

Tid Torsdagen den 24 oktober 2019 kl. 16.00 – 16.20
Plats Stora kollegiesalen, Stadshuset
Justering Måndagen den 4 november 2019

Daniel Helldén

Maria Mustonen

Närvarande**Beslutande ledamöter:**

Daniel Helldén (MP), ordföranden

Ulla Hamilton (M)

Jan Tigerström (M)

Eva Ekmehag (M)

Peter Backlund (L)

Johan Fälldin (C)

Mikael Valier (KD)

Jan Valeskog (S)

Inger Edvardsson (S)

Maria Mustonen (V)

Mads Lundgaard (SD)

Tjänstgörande ersättare:

Joel Höglund (V)

för Rikard Warlenius (V)

Bengt Ohlsson (S)

för Åsa Odin Ekman (S)

Ersättare:

Tomas Tetzell (M)

Bo Arkelsten (M)

Bo Wilhelm Lindner (M)

Savo Sevic (M)

Maria Johansson (L)

Camilla Kylanfelt (MP)

Emil Stensson (S)

Natalia Espinosa (V)

Joakim Hedelin (SD)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Gunilla Glantz, Åse Geschwind, Anna Green, Philip Hall, Inga-Lill Hultin, Anne Kemmler, Elisabet Munters och Emma Thun samt borgarrådssekreterarna Thomas Karlsson och Martin Solberg.

§ 1**Val av justerare och tid för justering****Beslut**

Trafiknämnden utser Maria Mustonen (V) att tillsammans med ordföranden Daniel Helldén (MP) justera dagens protokoll.

Justering sker måndagen den 4 november 2019.

§ 2**Frågor för beredning och information från kontoret**Trafikkontorets organisation

Förvaltningschefen Gunilla Glantz informerar om förändringar i trafikkontorets organisation.

Nämndens möte med rådet för funktionshinderfrågor

Rådet för funktionshinderfrågor träffar trafiknämnden den 14 november kl. 16.00. Sammanträdet hålls då i Bolindersalen, Tekniska nämndhuset, Fleminggatan 4. Förmötesrum är bokade.

Svar på fråga

Ulrika Falk svarar på fråga från ledamoten Jan Tigerström (M) om ifall körfält längs Åkeshovsvägen har stängts permanent.

Beslut

Trafiknämnden tackar för informationen.

§ 3**Anmälan av inkomna skrivelser till trafiknämnden**

Inkomna skrivelser m.m. till trafiknämnden enligt förteckning från den 8 oktober 2019 respektive den 24 oktober 2019 anmäls.

§ 4**Anmälan av delegationsbeslut fattade inom trafikkontoret**

Dnr T2019-00071

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden lägger anmälan till handlingarna.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 7 oktober 2019.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Daniel Helldén (MP) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

§ 5

Anmälan av protokoll från rådet för funktionshinderfrågor

Dnr T2019-00086

Protokoll 6/2019 från sammanträde med rådet för funktionshinderfrågor vid trafiknämnden och Stockholms Stads Parkerings AB från den 26 augusti 2019 anmäls.

§ 6

Anmälan av ekonomisk uppföljning månad 09/2019

Dnr T2019-00289

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden lägger anmälan till handlingarna.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 9 oktober 2019.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Daniel Helldén (MP) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

Särskilt uttalande

Mads Lundgaard (SD) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Jämfört med justerad budget omfördelas 5,3 miljoner kronor till lagning av vinterskador på stadens gator vilket är bra. Det är dock en droppe i havet jmf behoven.

Utöver potthål överallt i stadens vägnät har framkomligheten för fordon minskat vilket skapat stora problem för stockholmarna, näringslivet och turismen.

Men vad som är minst lika anmärkningsvärt. Kostnaderna, inte minst för alla nya cykelvägar, har exploderat. Senast i juni ombads exempelvis nämnden bevilja 57 miljoner extra till den försenade ombyggnationen med cykelvägar och gångvägar på Vasagatan.

