma stadsdelsnämnd ansvarar för stadens parkmark och motionens förslag på åtgärder ligger utanför stadsnämndens ansvarsområde.

Järva stadsdelsnämnd beskriver att sedan 2018 har åtgärder i hastighetsplanen genomförts i Järva. Motionens förslag är i linje med detta arbete och motsäger ingenting av det arbete som förvaltningen eller staden redan utför eller de prioriteringar som görs inom stadsdelsnämndens ansvarsområde.

Norra innerstadens stadsdelsnämnd anser att de frågor som väcks i motionen är uppmärksammade och prioriterade i stadens trafiksäkerhetsplan och budget med tydlig ansvarsfördelning. Nämnden anser att detta arbete fortsatt behöver prioriteras inom staden.

Skarpnäcks stadsdelsnämnd svarar att motionens förslag på åtgärder ligger utanför stadsdelsnämndens ansvarsområde. Nämnden förordar lösningar som bidrar till god framkomlighet och en säker miljö för såväl gående, cyklister samt bilar och bussar.

Funktionsrätt Stockholms stad anser att utifrån ett tillgänglighetsperspektiv måste oskyddade trafikanter alltid ha företräde och det måste vara tydliga markeringar mellan trafikslagen. Gångstråk och övergångsställen ska vara tydligt separerade från övrig gatumiljö genom tydliga ljuskontrasterande och taktila markeringar. Dessa ska vara kännbara och enkla att se, även vintertid.

Föredragande borgarrådets synpunkter

Fotgängarna är stadens mest olycksdrabbade trafikantgrupp och många olyckor drabbar stadens äldre. För att minska antalet fotgängare som skadas i en singelolycka är god kvalitet på drift och underhåll, exempelvis vad det gäller snöröjning och beläggning, viktigt.

Trafikkontoret har en typritning som anger standarder för hur övergångsställen ska utformas. Denna har funnits sedan 1998 och är en väl inarbetad metod där hänsyn tas både till personer med synnedsättning och personer med rörelsenedsättning har i form av sänkt kantsten.

Stadens lokalgator har sedan 2005 en hastighetsbegränsning på 30 km/h. Sedan 2012 har trafikkontoret även genomfört en översyn av hastighetsgränserna på stadens huvudgator. Hastighetsändringarna påbörjades 2016 och genomförs etappvis i alla stadsdelar. Arbetet beräknas vara klart 2027. I samband med de ändrade hastighetsgränserna har trafikkontoret också genomfört ett stort antal trafiksäkerhetsåtgärder som hastighetsdämpande åtgärder vid övergångsställen som exempelvis fartgupp eller upphöjda övergångsställen. Hittills har omkring 330 platser byggts om inom hastighetsplanens arbete. Lägre hastigheter och hastighetssäkrade passager innebär minskad risk för olyckor men också minskad risk för allvarliga olyckor, då krockvåldet är lägre, om en olycka ändå inträffar. Lägre hastigheter innebär också mindre buller och mer trygga trafikmiljöer. Trygga och säkra trafikmiljöer är avgörande för ökad självständighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning.

Enligt stadens budget för 2026 ska "trafiknämnden stegvis kartlägga trafiksäkerhetsnivån vid samtliga passager (övergångsställen och cykelpassager) och utarbeta en handlingsplan baserat på olycksstatistik vid platserna. Vid genomförande av de kvarvarande hastighetsplanerna ska ambitionsnivån för trafiksäkerhetsåtgärder öka". Motionens föreslagna åtgärder har stora likheter med budgetuppdragets innehåll.

Bilaga

Motion om att trafiksäkra farliga övergångsställen med fokus på gångtrafikanter, dnr KS 2025/528-1

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation av borgarrådet Jan Jönsson (L) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Att bifalla motionen
2. Att därutöver anföra.

Det är välkommet att remissvaren bekräftar i sina svar den problembild som Liberalerna lyfter i vår motion. Fotgängare är den mest olycksdrabbade trafikantgruppen och många allvarliga olyckor sker i miljöer där gångtrafikanter ska kunna känna sig trygga. Detta understryker behovet av ett mer systematiskt, transparent och skyndsamt arbete än vad som hittills har varit fallet.

