

Handläggare
Solveig Nilsson
Telefon: 0850804052

Till
Hässelby-Vällingby
stadsdelsnämnd
2021-10-28

Förslag till Trafiksäkerhetsplan för Stockholms stad.

Remiss från trafiknämnden, dnr T2020-03235.

Förslag till beslut

1. Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen från trafiknämnden.
2. Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd justerar beslutet omedelbart.

Sammanfattning

Syftet med trafiksäkerhetsplanen är att ta ett samlat grepp om stadens trafiksäkerhetsrelaterade arbete och att peka ut den strategiska riktningen framåt. Trafiksäkerhet, dess konsekvenser och möjliga lösningar ingår också i de globala hållbarhetsmålen Agenda 2030. Det nationella trafiksäkerhetsarbetet grundas i ”Nollvisionen” som innebär att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom vägtransportsystemet.

Förvaltningen efterlyser en snabb lösning på den kaotiska situation som råder när det gäller användningen av elsparkcyklar inom staden. Frågan är i allra högsta grad en trafiksäkerhetsfråga och behöver därför på ett tydligare sätt lyftas och prioriteras i stadens trafiksäkerhetsplan. Förvaltningen är i övrigt positiv till förslaget till ny trafiksäkerhetsplan för Stockholms stad. De framtagna förslagen till prioriterade insatsområden samt tillhörande effektmål är väl avvägda för det fortsatta utvecklingsarbetet. Förvaltningen anser också att åtgärdsplanens föreslagna åtgärdsområden i allra högsta grad är relevanta för uppfyllelse av angivna effektmål.

Ärendets beredning

Detta ärende har utarbetats inom avdelningen för verksamhetsstöd och stadsmiljö.

Sammanfattning av remissen

Syftet med trafiksäkerhetsplanen är att ta ett samlat grepp om stadens trafiksäkerhetsrelaterade arbete och att peka ut den strategiska riktningen framåt. Både den faktiska och den upplevda säkerheten i trafiken har stor betydelse för människors vilja och förutsättning att röra sig i staden. Grundläggande i trafiksäkerhetsarbetet är en samhällsplanering som gynnar aktivt resande genom bland annat ökad och säker mobilitet för gående och cyklister och med särskilt fokus på barn och äldre.

Trafiksäkerhet, dess konsekvenser och möjliga lösningar ingår också i de globala hållbarhetsmålen Agenda 2030. Det nationella trafiksäkerhetsarbetet grundas i ”Nollvisionen” som innebär att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom vägtransportssystemet. Det nationella etappmålet för 2030 innebär att antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken ska halveras mellan 2020 och 2030. Under samma period ska antalet allvarligt skadade minska med minst 25 procent. Enligt målet innebär det max 133 omkomna och 3100 allvarligt skadade år 2030.

Mot bakgrund av stadens olycksbild har fem **insatsområden** lyfts fram som strategiskt viktiga för stadens trafiksäkerhetsarbete. Under varje insatsområde anges de **effektmål** som åtgärder inom respektive insatsområde ska bidra till. Dessa effekter har i sin tur betydelse för stadens trafiksäkerhetsutveckling i stort och för måluppfyllelse av de övergripande målen. Konkreta tidsbestämda åtgärder presenteras i en **åtgärdsplan**. Uppföljningen av effektmålen kan ske antingen på övergripande nivå eller inom respektive projekt.

1. Gåendes singelolyckor (fallolyckor).

Enligt stadens gångplan ska fler resor ske till fots, vilket är positivt. Samtidigt är gåendes fallolyckor den i särklass vanligaste trafikolyckan i stockholmstrafiken. Varje år skadas drygt 1 000 gående i fallolyckor i stockholmstrafiken och är därmed den i särklass vanligaste trafikolyckan. Fallolyckor är dessutom den olyckskategori där flest personer skadas allvarligt.

Effektmål:

- Färre personer skadas i fallolyckor.
- Färre personer omkommer i fallolyckor.

- Fler kan, vill och vågar gå.

2. Cyklisters singelolyckor.

Enligt stadens cykelplan ska andelen som cyklar öka och även vintercyklingen ska öka, vilket är positivt. Samtidigt är cyklisters singelolyckor en av de vanligaste trafikolyckorna i stockholmstrafiken. Varje år skadas drygt 500 cyklistar i singelolycka med cykel och är därmed den vanligaste cykelolyckan. Singelolyckor med cykel är dessutom den näst vanligaste olyckstypen där en trafikant skadats allvarligt.