Här ingick utöver ökade konsultkostnader 27 miljoner kronor till att värma upp 7000 m² gångväg på Vasagatan. 27 miljoner som kunde gjort långt mera nytta för att reparera de potthål som finns överallt i stadens vägnät.

Stockholms bilister och besökare betalar 830 miljoner kronor i parkerings - och felparkeringsavgifter.

De borde som ett minimum kunna förvänta sig fungerande vägar och framkomlighet tillbaka.

Istället får de potthål, minskat framkomlighet, högra parkeringsavgifter och ”Miljö”zoner.

Ansvar vilar tungt på trafikborgarrådet men ytterst på majoriteten under ledning av Moderaterna som givit honom uppdraget.

§ 7

Cykelbana på Värtavägen. Slutredovisning

Dnr T2013-313-06573

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner slutredovisning avseende ny gång- och cykelbana på Värtavägen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 25 september 2019.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Daniel Helldén (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Peter Backlund (L), Johan Fälldin (C) Mikael Valier (KD), Maria Mustonen m.fl. (V) och Jan Valeskog m.fl. (S) föreslår att nämnden beslutar enligt kontorets förslag (se beslutet).

- 2) Mads Lundgaard (SD) föreslår att nämnden beslutar att avslå kontorets förslag till beslut.

Beslutsgång

Ordföranden Daniel Helldén (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag som stöds av ordföranden Daniel Helldén (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Peter Backlund (L), Johan Fälldin (C) Mikael Valier (KD), Maria Mustonen m.fl. (V) och Jan Valeskog m.fl. (S).

Reservation

Mads Lundgaard (SD) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag om avslag.

Särskilt uttalande

Maria Mustonen m.fl. (V) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Vi uppskattar att slutredovisningen har ambitionen att redovisa var de genomförda satsningarna avviker från stadens rekommendationer och styrdokument. Tyvärr är det fortfarande svårt att utifrån bedöma varför en del avvägningar gjorts, samt hur heltäckande redovisningen är.

Tre exempel på framkomlighetshinder som inte nämns i slutrapporten är:

- Att cykelbanan på sträckan ut från Karlaplan (där den bör ha högst prioritet) avbryts för en utfart.
- Att cykelbanan ut mot Valhallavägen har mycket tvära kurvor, särskilt i jämförelse med körbanan bredvid.
- Att trafikljusen över Valhallavägen på inget vis är anpassade efter den korsande cykeltrafiken.

Vi ser fram emot att arbetet i linje med framkomlighetsstrategin och andra styrdokument får fortsatt förtydligat fokus, och att alla avsteg dokumenteras tydligt, välmotiverat och så heltäckande som är rimligt genomförbart. Detta inkluderar som ett minimum korsningar, trafikljus och avsmalningar.

§ 8**Klottersanering av privata fastigheter. Svar på uppdrag från kommunfullmäktige**

Dnr T2019-01103

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner slutredovisningen av uppdraget enligt vad som följer av kontorets tjänsteutlåtande.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 26 augusti 2019.

Nämndens behandling av ärendet**Framlagda förslag till beslut**

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Daniel Helldén (MP) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

§ 9**Är dispensen för boendeparkering förenlig med ett växande Stockholm? Svar på uppdrag från kommunfullmäktige**

Dnr T2016-03245

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner kontorets redovisning som svar på uppdraget.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 25 september 2019.

Nämndens behandling av ärendet**Framlagda förslag till beslut**

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Daniel Helldén (MP) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

Särskilt uttalande

Jan Valeskog m.fl. (S) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Trafikkontoret har gjort en utredning om dispensen för boendeparkering är förenlig med ett växande Stockholm. Kontorets bedömning är att boendeparkeringssystem bör anpassas till att följa principerna i parkeringsstrategin och gällande lagstiftning samt att nybyggda fastigheter därför bör uteslutas från boendeparkeringssystemet för att inte nybyggnation ska medföra att efterfrågan på gatuparkering överstiger tillgången. Eftersom färdigställandet av en fastighet är en lång process anser kontoret att ”nybyggda” i detta sammanhang ska tolkas som datum för lagakraftvunnet bygglov. Vi delar trafikkontorets bedömning.

