



PM 2009: RII (Dnr 314-2731/2008)

Trafiksäkerhet och framkomlighet i Stockholms stad

Skrivelse av Emilia Hagberg och Yvonne Ruwaida (båda mp)

Borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande
Skrivelsen av Emilia Hagberg och Yvonne Ruwaida (båda mp) anses besvarad
med vad som anförs i denna promemoria.

Föredragande borgarrådet Ulla Hamilton anför följande.

Ärendet

I en skrivelse till kommunstyrelsen den 24 november 2008 jämför Emilia Hagberg och Yvonne Ruwaida (båda mp) olycksstatistiken mellan Stockholm och Göteborg med hänvisning till majoritetens arbete med framkomlighet i trafiken. Skribenterna föreslår att kommunstyrelsen ger trafikkontoret i uppdrag att redovisa vilka åtgärder som vidtagits för att öka framkomligheten i Stockholms innerstad under de senaste två åren samt att trafikkontoret redovisar vilka analyser som gjorts av hur framkomlighetsåtgärder påverkar trafiksäkerheten, inför beslut och efter att åtgärderna genomförts. Därutöver vill skribenterna att kommunstyrelsen ger trafikkontoret i uppdrag att utarbeta en "Nollvision för trafikolyckor i Stockholms stad".

Beredning

Ärendet har beretts av miljö- och trafikroteln.

Mina synpunkter

Kommunfullmäktige beslutade 1997 att Nollvisionens principer ska gälla i Stockholm. Det konkreta arbetet med detta styrs genom utarbetande av trafiksäkerhetsprogram och trafiksäkerhetsplaner.

Det är viktigt att framhålla att staden aldrig kan planera bort den enskilda individens ansvar i trafiken. Var och en har ett ansvar för sitt eget beteende och för att respektera andra trafikanter oavsett om det handlar om cyklister, bilister, gående, yrkesförare eller andra.

Att jämföra olycksstatistik

Att jämföra olycksstatistik mellan Sveriges storstäder är komplicerat. Den mest trovärdiga statistiken att jämföra med är den som rapporteras in av sjukhusen. Polisens rapportering innehåller ofta brister i klassning av skadade. Trafikkontoret har låtit genomföra uppföljande studier, där polisens rapportering och sjukhusens rapportering har jämförts för samma olyckor. Dessa studier visar att Stockholmspolisens rap-

porterar fyra gånger fler och Göteborgspolisens dubbelt så många som sjukhusen har klassat som svårt skadade. Dessa studier visar således dels att polisens bedömning skiljer sig från den som sjukhusen gör när det gäller skadornas grad, dels att polisen i Stockholm och Göteborg gör olika bedömningar. I Stockholm har också skillnader i bedömning mellan olika polisdistrikt och över tid observerats.

Ett annat skäl till brister i den polisrapporterade statistiken är att det finns ett stort mörkertal gällande olyckor som inte kommer till polisens kännedom, särskilt hos oskyddade trafikanter. Vid t.ex. cykelolyckor tillkallas ofta enbart ambulans och inte polis.

Min slutsats är att det än så länge endast är lämpligt att jämföra statistik från sjukhusen. Därför arbetar staden mycket intensivt med att få till stånd en heltäckande sjukhusrapportering av trafikolyckor. Något som idag saknas. Staden och Vägverket har avtal med Karolinska i Solna och i Huddinge samt med Södersjukhuset om rapportering av trafikolyckor, men avtal saknas t.ex. med S:t Görans sjukhus.

Åtgärder för förbättrad framkomlighet

Trafikkontoret rapporterar regelbundet de åtgärder som genomförts för att förbättra framkomligheten i stockholmstrafiken. Senast i ett ärende till trafik- och renhållningsnämnden den 20 januari 2009.