Staden hänvisar till pågående arbete och kommande uppdrag i budgeten för 2026. Det är positivt att frågan uppmärksammas, men arbetet sker stegvis och över en längre tidsperiod. Mot bakgrund av olyckstalen och den särskilda utsatthet som gäller för äldre och personer med funktionsnedsättning är detta inte tillräckligt. Det krävs en tydligare prioritering, högre ambitionsnivå och en mer konkret inriktning på de farligaste övergångsställena här och nu.

Vidare framhålls det att stadens typritningar och arbetssätt är väl inarbetade. Det är positivt, men det innebär inte att de är tillräckliga. Trafikmiljön förändras, trafikflöden ökar och nya riskmiljöer uppstår. Därför behövs en uppdaterad kartläggning som utgår från olycksdata och upplevd otrygghet, inte enbart från befintliga standardlösningar.

Liberalernas förslag syftar till att skapa denna tydlighet och handlingskraft. En samlad kartläggning ger ett konkret beslutsunderlag. En prioriteringsordning säkerställer att resurser riktas till de mest riskfyllda platserna först. En åtgärdslista med uppföljning skapar ansvar och tempo i genomförandet.

De åtgärder som Liberalerna vill genomföra är konkreta och beprövade. Det handlar om bättre belysning, tydligare markeringar, ljudsignaler samt fler hastighetssäkrande

lösningar som upphöjda övergångsställen. Det handlar också om att säkerställa full tillgänglighet för personer med syn- och rörelsenedsättning. Sammantaget minskar detta både risken för olyckor och skadorna när olyckor inträffar.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar enligt föredragande borgarråds förslag.

Stockholm den 13 maj 2026

Karin Wanngård
Kommunstyrelsens ordförande

Reservation av Jan Jönsson (L) som är likalydande med Liberalernas reservation i borgarrådsberedningen.

Ärendet

Sara Svanström (L) har väckt en motion till kommunfullmäktige. I motionen framförs att gångtrafikanter är de mest oskyddade i trafiken och särskilt utsatta vid övergångsställen. Motionären påvisar även att riskerna är ännu högre för personer med funktionsnedsättningar.

Motionären anser att det är viktigt att prioritera insatser för att skapa en trygg och framkomlig stad genom en översyn av cykelbanor och olycksdrabbade övergångsställen samt fysiska åtgärder såsom markeringar, installation av belysning och ljudsignaler samt anläggning av upphöjda övergångsställen.

Mot bakgrund av detta föreslår motionären att farliga övergångsställen kartläggs, prioriteras och åtgärder genomförs.

Remissammanställning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, trafiknämnden, Bromma stadsdelsnämnd, Järva stadsdelsnämnd, Norra innerstadens stadsdelsnämnd Skarpnäcks stadsdelsnämnd, Funktionsrätt Stockholms stad och NTF.

NTF har inte inkommit med svar.

Innehållsförteckning

Stadsledningskontoret	5
Trafiknämnden.....	6
Bromma stadsdelsnämnd	7
Järva stadsdelsnämnd.....	8
Norra innerstadens stadsdelsnämnd	8
Skarpnäcks stadsdelsnämnd.....	9
Funktionsrätt Stockholms stad	9
Reservationer m.m.	11

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 23 februari 2026 har i huvudsak följande lydelse.

Nollvisionen – att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom vägtransportsystemet – är grunden för Stockholms stads trafiksäkerhetsarbete. Stadens trafiksäkerhetsplan pekar ut den strategiska riktningen och beskriver hur samt inom vilka områden staden behöver fokusera på för att trafiksäkerhetsarbetet ska vara som mest effektivt och ge störst nytta.

I kommunfullmäktiges budget för 2026 framgår att fotgängarperspektivet ska stärkas i stadens trafikinvesteringar och åtgärder, såsom breddade trottoarer, gångstråk och övergångsställen, ska genomföras. Trafiknämnden ska kartlägga trafiksäkerhetsnivån vid bland annat övergångsställen och ta fram en handlingsplan baserat på olycksstatistik vid platserna.