Förhoppningsvis kommer utvecklingen av exempelvis mobilitetstjänster och bilpooler på sikt att starkt minska behovet av boendeparkering. Det kommer att möjliggöra ett mer effektivt nyttjande av gatu- och tomtmark så att de yt- och transporteffektiva trafikslagen främjas och de offentliga rummen (gator, torg, platser och parker) utvecklas. Denna utveckling måste främjas och längs vägen finns flera viktiga instrument som borde användas.

Lagstiftningens intentioner är att boendeparkering i huvudsak ska ske på tomtmark, vilket är bra. Detta är dock i praktiken inte möjligt i alla bostadsområden i Stockholm. Anledningen är att sådan tomtmarksparkering inte alltid finns tillgänglig, ens om de boende skulle vara villiga att betala för sådan parkering som då främst utgörs av garageplatser. Trots att det är en liten andel av exempelvis innerstadens ca 185 000 hushåll som har bil så finns inte garageplatser tillgängliga i tillräcklig omfattning. Det är därför viktigt att minska skillnaderna mellan avgifterna för gatuparkering och tomtmarksparkering, särskilt i stadsdelar där det råder brist på parkeringsplatser. På så sätt minskar även skälen till att upprätthålla en dispens för boendeparkering.

Trafikkontorets ärende tar främst upp frågan om boendeparkering i samband med nyproduktion av bostäder där staden har utvecklat ett system med så kallade gröna parkeringstal. De gröna parkeringstalen är ett viktigt instrument för att minska behovet av boendeparkering, bland annat genom att göra det attraktivt för byggherrar att prioritera eldrivna bilpooler före parkeringsplatser vid nybyggnation. Denna policy och dess påverkan har ännu inte kunnat utvärderas men inriktningen är tydlig: minska behovet av parkeringsplatser i nyproduktion mot att alternativa mobilitetstjänster erbjuds.

I ärendet diskuteras hur ett borttagande av dispensen för boendeparkering kommer att hålla i en juridisk prövning, exempelvis om en bilägare som inte kan erbjudas garageplats i nya projekt kräver boendeparkeringstillstånd som grannarna i området har. Kontorets bedömning är att det är möjligt att neka vissa bilägare boendeparkering, även om inte garageplats kan erbjudas i den nya fastigheten och även om likabehandlingsregeln enligt kommunallagen skulle kunna tala för något annat. För några år sedan kom dock juridiska avdelningen på stadsledningskontoret fram till att det skulle strida mot likabehandlingsprincipen att neka någon bilägare boendeparkering med hänvisning till att bostaden är nyproducerad. Det juridiska läget verkar alltså vara oklart och svårtolkat. Idag finns inget prejudikat i frågan.

Kommunfullmäktige i Göteborg beslutade för några år sedan att man kan neka boendeparkeringstillstånd för boende i nyproduktion, beslutet har inte överklagats och principfrågan har därför fortfarande inte prövats i högre instans. Ett liknande beslut i Stockholms stad har större sannolikhet att överklagas.

Det är viktigt att parkeringsfrågorna hanteras enligt gällande lagstiftning om parkeringens ordnande och att gator med brist på parkeringsplatser avgiftsätts på sådant sätt att målet om minst 15 procent lediga platser uppnås. Det är också viktigt att den parkeringsplan som antagits för kommunfullmäktige fullföljs. För att erhålla legitimitet bland medborgarna i trafikfrågor krävs att reformer görs utan att det framstår som att staden bryter mot, eller agerar i strid mot, gällande lagstiftning. Tyvärr har vi sett flera exempel på det under senare tid med det blågröna styret.

För att göra staden mer attraktiv och för att minska klimatutsläppen måste privatbilismen minska. Då kan också ytor som idag används av biltrafiken istället användas för de yt- och transporteffektiva trafikslagen och de offentliga rummen (gator, torg, platser och parker). Som ett led i detta bör ambitionen vara att det på sikt inte ska finnas något behov av boendeparkering, även om vi samtidigt ser att behovet sannolikt kommer att finnas kvar under överskådlig tid. Utvecklingen behöver drivas på med olika styrmedel. I takt med att parkeringsplanen införs och att alternativa mobilitetslösningar blir vanligare kan behovet av boendeparkering minskas.