Effektmål:

- Färre personer skadas i singelolyckor med cykel.
- Färre personer omkommer i singelolyckor med cykel.
- Ökad framkomlighet och trygghet för cyklisterna.

3. Rätt hastighet.

Hastigheten är en av de viktigaste faktorerna som styr trafiksäkerheten, både när det gäller olycksrisk och skaderisk. Hastigheten påverkar såväl sannolikheten att bli inblandad i en olycka som allvarlighetsgraden vid en eventuell olycka. Hastigheten påverkar också det offentliga rummets attraktivitet och förutsättningar för ökat aktivt resande.

Effektmål:

- Att färre personer skadas allvarligt i fordonsrelaterade olyckor.
- Att färre personer omkommer i fordonsrelaterade olyckor.
- Ökad hastighetsefterlevnad.
- Fler säkra gång-, cykel- och mopedpassager.
- Bättre förutsättningar för barns och äldres självständiga mobilitet.
- Mer attraktiva miljöer för gående och cyklistar.
- Ökad upplevd trafiksäkerhet för gående och cyklistar.

4. Ökad regelefterlevnad.

Nollvisionens delade ansvar mellan systemutformare och trafikanter ställer krav på att alla trafikanter, oavsett trafikslag, tar sitt individuella ansvar och följer de lagar och regler som gäller i trafiken.

Effektmål:

- Färre personer omkommer i olyckor relaterade till regelöverträdelser.
- Transporter genererade av staden och transporter inom Stockholms stad ska utföras inom lagens ram.

5. Säkra fordon.

Varje år skadas drygt 800 personer i upphinnandeolyckor, dvs. olyckor där ett motorfordon kör in i ett framförvarande motorfordon. Det gör upphinnandeolyckor till en av de vanligaste trafikolyckorna i stockholmstrafiken. Enligt olycksstatistiken blir de flesta lindrigt skadade. Påkörning bakifrån är dock den vanligaste orsaken till whiplashskador.

Effektmål:

- Färre personer skadas i upphinnandeolyckor.
- Färre fotgängare och cyklister omkommer eller skadas allvarligt i olyckor med tunga fordon och lätta lastbilar.
- Färre fotgängare och cyklister omkommer eller skadas allvarligt i olyckor med personbilar.

Konkreta och tidsatta åtgärder inom de prioriterade insatsområdena tas fram i trafiksäkerhetsplanens tillhörande åtgärdsplan.

Åtgärdsplanen är organiserad i fem åtgärdsområden inom vilka aktörerna ska bidra med åtgärder i syfte att uppfylla effektmålen för de fem prioriterade insatsområdena. De fem **åtgärdsområdena** är:

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

Flera olika aktörer i samhället har direkt eller indirekt inflytande på trafiksäkerheten. Staden har både ett ansvar och möjlighet att påverka utvecklingen genom sin roll som myndighet, väghållare, upphandlare, verksamhetsutövare, kunskapsspridare, föredöme med mera.

Förvaltningens synpunkter och förslag

Förvaltningen efterlyser en snabb lösning på den kaotiska situation som råder när det gäller användningen av elsparkcyklar inom staden. Frågan är i allra högsta grad en trafiksäkerhetsfråga och behöver därför på ett tydligare sätt lyftas och prioriteras i stadens trafiksäkerhetsplan.

Förvaltningen är i övrigt positiv till förslaget till ny trafiksäkerhetsplan för Stockholms stad. De framtagna förslagen till prioriterade insatsområden samt tillhörande effektmål är väl avvägda för det fortsatta utvecklingsarbetet. Förvaltningen anser också att åtgärdsplanens föreslagna åtgärdsområden i allra högsta grad är relevanta för uppfyllelse av angivna effektmål.

Förvaltningen bidrar till arbetet med att nå stadens mål för trafiksäkerhet genom att kontinuerligt inventera upprustningsbehov av stadsdelsområdets gång- och cykelvägar inom parkmark. Målet är att främja en bra infrastruktur genom att skapa tillgängliga och trygga gång- och cykelstråk på parkmark som lockar fler invånare att välja gång eller cykel istället för bil som färdmedel. I övrigt samverkar förvaltningen kontinuerligt med trafikkontoret för planering, utveckling och kunskapsåterföring.

Susanna Halldin Olsson
Stadsdelsdirektör

Pirjo Dahlgren-Jespersson
Avdelningschef

Bilaga: Remiss från trafiknämnden, dnr T2020-03235.

Attesterat av

Detta dokument har godkänts digitalt av följande personer:

Namn	Datum
Susanna Halldin Olsson, Stadsdelsdirektör	2021-10-08