Trafiknämnden har tidigare genomfört en översyn av stadens hastighetsgränser. Ändringar har genomförts etappvis och arbetet beräknas vara färdigt under år 2027.

Stadsledningskontoret anser sammantaget att initiativet ligger i linje med befintliga uppdrag och aktiviteter. Stadsledningskontoret kan därför konstatera att det inte finns anledning att ge trafiknämnden ytterligare uppdrag.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar att motionen besvaras med hänvisning till vad som sägs i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 23 april 2026 följande.

1. Trafiknämnden beslutar att överlämna trafikkontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Trafiknämnden beslutar om att omedelbart justera paragrafen.

Reservation av Sara Svanström (L), se Reservationer m.m.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 17 mars 2026 har i huvudsak följande lydelse.

Precis som författaren av motionen belyser är fotgängarna stadens mest olycksdrabbade trafikantgrupp. Många av de allvarligaste olyckorna drabbar också stadens äldre. Under 2025 skadades flest fotgängare i en singelolycka (fallolycka). Singelolyckorna stod för 88 procent av alla skadade fotgängare och 90 procent av de allvarligt skadade fotgängarna. För att minska antalet fotgängare som skadas i en singelolycka är god kvalitet på drift och underhåll viktigt. För att minska antalet singelolyckor där en fotgängare snubblat är det också viktigt med exempelvis väl kontrastmarkerade nivåskillnader samt sänkta trottoarkanter där så behövs.

Stadens typritning för övergångsställe har en väl fungerande utformning som tar hänsyn till både de behov som personer med synnedsättning har i form av kant mot gatan och kontrastmarkering samt de behov som personer med rörelsenedsättning har i form av sänkt kantsten. Stadens typritning för övergångsställe har funnits sedan 1998 och är idag en väl inarbetad utformning i stadens projekt.

Fotgängarna är också den mest olycksdrabbade trafikantgruppen vid dödsolyckor. Av de 65 personer som omkommit i Stockholmstrafiken under de senaste tio åren var 26 personer fotgängare. Tio av olyckorna har inträffat vid ett övergångsställe och drygt hälften av de omkomna var över 65 år.

Stadens lokalgator har sedan 2005 en hastighetsbegränsning på 30 km/h. Sedan 2012 har trafikkontoret även genomfört en översyn av hastighetsgränserna på stadens huvudgator. Hastighetändringarna påbörjades 2016 och genomförs etappvis i alla stadsdelar. Arbetet beräknas vara klart 2027. Översynen av hastighetsgränserna har till stora delar handlat om sänkta hastighetsgränser. I samband med de ändrade hastighetsgränserna har kontoret också genomfört ett stort antal trafiksäkerhetsåtgärder. Åtgärderna har till stor del varit hastighetsdämpande åtgärder vid övergångsställen som exempelvis fartgupp eller upphöjda övergångsställen. Några av urvalskriterierna för åtgärd har varit dålig hastighetsefterlevnad, olycksdrabbad plats samt plats där många barn rör sig. Hittills har omkring 330 platser byggts om inom hastighetsplanens arbete. Lägre hastigheter och hastighetssäkrade passager innebär minskad risk för olyckor men också minskad risk för allvarliga olyckor, då krockvåldet är lägre, om en olycka ändå inträffar. Lägre hastigheter innebär också mindre buller och mer trygga trafikmiljöer. Trygga och säkra trafikmiljöer är avgörande för ökad självständighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning.

Hastighetsdämpande åtgärder vid övergångsställen och andra passager genomförs också i stor utsträckning inom trafikkontorets utbyggnad av bättre gång- och cykelinfrastruktur. Trafikkontoret har också ett sedan många år tillbaka omfattande arbete med trafikmiljön runt stadens skolor. Förutom att det är 30 km/h dygnet runt vid stadens alla skolor har kontoret också genomfört många hastighetsdämpande åtgärder vid övergångsställen och andra passager. Även gång- och cykelinfrastrukturen har i många fall förbättrats runt stadens skolor. Under senare år har ytterligare projekt genomförts där biltrafiken minskats i allt större grad utanför skolorna.