§ 10**Möjligheternas Stockholm – Vision 2040. Svar på remiss från kommunstyrelsen**

Dnr T2019-02575

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen och överlämnar det till kommunstyrelsen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 9 september 2019.

Nämndens behandling av ärendet**Framlagda förslag till beslut**

- 1) Ordföranden Daniel Helldén (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Peter Backlund (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD), Jan Valeskog m.fl. (S) och Mads Lundgaard (SD) föreslår att nämnden beslutar enligt kontorets förslag (se beslutet).
- 2) Maria Mustonen m.fl. (V) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
 - 1 Att avslå Vision 2040 – Möjligheternas Stockholm som stadens nya vision.
 - 2 Att låta Vision 2040 – Ett Stockholm för alla och tillhörande Färdplanen för ett Stockholm för alla fortsätta vara stadens vision samt att därutöver anföra följande:

Vänsterpartiet anser att nuvarande Vision 2040 – Ett Stockholm för alla har kunskapsbaserade förutsättningar att tillsammans med Färdplanen för ett Stockholm för alla, som arbetades fram under förra mandatperioden, fungera utmärkt som måldokument även denna mandatperiod. Särskilt som inga andra argument än maktskiftet har framkommit som skäl för en revision av stadens vision.

En vision som byts varje mandatperiod blir i stort sett verkningslös i arbetet med att styra stadens långsiktiga utveckling. Om en vision ska stå sig över politiska majoritetsskiftet krävs ett annat grepp än att av maktpolitiska skäl revidera en vision som endast verkat i några få år. Staden och stockholmarna tjänar inte på att majoriteten av prestigeskäl undergräver syftet med ett långsiktigt visionsarbete, och vi vet inte ens om en reviderad version kommer att kombineras med gedigna kunskapsbaserade

strategier som i färdplanen. Det svåra är inte att formulera framtidsdrömmar, utan vad som krävs är faktabaserade strategier som leder framåt.

Vänsterpartiet vill istället bygga vidare på färdplanen som bygger på forskning och de gedigna kunskapsunderlag som togs fram inom ramen för Kommissionen för ett socialt hållbart Stockholm. Kommissionens uppdrag var att uppdraget att analysera skillnader i livsvillkor i staden och föreslå åtgärder för en jämlik och socialt hållbar utveckling på både lång och kort sikt. Genom att förkasta allt det grundläggande och forskningsbaserade arbete som gjordes går stadens miste om att utveckla strategier på medellång sikt, längre än varje årlig budget, för att utveckla staden på ett hållbart sätt. Färdplanen täcker redan många viktiga områden, men vi ser framöver ett behov av kompletteringar med nya kunskapsunderlag, exempelvis med frågor som rör klimatarbetet.

Beslutsgång

Ordföranden Daniel Helldén (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag som stöds av ordföranden Daniel Helldén (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Peter Backlund (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD), Jan Valeskog m.fl. (S) och Mads Lundgaard (SD).

Reservation

Maria Mustonen m.fl. (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Särskilt uttalande

Jan Valeskog m.fl. (S) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Inledningsvis vill vi konstatera att antagande av nya visioner vart fjärde år riskerar innebära att långsiktigheten och tilltron till färdriktningen blir begränsad. Vision 2030 fungerade som vision för staden i närmare 8 år. Det finns mycket som talar för att Vision 2040 – *Ett Stockholm för alla* skulle ha tillåtit att verka motsvarande tid för att garantera långsiktighet och kontinuitet i stadens verksamheter.

Med detta sagt bör det finnas starka skäl om man ändå väljer att revidera en vision som stadens verksamheter framgångsrikt jobbat för. De starka skälen går knappast att utläsa av ärendet utan får snarare ses i ljuset av att den dåvarande borgerliga oppositionen, vid antagandet av *Ett Stockholm för alla*, uttalade ambitionen att upphäva visionen vid ett maktskifte.

