

Tid Torsdagen den 21 april 2022 kl. 16.00 – 16:25
Plats Stora kollegiesalen, Stadshuset
Justering Tisdagen den 3 maj 2022, §§ 1-7, 9, 10, 12, 13, 16-19, 23-27

Omedelbart justerade paragrafer

Justering Torsdagen den 21 april 2022, §§ 8,11, 14, 15, 20-22

Daniel Helldén

Marlene Karlén

Närvarande**Beslutande ledamöter:**

Daniel Helldén (MP), ordföranden

Ulla Hamilton (M)
Jan Tigerström (M)
Eva Ekmehag (M)
Åsa Nilsson Söderström (L)
Johan Fälldin (C)
Mikael Valier (KD)
Inger Edvardsson (S)
Emmelie Renlund (S)
Marlene Karlén (V)

Tjänstgörande ersättare:

Joel Höglund (V)	för vice ordförande
	Rikard Warlenius (V)
Bengt Ohlsson (S)	för Jan Valeskog (S)
Tomas Tetzell (M)	för Peter Wallmark (SD)

Ersättare:

Bo Arkelsten (M)
Bo Lindner (M)
Linnéa Sandström Lange (L)
Camilla Kylenfelt (MP)
Svante Linusson (C)
Emil Stensson (S)
Katja Jassey (V)
Malin Ericson (Fi)

Tjänstemän:

Tillförordnade förvaltningschefen Philip Hall, Mikaela Dahlberg, Ulrika Falk, Kersti Hedqvist, Mattias Lundberg, Alva Matsdotter och personalföreträdaren Luis Lopez §§1-11 samt borgarrådssekreteraren Elin Hylander.

§ 15**Trafiksäkerhetsplan**

Dnr T2020-03235

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag.

- 1 Trafiknämnden godkänner återrapporteringen av remissen av Trafiksäkerhetsplan.
- 2 Trafiknämnden godkänner för egen del Trafiksäkerhetsplan och hemställer till kommunfullmäktige att godkänna Trafiksäkerhetsplan.
- 3 Trafiknämnden ger trafikkontoret i uppdrag att leda arbetet med åtgärdsplanen.
- 4 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 14 februari 2022.

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

- 1) Ordföranden Daniel Helldén (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Åsa Nilsson Söderström (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD) och Marlene Karlén m.fl. (V) föreslår (se beslutet).
- 2) Inger Edvardsson m.fl. (S) föreslår att nämnden beslutar att i huvudsak godkänna förvaltningens förslag till beslut, samt att därutöver anföra följande:

Det gläder oss att staden tagit fram ett förslag till ny trafiksäkerhetsplan. Det är något som vi har föreslagit flera gånger, bland annat i en motion i maj 2019. Vi har lyft att fokus på oskyddade trafikanter måste öka, och vi välkomnar att detta nu görs i förslaget till ny plan.

Den i särklass vanligaste trafikolyckan är fallolyckor bland gående, det vill säga att man halkar, snubblar eller ramlar när man promenerar. Fallolyckor bland fotgängare är inte bara den absolut vanligaste trafikolyckan, utan också den olyckskategori där flest personer skadas allvarligt. De flesta som skadas i en fallolycka är kvinnor och många är äldre. Den vanligaste orsaken till fallolyckan är halka på grund av snö och is.

Den näst vanligaste trafikolyckan där trafikanten skadas allvarligt är singelolycka med cykel. Även här är halka på grund av snö och is, men också löst grus, de vanligaste vägomständigheterna.

Vinterväghållningen för gående och cyklister är således avgörande för att minska de allvarliga trafikolyckorna i Stockholm. Att stadens vinterväghållning framgångsrikt utvecklats med sopsaltning av cykelbanor är mycket bra, men det krävs mer åtgärder för de gående. Det är bra att vinterväghållningen nämns i åtgärdsplanen, men det behövs skarpare skrivningar än att staden ska ställa krav och följa upp sina krav. Ambitionerna för sopsaltning av gångbanor måste höjas.

När det kommer till vinterväghållning är det 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. 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.

Brist på säkerhet och trygghet påverkar stockholmarnas resval och är inte bara ett hinder för aktivt resande så som cykling utan också ett hinder för kollektivtrafikresande. Anledningen är att en kollektivtrafikresa måste ses från dörr till dörr – om inte gång- eller cykelbanan till kollektivtrafiken är säker och trygg så väljs även kollektivtrafik bort. Därför är en säker och trygg gatumiljö för gående och cyklister även viktig för kollektivtrafikresandet.

I motionen från maj 2019 lyfte vi att trafiksäkerhetsplanen bör kompletteras med en redovisning och analys av trafikolyckornas omfattning och samhällskostnader. Detta är särskilt viktigt mot bakgrund av bristerna i statistiken och de stora mörkertalen, främst gällande olyckor med oskyddade

trafikanter som cyklister och fotgängare. Det gläder oss att förslaget till trafiksäkerhetsplan nu innehåller en analys av kostnader för olyckor. Vi kan läsa att olycksvärderingen för vägtrafikolyckor på det kommunala vägnätet i Stockholms stad uppgår till cirka 6,5 miljarder kronor per år. Av detta står fallolyckor för 2,9 miljarder kronor och singelolyckor med cykel för 1,6 miljarder kronor. Det är oerhörda kostnader. Som en jämförelse kostade all vinterväghållning 175 miljoner kronor för hela vintersäsongen 2020/2021, alltså 6 procent av kostnaderna för endast fallolyckorna. Att förbättra vinterväghållningen så att olyckorna minskar är med andra ord en samhällsekonomisk investering, utöver det ovärderliga i att det mänskliga lidandet minskar.