Enligt stadens budget för 2026 ska "Trafiknämnden stegvis kartlägga trafiksäkerhetsnivån vid samtliga passager (övergångsställen och cykelpassager) och utarbeta en handlingsplan baserat på olycksstatistik vid platserna. Vid genomförande av de kvarvarande hastighetsplanerna ska ambitionsnivån för trafiksäkerhetsåtgärder öka". Motionens föreslagna åtgärder har stora likheter med budgetuppdragets innehåll.

Trafikkontoret kommer utifrån budgetuppdraget fortsätta sitt redan omfattande arbete med att på ett genomtänkt och strukturerat sätt åtgärda stadens övergångsställen utifrån ökad tillgänglighet, säkerhet och trygghet. Kontoret anser att de i motionen föreslagna åtgärderna därigenom också är beaktade.

Bromma stadsdelsnämnd

Bromma stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 19 februari 2026 följande.

Bromma stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och översänder det till kommunstyrelsen som svar på remissen.

Reservation av Hanna Wistrand (L), se Reservationer m.m.

Bromma stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 28 januari 2026 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen ser positivt på lösningar som bidrar till god framkomlighet och en säker trafikmiljö för såväl fotgängare, cyklister och fordonstrafik. Bromma stadsdelsförvaltning ansvarar för stadens parkmark och motionens förslag på åtgärder ligger utanför stadsdelsförvaltningens ansvarsområde. Det är trafikkontoret, som är ansvarig förvaltning inom staden. Därför hänvisar förvaltningen till trafiknämndens uppdrag och expertkunskap kring stadens trafiklösningar.

Järva stadsdelsnämnd

Järva stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 26 februari 2026 följande.

Järva stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och överlämnar det till kommunstyrelsen som svar på remissen.

Reservation av Carolina Rosén (L), se Reservationer m.m.

Järva stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 4 februari 2026 har i huvudsak följande lydelse.

Staden ska arbeta systematisk och följa reglerna om *Enkelt avhjälpta hinder* från myndigheten Boverket för att säkerställa tillgänglighet. Förvaltningen arbetar utifrån detta och tar stöd i stadens styrdokument *Program för tillgänglighet och delaktighet för personer med funktionshinder 2024-2029 med tillhörande tillämpningsanvisningar*. Det pågår ett arbete inom staden där trafiknämnden har ett budgetuppdrag att stegvis kartlägga trafiksäkerhetsnivån vid samtliga passager (övergångsställen och cykelpassager) och utarbeta en handlingsplan baserat på olycksstatistik vid platserna. Vid genomförande av de kvarvarande hastighetsplanerna ska ambitionsnivån för trafiksäkerhetsåtgärder öka. Sedan 2018 har åtgärder i hastighetsplanen genomförts i Järva. Motionens förslag är i linje med detta arbete och motsäger ingenting av det arbete som förvaltningen eller staden redan utför eller de prioriteringar som görs inom stadsdelsnämndens ansvarsområde.

Norra innerstadens stadsdelsnämnd

Norra innerstadens stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 19 februari 2026 följande.

Norra innerstadens stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och överlämnar det till kommunstyrelsen som svar på remissen.

Norra innerstadens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 28 januari 2026 har i huvudsak följande lydelse.

I Stockholms stad har trafiknämnden i uppdrag att ansvara för utveckling av trafiksäkerheten. Staden har tagit fram en Trafiksäkerhetsplan som bland annat syftar till att ta ett samlat grepp om stadens trafiksäkerhetsarbete. Nollvisionen – att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom vägtransportsystemet – är grunden för Stockholms stads trafiksäkerhetsarbete.

I stadens budget för 2026 beskrivs bland annat att trafiknämnden ska prioritera ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter, i synnerhet vid skolor, förskolor, verksamheter och boende för äldre, olycksdrabbade platser och gatuarbeten samt vid idrottsanläggningar och andra miljöer där barn, unga och äldre rör sig i trafiken. Tillgänglighetsperspektivet ska enligt budget vara integrerat i verksamheten.