Det formella skälet för att vilja upphäva visionen var uppfattningen att den förankrats för dåligt. När samma borgerliga opposition nu i majoritet presenterar ett förslag till ny vision är det ett dokument som på intet sätt processats tillsammans med några andra aktörer utanför rotlarnas och stadsledningskontorets slutna värld (än möjligtvis med undantag av en utvald reklambyrå). Hade de borgerliga partierna menat allvar med sin uppfattning från tidigare behandling skulle ärendet ha hanterats annorlunda.

Med det sagt är det varje majoritets möjlighet att föreslå en ändring av vision. I detta fall väljer den borgerliga majoriteten att medvetet distansera sig från målet ett *Stockholm för alla*. Det är begripligt sett till den förda politiken.

När hyresrätter säljs ut och färre bostäder produceras och när skatten sänks på bekostnad av skolans, omsorgens och kulturens förutsättningar så kan man inte självklart utgå från att det upplevs som steg på vägen mot en stad för alla.

Även om vi i grunden uppskattar och instämmer med de delar, som i stort överensstämmer med den gällande visionen, som strävar efter att Stockholm ska vara en öppen stad där alla kan vara den de är så tycker vi att det finns stora problem med det förslag som nu remitterats.

I grunden handlar det om att diskrepansen mellan det som står i visionen och det som är den faktiska politiken är alltför stor.

Låt oss bara peka på några tydliga illustrationer.

- *Stockholms utbyggda kollektivtrafik är attraktiv och tillgänglig.* Möjligtvis med sikte på 2040 eftersom den nuvarande majoriteten flera gånger avslagit förslag om att tidigarelägga tunnelbaneutbyggnaden genom förskottering. I själva verket leder nuvarande politik till mer trängsel under lång tid och till att bilen blir ett fortsatt attraktivt vägval.
- *Ett målmedvetet arbete för säkerhet och trygghet har minskat risken för brott, olyckor och oönskade händelser.* Ytterligare ett mål alla är överens om, men som rimmar illa med att majoriteten ännu inte genomfört en krisledningsövning för staden.
- *Ett aktivt tillgänglighetsarbete och ändamålsenligt stöd skapar förutsättningar för personer med funktionsnedsättning att delta fullt ut.* Det borde vara en självklarhet men samtidigt översvämmas staden av elsparkcyklar som hindrar framkomlighet och omsorgen

om personer med funktionsnedsättning fick 2019 den lägsta uppräkningsen på åtskilliga år.

Listan på områden där de fina orden inte stämmer med vad som genomförts kunde varit längre. Det är inget fel att ha ambitioner som går utöver vad man hittills genomfört. Tvärtom är det en naturlig del av en vision som utvecklar staden på sikt. Om det, på område efter område, däremot visar sig föras en politik som är motsatt mot de fina orden och när medborgarna upplever att visionen mer blir av en reklambyråprodukt än ett styrande dokument för vad som händer i stadens verksamhet blir värdet av visionen lägre.

I sin reservation, när Stockholm antog visionen om ett Stockholm för alla, anförde de borgerliga partierna att visionen för mycket fokuserade på stadens egna verksamheter och vad dessa skulle göra. Det förslag till vision som nu presenterats har tagit intryck av denna kritik och avstår nästan helt från att precisera vad stadens verksamheter ska göra för att uppnå önskelistan. Vi tror att det riskerar innebära en svagare måluppfyllelse och i förlängningen att det inte bidrar till möjligheternas Stockholm.

Vi anser därför att stadens verksamheter även framgent bör arbeta i enlighet med den gällande visionen om ett Stockholm för alla och att förslaget därmed bör avslås.

