

Tid Tisdagen den 19 oktober 2021 kl. 17.00 – 17.35
Plats Bolindersalen, Tekniska nämndhuset
Justering Måndagen den 1 november 2021, §§ 1-9, 12-13, 15-17

Omedelbart justerade paragrafer

Justering Tisdagen den 19 oktober 2021, §§ 10-11, 14, 18

Katarina Luhr

Isak Öhrlund

Närvarande**Beslutande ledamöter:**

Katarina Luhr (MP) ordföranden

Torbjörn Erbe (M)
Fritz Lennaárd (M)
Jonas Nilsson (M) §§ 1-17
Amelie Langby (M)
Patrik Silverudd (L)
Gunnar Caperius (C) §§ 1-17
Felix Antman Debels (S) §§ 1-17
Jakob Sahlin (S)
Rose-Marie Rooth (V)
Urban Emson (SD) §§ 1-17

Tjänstgörande ersättare:

Isak Öhrlund (S)	för Emilia Bjuggren (S) vice ordföranden
Frida Nehrfors Hultén (V)	för Deniz Butros (V) §§ 1-17
Sinikka Suutari (S)	för Felix Antman Debels (S) § 18
Maria Mustonen (V)	för Deniz Butros (V) § 18

Ersättare:

Torbjörn Ebérus (M) §§ 1-17
Maria Kihlström (M) §§ 1-17
Felix Schartner Giertha (MP) §§ 1-17
Maja Boström (C) §§ 1-17
Ulrika Hoff (KD) §§ 1-17
Sinikka Suutari (S) §§ 1-17
Maria Mustonen (V) §§ 1-17
Tapani Juntunen (SD) §§ 1-17

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Anna Hadenius, Timmie Aspelin, Erica Fiume, Anders Kandelin, Monika Gerdhem, Sara Högne, Gustaf Landahl, Daniel Persson, Emily Tjäder samt borgarrädssekreteraren Yrsa Lindberg och personalföreträdaren Luis Lopez §§ 1-17.

Remiss från trafikkontoret, Dnr T2020-03235

Dnr 2021-9659

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.
- 2 Miljö- och hälsoskyddsnämnden översänder nämndens svar till trafikkontoret.
- 3 Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 27 september 2021

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

- 1) Ordföranden Katarina Luhr (MP), Torbjörn Erbe m.fl. (M), Patrik Silverudd (L), Gunnar Caperius (C) och Rose-Marie Rooth m.fl. (V) föreslår (se beslutet).
- 2) Felix Antman Debels m.fl. (S) föreslår att nämnden i huvudsak godkänner 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 socialdemokrater 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 Socialdemokraternas motion 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 vicyklar 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, betydelser 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 socialdemokrater 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 Katarina Luhr (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag som stöds av ordföranden Katarina Luhr (MP), Torbjörn Erbe m.fl. (M), Patrik Silverudd (L), Gunnar Caperius (C) och Rose-Marie Rooth m.fl. (V).

Reservation

Felix Antman Debels m.fl. (S) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Särskilt uttalande

Rose-marie Rooth m.fl. (V) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Västerpartiet välkomnar att Stockholms stad tar ett samlat grepp om trafiksäkerheten och ser positivt på planens inriktning. Planen är väl genomtänkt och vi välkomnar det förvaltningsövergripande angreppssättet som innebär att trafiksäkerhetsarbetet inte endast är trafiknämndens ansvar utan bör genomsyra hela plan- och stadsbyggnadsprocessen. Vi instämmer med förvaltningen som konstaterar att trafik- och samhällsplanering som främjar säker gång- cykel- och kollektivtrafik också är gynnsamt för miljön och klimatet. Därför är det av stor vikt att skapa trafikmiljöer som är trafiksäkra och upplevs som trygga för oskyddade trafikanter. Detta innebär även att trafikmiljöer planeras och byggs så att de förebygger konflikter mellan de hållbara trafikslagen. Även låga hastigheter är fördelaktiga både för miljön och för trafiksäkerheten, och därmed finns det många synergier mellan dessa målsättningar.