Vidare i budgeten beskrivs att utmed lokalgator och gånggator behöver fordonens hastigheter dämpas av fysiska farthinder för att garantera oskyddade trafikanters säkerhet. Detsamma gäller vid övergångsställen och cykelöverfarter. Trafiknämnden ska stegvis kartlägga trafiksäkerhetsnivån vid samtliga passager och utarbeta en handlingsplan baserat på olycksstatistik vid platserna.

Förvaltningen menar att de frågor som väcks i motionen är uppmärksammade och prioriterade i stadens trafiksäkerhetsplan och budget med tydlig ansvarsfördelning. Förvaltningen anser att detta arbete fortsatt behöver prioriteras inom staden.

Skarpnäcks stadsdelsnämnd

Skarpnäcks stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 19 februari 2026 följande.

Stadsdelsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Reservation av Lena Kling (L), se Reservationer m.m.

Skarpnäcks stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 28 januari 2026 har i huvudsak följande lydelse.

Motionens förslag på åtgärder ligger utanför stadsdelsförvaltningens ansvarsområde.

Förvaltningen förordar lösningar som bidrar till god framkomlighet och en säker miljö för såväl gående, cyklister samt bilar och bussar.

Förvaltningen hänvisar till trafiknämndens uppdrag och expertkunskap kring stadens trafiklösningar.

Funktionsrätt Stockholms stad

Funktionsrätt Stockholms stads yttrande daterat den 3 mars 2026 har i huvudsak följande lydelse.

Vi vill först och främst tacka Liberalerna i Stockholms stad för en angelägen motion om vikten av att säkerställa att Stockholms farligaste övergångsställen säkras.

Statistiken talar sitt tydliga språk: Fotgängare är den mest utsatta gruppen i trafiken och för personer med funktionsnedsättning är riskerna än större. När Stockholms stad brister i att säkra passager och övergångsställen för våra grupper strider man mot målen i sin egen framtagna Framkomlighetsstrategi. Man ökar otryggheten och minskar medborgarnas självständighet och rörelsefrihet.

Något som vi vill tillägga är den artskillnad mellan cykeltrafik och de som är mest utsatta i trafiken: barn, äldre och personer med funktionsnedsättning. Detta är en mycket viktig distinktion som saknas i Framkomlighetstrategin och vi tror att det är en strategiskt betydelsefull insikt som staden måste se över.

Utifrån ett tillgänglighetsperspektiv måste helt oskyddade trafikanter alltid ha företräde och det måste vara tydliga markeringar mellan trafikslagen. Gångstråk och övergångsställen ska vara tydligt separerade från övrig gatumiljö genom tydliga ljuskontrasterande och taktila markeringar. Dessa ska vara kännbara och enkla att se, även vintertid.

Avslutningsvis och utifrån ovanstående vill Funktionsrätt Stockholms stad tillstyrka motionens att-satser och rekommendera kommunfullmäktige att bifalla desamma.

Reservationer m.m.

Trafiknämnden

Reservation av Sara Svanström (L)

1. Att tillstyrka motionen.
2. Att därutöver anföra.

Det är välkommet att trafikkontoret bekräftar i sitt svar den problembild som Liberalerna lyfter i vår motion. Fotgängare är den mest olycksdrabbade trafikantgruppen och många allvarliga olyckor sker i miljöer där gångtrafikanter ska kunna känna sig trygga. Detta understryker behovet av ett mer systematiskt, transparent och skyndsamt arbete än vad som hittills har varit fallet.

Förvaltningen hänvisar till pågående arbete och kommande uppdrag i budgeten för 2026. Det är positivt att frågan uppmärksammas, men arbetet sker stegvis och över en längre tidsperiod. Mot bakgrund av olyckstalen och den särskilda utsatthet som gäller för äldre och personer med funktionsnedsättning är detta inte tillräckligt. Det krävs en tydligare prioritering, högre ambitionsnivå och en mer konkret inriktning på de farligaste övergångsställena här och nu.

Vidare framhåller förvaltningen att stadens typritningar och arbetssätt är väl inarbetade. Det är positivt, men det innebär inte att de är tillräckliga. Trafikmiljön förändras, trafikflöden ökar och nya riskmiljöer uppstår. Därför behövs en uppdaterad kartläggning som utgår från olycksdata och upplevd otrygghet, inte enbart från befintliga standardlösningar.