§ 11

Klimatneutral bygg- och anläggningssektor. Motion från Emilia Bjuggren (S). Svar på remiss från kommunstyrelsen

Dnr T2019-02089

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 24 september 2019.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Daniel Helldén (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Peter Backlund (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD) och Mads Lundgaard (SD) föreslår att nämnden beslutar enligt kontorets förslag (se beslutet).
- 2) Maria Mustonen m.fl. (V) och Jan Valeskog m.fl. (S) föreslår att nämnden beslutar att tillstyrka motionen samt att därutöver anföra följande:

Stockholms stad utlyste nyligen klimatnödläge. I en intervju med Aktuell Hållbarhet säger finansborgarrådet att det deklarerade nödläget kommer att bidra till minskade utsläpp inom exempelvis bygg-, transport- och avfallssektorn.

– Städerna står för 80 procent av utsläppen och inom ramen för det här initiativet kommer det ske konkreta åtgärder, säger finansborgarrådet Anna König Jerlmyr (M). ("Stockholm med och utlyser globalt klimatnödläge", Aktuell Hållbarhet, 2019-10-09.)

Med anledning av klimatnödläget säger miljöborgarrådet Katarina Luhr (MP) till Dagens Nyheter att en av de stora utmaningarna är konsumtionsutsläppen från livsmedelssektorn, byggsektorn och flygandet som staden också behöver ta ett grepp om. ("C40-städerna utlyser globalt klimatnödläge", Dagens Nyheter, 2019-10-09.)

Att trafikkontoret däremot tycker att det redan görs tillräckligt är anmärkningsvärt. I sitt tjänsteutlåtande skriver de att de inte ser några hinder för att införa en strategi för klimatsmart bygg- och anläggningssektor till år 2040, men anser inte att den är nödvändig eftersom nuvarande arbetsmetoder tillräckliga.

I verkligheten är det dock så att klimatpåverkan från byggfasen inte bara har varit konstant, utan till och med ökat. Anledningen är att klimatbelastningen från själva byggprocessen, från materialutvinning till färdig byggnad eller anläggning, sällan beaktas. Att ta fram och implementera en strategi för klimatneutral bygg- och anläggningssektor till år 2040 skulle ta ett samlat grepp om frågan och leda till minskade utsläpp.

Beslutsgång

Ordföranden Daniel Helldén (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag som stöds av ordföranden Daniel Helldén (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Peter Backlund (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD) och Mads Lundgaard (SD).

Reservation

Maria Mustonen m.fl. (V) och Jan Valeskog m.fl. (S) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

§ 12**Mobilitet som tjänst. Förhållningssätt**

Dnr T2019-01758

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner kontorets förslag på förhållningssätt till Mobilitet som tjänst i enlighet med kontorets tjänsteutlåtande.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 16 september 2019.

Nämndens behandling av ärendet**Framlagda förslag till beslut**

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Daniel Helldén (MP) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

§ 13**Trafikolyckor 2018. En årlig redovisning av trafikolycksutvecklingen. Lägesrapport**

Dnr T2019-02570

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner lägesrapporten om trafikolycksutvecklingen i Stockholm 2018.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 22 augusti 2019.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Daniel Helldén (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Peter Backlund (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD), Maria Mustonen m.fl. (V) och Mads Lundgaard (SD) föreslår att nämnden beslutar enligt kontorets förslag (se beslutet).
- 2) Jan Valeskog m.fl. (S) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
 - 1 Att godkänna lägesrapporten om trafikolycksutvecklingen i Stockholm 2018.
 - 2 Att ge trafikkontoret i uppdrag att ta fram ett nytt trafiksäkerhetsprogram med fokus på oskyddade trafikanter, där en del av programmet handlar om hur staden ska analysera trafikolyckornas samhällskostnader.
 - 3 Att ge trafikkontoret i uppdrag att komplettera den årliga rapporten om trafikolycksutvecklingen med förslag på fördjupade analyser och åtgärdsförslag för ökad trafiksäkerhet.
 - 4 Att ge trafikkontoret i uppdrag att ta fram en analys av klimatförändringarnas påverkan på antal olyckor för oskyddade trafikanter, främst under vinterhalvåret.
 - 5 Att trafiknämnden initierar en informationskampanj med fokus på de oskyddade trafikanternas situation i Stockholmstrafiken.
 - 6 Att därutöver anföra följande:

Att förbättra trafiksäkerheten måste vara högt prioriterat för staden. I trafiksäkerhetsprogrammet finns ett trafiksäkerhetsmål om att minska antalet omkomna och svårt skadade i trafiken med 40 procent till år 2020. Något mål för oskyddade trafikanter som skadas genom t.ex. fallolyckor eller singelolyckor med cykel finns inte.