Att förutsäga var och när trafikolyckor kommer att inträffa är omöjligt. Däremot är det nämndens och kontorets ansvar att utforma och genomföra förändringar i trafiksystemet på så sätt att trafiksäkerheten säkerställs. Inför de förändringar som genomförts har kontorets tjänstemän och anlitade konsulter gjort professionella bedömningar av åtgärdens effekter. Vid ett antal platser har kontoret inte rekommenderat förändringar p.g.a. att trafiksäkerheten skulle försämrats.

När det gäller uppföljning efter att åtgärderna genomförts sker detta genom kontorets löpande olycksuppföljning. Kontoret följer kontinuerligt den samlade bilden av olycksutvecklingen och deltar i samtliga djupstudier av allvarliga olyckor och dödsolyckor.

Idag är barnen ingen speciellt olycksdrabbad grupp, men trots detta måste platser där många barn vistas utformas särskilt varsamt och med stora säkerhetsmarginaler. Enligt FN:s barnkonvention skall alltid barnperspektivet beaktas. Vid utformningen av barntäta platser är trygghetsaspekten viktig. Det är nödvändigt att de upplevs som trygga och säkra av barnen, deras föräldrar och av personal i förskola och skola som vistas i trafiken.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande
Skrivelsen av Emilia Hagberg och Yvonne Ruwaida (båda mp) anses besvarad med vad som anförs i denna promemoria.

Stockholm den 16 april 2009

ULLA HAMILTON

Bilaga

Skrivelse (24/11 2008) av Emilia Hagberg och Yvonne Ruwaida (båda mp)

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet *Yvonne Ruwaida* (mp) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

1. att skrivelsen bifalls
2. att därutöver anföras följande

Den moderatledda majoriteten tillbakavisar förvånansvärt lättvindigt den granskning av DN där olycksstatistik i Stockholm och Göteborg jämförs. Det är mycket tveksamt att på detta sätt ignorera att olyckorna ökat kraftigt i Stockholm när de har minskat i Göteborg. Som motionärerna framhåller för staden idag en politik som motverkar trafiksäkerheten och detta bekräftas i majoritetens arroganta svar. Majoriteten bryr sig inte ens om att berätta vad de gör, orsaken är sannolikt att ytterst lite som händer på denna front. Istället överlåter man ansvaret på trafikanterna och menar att de ska ta eget ansvar.

Varför inte försöka skapa en sann promenadstad där gående och cyklister kan färdas tryggt och där buller och miljöfarliga utsläpp minskats rejält med hjälp av minskade hastigheter och minskad biltrafik? Stockholm bör ta lärdom av andra städer såsom Göteborg och Lund som har arbetat aktivt med dessa frågor.

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

1. Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att Delvis bifalla motionen
2. Därefter anföras följande:

Den nuvarande borgerliga majoritetens satsning på framkomlighet är problematisk då den framförallt syftar till bilarnas framkomlighet. Vi vill se satsningar på framkomlighet för gångcykel och kollektivtrafik. Att jämföra olycksstatistik mellan Stockholm och Göteborg är intressant eftersom satsningen på framkomlighet skiljer sig mellan städerna. När det gäller föredragande borgarråds svar att barn inte utgör en speciellt olycksdrabbad grupp är detta så klart positivistiskt men en följd av politiska beslut där barnen planerades bort ur staden till förmån för biltrafik. Utryck som ”barnen på gatan” eller ”på vår gata i stan” har försvunnit, inga föräldrar låter barnen leka på gatorna av den enkla anledningen att det för farligt. När bilsamhället växte fram förpassades barnen till parker, innegårdar och små grönområden i bostadens närhet. Det blev även svårare för barn att själva ta sig till platser utan vuxet sällskap. Undersökningar visar att barn i t ex. Bredängs med utbredd trafikseparering har lättare att röra sig självständigt, leka utomhus, träffa kompisar etc. utan vuxna. Barn i innerstaden är ofta hänvisade till att vuxna skjutsar eller följer dem till idrotts och fritidsaktiviteter och till att träffa andra barn. I diskussionen om vilken stad vi vill ha måste barnperspektivet och barnens rätt till gator och torg lägga grunden, en stad som är bra för barnen är bra för alla.