Liberalernas förslag syftar till att skapa denna tydlighet och handlingskraft. En samlad kartläggning ger ett konkret beslutsunderlag. En prioriteringsordning säkerställer att resurser riktas till de mest riskfyllda platserna först. En åtgärdslista med uppföljning skapar ansvar och tempo i genomförandet.

De åtgärder som efterfrågas är konkreta och beprövade. Det handlar om bättre belysning, tydligare markeringar, ljudsignaler samt fler hastighetssäkrande lösningar som upphöjda övergångsställen. Det handlar också om att säkerställa full tillgänglighet för personer med syn- och rörelsenedsättning. Sammantaget minskar detta både risken för olyckor och skadorna när olyckor inträffar.

Det centrala är att gå från ett generellt arbete till ett mer riktat och prioriterat arbetssätt där de farligaste platserna åtgärdas först inom en tydlig tidsram. Utan detta riskerar brister att kvarstå under lång tid. Mot denna bakgrund är motionen både relevant och nödvändig.

Bromma stadsdelsnämnd

Reservation av Hanna Wistrand (L)

1. Att tillstyrka motionen.
2. Att därutöver anföra.

Liberalerna vill tacka förvaltningen för svaret på vår motion och för att man uttrycker en positiv inställning till lösningar som bidrar till god framkomlighet och en säker trafikmiljö för fotgängare, cyklister och fordonstrafik. Det är välkommet att förvaltningen ser värdet av de intentioner som ligger i linje med motionens syfte, nämligen att stärka tryggheten och säkerheten för gångtrafikanter.

Statistiken visar att ett stort antal personer varje år skadas i trafikolyckor i Stockholm och att fotgängare utgör en betydande andel av både de skadade och de omkomna. Bakom varje siffra finns en människa, en familj och ett liv som påverkas. Att minska antalet olyckor vid övergångsställen är därför inte en marginell fråga utan en central trygghets och folkhälsofråga.

För personer med funktionsnedsättningar är situationen särskilt allvarlig. Bristande belysning, otydliga markeringar och avsaknad av ljudsignaler skapar hinder och risker som begränsar människors självständighet och rörelsefrihet. Ett tillgängligt och trafiksäkert Bromma är en förutsättning för att alla invånare ska kunna ta sig till arbete, skola, service och fritidsaktiviteter på lika villkor. Att arbeta systematiskt med att identifiera och åtgärda farliga övergångsställen är därför också en fråga om jämlikhet och delaktighet.

Även om det formella ansvaret för trafiklösningar ligger hos trafikkontoret har stadsdelsnämnden en viktig roll som företrädare för Brommaborna. Nämnden besitter god lokalkännedom och får löpande in synpunkter från invånare om otrygga trafikmiljöer, särskilt i närheten av skolor, förskolor, äldreboenden, centrumområden och kollektivtrafiknoder. I Bromma finns flera trafikintensiva stråk och korsningar där många barn och äldre rör sig dagligen. Erfarenheter från dessa miljöer är värdefulla för trafikkontoret i arbetet med att prioritera åtgärder.

En kartläggning och prioritering av farliga övergångsställen skapar en strukturerad och transparent process för hur resurser ska användas där de gör störst nytta. Upphöjda övergångsställen, förbättrad belysning, tydligare markeringar och ljudsignaler är konkreta åtgärder som har dokumenterad effekt på trafiksäkerheten. Genom att samla in och vidareförmedla lokala behov och riskpunkter kan Bromma bidra till att åtgärder sätts in där olycksrisken är som störst.

Att ställa sig bakom motionen innebär inte att ta över trafikkontorets ansvar utan att tydligt markera att trafiksäkerheten för gångtrafikanter är en prioriterad fråga även ur ett stadsdelsperspektiv. Det handlar om att visa att Bromma vill vara en trygg stadsdel där barn kan gå till skolan, äldre kan ta sig till service och personer med funktionsnedsättning kan röra sig självständigt utan onödiga risker.