Oskyddade trafikanter, det vill säga trafikanter som inte färdas bakom något skyddande hölje, är överrepresenterade i trafikskadestatistiken generellt och i synnerhet bland de skadade och omkomna.

Gångtrafikanter drabbas i störst utsträckning av olyckor i trafiken, 37 procent av samtliga skadade och omkomna under 2018. Den vanligaste anledningen är att en gångtrafikanter har fallit, snubblat eller halkat i trafikmiljön. Sådana fallolyckor är inte bara den i särklass vanligaste trafikolyckan, utan också den olyckskategori där flest personer skadas allvarligt. Oftast

är det kvinnor som drabbas, och allra störst risk att skadas eller omkomma har kvinnor över 65 år.

Singelolyckorna med fotgängare sker främst under vintermånaderna december till mars. Den enskilt största olycksgenererande händelsen i statistiken för 2018 var snöfallet som föll över staden den 17 januari med många fall- och upphinnandeolyckor som följd. Trafikkontoret skriver att detta indikerar hur starkt sammankopplade fallolyckor i trafikmiljö är med väder och vinterunderhållet på gångstråken, och hur stor roll stadens och andra väghållares underhållsarbete spelar.

För att minska antal omkomna och svårt skadade i trafiken behöver mer göras när det kommer till oskyddade trafikanter. Ett nytt trafiksäkerhetsprogram bör därför tas fram med särskilt fokus på oskyddade trafikanter. Trafiksäkerhetsprogrammet bör även kompletteras med en redovisning och analys av trafikolyckornas omfattning och samhällskostnader i Stockholmstrafiken. Detta är särskilt viktigt mot bakgrund av att bristerna i statistiken innehåller mörkertal, främst gällande olyckor med oskyddade trafikanter som cyklister och fotgängare.

Andra delar bör vara hur trafiknämndens årliga rapport om trafikolycksutvecklingen kan användas. Den kan t.ex. kompletteras med förslag på fördjupade analyser och prioriterade åtgärder om allt ifrån punktåtgärder på de mest olycksdrabbade platserna till generella förslag så som geofencing, sopsaltning av gångbanor, cykelhjälskampanjer samt hantering av lånecyklar, elsparkcyklar och andra nya transportmedel som ställs i vägen och förändrar stadsbilden.

Det är också betydelsefullt att analysera hur klimatförändringarna kommer att påverka vinterväglaget. I och med kraftigare nederbörd och snabbare temperaturväxlingar blir det svårare att klara halkbekämpningen på isbelagda gång- och cykelbanor, vilket skedde i Stockholm i början på år 2019. Med fler sådana situationer kommer de framtida kostnaderna för vinterväghållningen att öka kraftigt, särskilt med tanke på att en rimlig vinterväghållning behöver upprätthållas för att minimera antalet fallolyckor för gångtrafikanter.

Slutligen bör staden initiera en särskild informationskampanj som har fokus just på de oskyddade trafikanternas situation i Stockholmstrafiken. Vikten av anpassning av hastigheter, betydelsen av större hänsyn till varandra för samtliga trafikslag, användning av cykelhjälm för minskning av

allvarliga skador hos cyklister och inte minst en allmän information om faktiska risker för liv och hälsa som finns för trafikanter i en storstad som Stockholm.

Beslutsgång

Ordföranden Daniel Helldén (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag som stöds av ordföranden Daniel Helldén (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Peter Backlund (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD), Maria Mustonen m.fl. (V) och Mads Lundgaard (SD).

Reservation

Jan Valeskog m.fl. (S) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Vid protokollet

Åse Geschwind