Angående kollektivtrafiken vill vi lyfta målkonflikten mellan trafiksäkerheten å ena sidan och bussarnas framkomlighet, busschaufförernas arbetsmiljö och resenärskomfort å andra sidan. Olika typer av farthinder medför en påfrestning för chaufförerna som behöver passera ett stort antal farthinder under ett arbetspass. Arbetsmiljöaspekten bör vara en prioriterad fråga vid utformningen av farthinder. Rekommendationen bör vara att införa dynamiska sådana som tar hänsyn till bussarnas framkomlighet.

Utöver det som förvaltningen anfört behöver elsparkcyklarna adresseras i Trafiksäkerhetsplanen, då de för närvarande medför stora trafiksäkerhetsproblem, både för trafikanterna som använder dem och för övriga trafikanter såsom gående, cyklister och bussförare. De orsakar framkomlighetsproblem för kollektivtrafiken och på trottoarerna, särskilt besvärligt för äldre och människor med funktionsvariationer. Det har kommit mycket oroande rapporter från sjukvården om det ökande antalet olyckor med elsparkcyklar inblandade.

Vi efterlyser också lägre och bättre efterlevda hastighetsgränser. Som texten konstaterar är olyckor vid övergångsställen och med hastighetsbegränsningen 50 km/h de vanligaste. Dessa fakta borde få större genomslag i form av fortsatt arbete för sänkta hastighetsgränser och hastighetssäkrade korsningar. Generellt sänkta hastigheter i stadsmiljö leder också till ett jämnare flöde och minskat behov av farthinder med tidigare ovan nämnda problematik för busstrafiken.

Till sist förtjänar det att påpekas att utökad sopsaltning för både fotgängare och cyklister minskar användandet av grus, som annars är en av de vanligaste förekommande anledningarna till singelolyckor med cykel under vårmånaderna.

Urban Emson (SD) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Sverigedemokraterna ser positivt på arbetet med att öka Trafiksäkerheten, men förstår inte riktigt varför förvaltningen anser sig behöva vinkla frågeställningarna till något som behöver besvaras med att vi behöver mer infrastruktur för cyklar. Vi har tidigare sett att arbetet runt infrastruktur för cykling bedrivs efter i sig absurda målsättningar som att x% av antalet totala resor i Stockholm skall göras med cykel. Fler cykelvägar måste ställas i relation till andra användningsområden som gör anspråk på samma begränsade yta.

Förvaltningen anger också att man får minskat trafikarbete om man ökar antalet gång- och cykelleder. Detta låter märkligt då man rimligen behöver göra just trafikarbeten för att ställa om infrastruktur från ett syfte till ett annat.

Vidare föreslås att varuleveranser skall skes nattetid för att minska risken för olyckor. Man uppmärksammar visserligen den ganska påtagliga risken för buller och störd nattsömn för Stockholms invånare - men avfärdar det i nästa mening med att man skall undvika stadens vibrationskänsliga sträckor. Vad gör man med varuleveranser som måste ske på vibrationskänsliga sträckor? Och vilka är dessa vibrationskänsliga sträckor som tusentals chaufförer skall ta hänsyn till?

En bättre planerad och mindre skadebenägen cykelinfrastruktur är ett bra förslag. Likaså finns det en poäng när man talar om att vissa cykeltäta städer har en bättre och mindre skadebenägen cykelinfrastruktur. Man bör dock fråga sig i vilken utsträckning cyklisternas egen inställning har för roll i detta. Alla som har rört sig i Stockholm har säkert noterat med vilken fart och brist på hänsyn en del cyklister far fram, vilket säkert har en påverkan på olycksfrekvensen.

Sammantaget anser Sverigedemokraterna att en bättre, men inte nödvändigtvis en mer omfattande cykelinfrastruktur är att önska. Det bör inte ses som en självklarhet som antyds i planen att minskad bilism i staden alltid är av godo, många invånare som behöver bilen. Därför bör man väga planeringen

av satsningar på infrastruktur på de faktiska behoven, inte baserat på en kommunal politik med utopiska mål satta av en majoritet där ett nischparti med ensidig och populistisk agenda har oproportionerligt stort inflytande på viktiga beslut gällande Stockholms infrastruktur.

Vid protokollet
Timmie Aspelin