Mot denna bakgrund anser vi att nämnden bifaller motionen och framhålla vikten av att trafikkontoret i sitt fortsatta arbete särskilt beaktar de lokala erfarenheter och behov som finns i Bromma. Genom ett gemensamt och tydligt ställningstagande kan vi bidra till att göra stadens övergångsställen säkrare och därmed skapa en tryggare stad för alla Stockholmare

Järva stadsdelsnämnd

Reservation av Carolina Rosén (L)

1. Att tillstyrka motionen.
2. Att därutöver anföra.

Liberalerna vill tacka förvaltningen för svaret på motionen. Vi noterar att förvaltningen hänvisar till det pågående arbetet inom trafiknämnden, inklusive uppdraget att kartlägga trafiksäkerhetsnivån vid stadens passager samt arbetet med hastighetsplaner. Det är positivt att motionens intentioner inte står i konflikt med stadens pågående arbete.

Samtidigt visar statistiken att gångtrafikanter är en särskilt utsatt grupp i trafiken. I en stadsdel som Järva med ett stort kollektivtrafikresande, är trygga passager en grundläggande fråga. För barn är säkra vägar till och från skolan en självklar del av en trygg uppväxt. För äldre och personer med funktionsnedsättning är god belysning, tydliga markeringar och fungerande ljudsignaler en förutsättning för självständig rörlighet.

Förvaltningen lyfter stadens arbete med enkelt avhjälpta hinder och tillgänglighetsprogrammet 2024–2029. Det är viktigt. Men det förändrar inte behovet av en tydlig prioritering av just de övergångsställen där olycksrisken är som störst. En systematisk kartläggning och en tydlig åtgärdslista säkerställer att resurser riktas dit de gör mest nytta.

Även om ansvaret för genomförandet ligger hos trafiknämnden har Järva stadsdelsnämnd en viktig roll som företrädare för de boende. Nämnden har god lokalkännedom och får återkommande signaler om otrygga trafikmiljöer, särskilt i anslutning till skolor, centrum, gångstråk och kollektivtrafiknoder. Dessa erfarenheter bör tas tillvara i stadens prioriteringar.

Skarpnäcks stadsdelsnämnd

Reservation av Lena Kling (L)

1. Att tillstyrka motionen.
2. Att därutöver anföra.

Liberalerna vill tacka förvaltningen för svaret på motionen. Vi delar uppfattningen att trafiksäkerhet i grunden är ett ansvar för trafiknämnden och att stadsdelsförvaltningen inte själv råder över stadens trafiklösningar. Samtidigt är det tydligt att frågan om säkra övergångsställen är av stor betydelse även ur ett stadsdelsperspektiv.

Som framgår av motionen är gångtrafikanter den mest utsatta gruppen i trafiken. Det gäller inte minst barn, äldre och personer med funktionsnedsättning. För dessa grupper kan bristande belysning, otydliga markeringar eller avsaknad av ljudsignaler innebära konkreta risker och i praktiken begränsa möjligheten att röra sig självständigt i stadsdelen.

Även om åtgärder beslutas och genomförs av trafiknämnden har stadsdelsnämnden en viktig roll som företrädare för de boende i Skarpnäck. Nämnden har god lokalkännedom och får löpande in synpunkter från invånare om otrygga trafikmiljöer, särskilt i närheten av skolor, förskolor, äldreboenden, centrum och kollektivtrafik. Dessa erfarenheter är värdefulla i stadens prioriteringar.

En kartläggning och prioritering av farliga övergångsställen, i enlighet med motionens intentioner, skulle bidra till en mer systematisk och transparent hantering av trafiksäkerhetsfrågorna. Det handlar inte om att ta över trafiknämndens uppdrag, utan om att tydligt markera att gångtrafikanter säkerhet är en prioriterad fråga även ur ett lokalt perspektiv.

Skarpnäck ska vara en stadsdel där barn tryggt kan gå till skolan, äldre kan ta sig till service och personer med funktionsnedsättning kan röra sig utan onödiga hinder. Mot den bakgrunden anser vi att nämnden bör ställa sig bakom motionens intentioner och tydligt framföra vikten av att trafikkontoret i sitt fortsatta arbete beaktar de lokala behov som finns i Skarpnäck.