I förslaget till trafiksäkerhetsplan kan vi läsa att elsparkcyklarna innebär en ökning av antalet olyckor. Det handlar inte bara om singelolyckor bland elsparkcyklister, utan även fler fallolyckor för gående och fler kollisioner med andra trafikanter så som cyklister och gående. Vi anser inte att skrivningarna om elsparkcyklar i förslaget till trafiksäkerhetsplan är tillräckliga. Det behövs en fördjupad analys av elsparkcyklarnas konsekvenser för trafiksäkerheten. Staden behöver ställa krav på exempelvis hastighetsbegränsning, begränsning till en person per elsparkcykel, alkoholmätare och åldersgräns. Även en informationskampanj behövs om vilka trafikregler som gäller för elsparkcyklar och vilka riskfyllda situationer som kan uppstå i trafiken. Uppställningsplatser behövs också. Elsparkcyklar som ligger slängda runt om i vår gatumiljö bidrar inte bara till otrygghet utan även till sämre framkomlighet och fler olyckor, inte minst bland rörelsehindrade och äldre.

Nöjdheten med trafiksäkerheten för gående och cyklister har minskat och var år 2020 nere på endast 31 procent. En anledning till detta är konflikterna mellan olika trafikslag, något som ökar i och med att mångfalden av olika typer av fordon ökar. I trafikmiljön finns nu en mängd varianter på fordon, så som cyklar i olika storlekar från små barncyklar till vikcyklar och stora lastcyklar, cyklar i olika varianter som drivs fram av elkraft istället för muskelkraft, elsparkcyklar, eldrivna skateboards och hoverboards. Mycket tyder på att utvecklingen framöver kommer att innebära en än större variation och mångfald av olika typer av mikromobilitet. En utveckling med såväl större, bredare och längre cyklar, mindre och lättare fordon samt mikromobilitet med stor variation i hastighet ställer ökade krav på utformningen av främst cykelinfrastrukturen. Det kommer att krävas stora

åtgärder för att undvika att konflikterna mellan olika trafikslag eskalerar till dess att situationen blir ohållbar för samtliga trafikslag. En av de viktigaste åtgärderna för att skapa trygga och trafiksäkra miljöer är trafikseparering av cykelbanor. En väl fungerande cykelinfrastruktur underlättar för såväl cyklister som gångtrafikanter och bilister.

Staden bör 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.

Vi tycker att det är bra att trafiksäkerhetsplanens mål och inriktning ska följas av en åtgärdsplan med konkreta och tidsatta åtgärder. Det är också bra att åtgärdsplanen och dess åtgärder ska följas upp årligen. I förslaget står det att uppföljningen gör det möjligt att ändra ambitionsnivå och prioriteringar. Det framgår dock inte vem mottagaren av uppföljningen är och vem som beslutar om ny åtgärdsplan. Vi anser att den årliga uppföljningen ska presenteras för trafiknämnden tillsammans med eventuella ändringar i ambitionsnivå och prioriteringar.

I motionen från maj 2019 föreslår vi också att det behövs fördjupade analyser av vissa frågor kopplade till trafiksäkerhet. Vi har redan nämnt två: elsparkcyklarnas konsekvenser för trafiksäkerheten samt klimatförändringarnas konsekvenser för att upprätthålla en trafiksäker vinterväghållning. När den årliga uppföljningen presenteras skulle det vara bra att även presentera en fördjupad analys av viktiga frågor för trafiksäkerheten.

Idag får nämnden en årlig rapport om trafikolycksutvecklingen. Den årliga uppföljningen av trafiksäkerhetsplanens åtgärdsplan kan med fördel presenteras för nämnden i samband med rapporten om trafikolycksutvecklingen. Den bör också kompletteras med förslag på punktåtgärder vid de mest olycksdrabbade platserna i staden. Även detta har vi föreslagit i motionen från maj 2019.

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), Åsa Nilsson Söderström (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD) och Marlene Karlén m.fl. (V).

Reservation

Inger Edvardsson m.fl. (S) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Särskilt uttalande

Marlene Karlén m.fl. (V) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Eftersom den uppdaterade versionen av trafiksäkerhetsplanen inte innehåller några större förändringar på de områden vi lyfte i samband med att planen skickades ut på remiss så upprepar vi här några av våra önskemål om områden som vi tycker borde ha givits mer utrymme.

Att bygga rätt från början. Planen fastslår att trafiksäkerhetsperspektivet ska genomsyra hela plan- och byggprocessen. Det är bra men otillräckligt, om inte samtidigt en god framkomlighet säkras. Staden bör i texten ge tydligare löften om att alla nybyggen, förtätningar och ny infrastruktur ska följa framkomlighetsstrategins kriterier, vilket inkluderar både god framkomlighet och förbättrad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter.

Lägre och bättre efterlevda hastighetsgränser. Den uppdaterade texten innehåller ett förtydligande om att "För att effektivt motverka dödsfall samt allvarliga skadefall bland äldre personer bör 30 km/h vara den dimensionerande hastigheten på platser där motorfordon, fotgängare och cyklister blandas". Det är en förbättring, men detta faktum behöver fortfarande få större genomslag i form av fortsatt arbete för sänkta hastighetsgränser och hastighetssäkrade korsningar.

Inte heller den i uppdaterade planen görs kopplingen mellan utökad sopsaltning för både fotgängare och cyklister och en minskning av användandet av grus, som ofta orsakar singelolyckor.

Till sist instämmer vi med ett av remissvaren, som påpekar att det är hög tid att registrera olyckor som involverar elsparkcyklar separat från cykelolyckor. Detta krävs för att kunna vidta åtgärder med bättre träffsäkerhet.

Ersättaryttrande

Malin Ericson (Fi) instämmer i förslag från Inger Edvardsson m.fl.
(S).

Vid protokollet
Alva Matsdotter