



Tid Torsdagen den 7 februari 2013 kl 16.35 – 17.00
Plats Stora Kollegiesalen, Stadshuset
Justerat Torsdagen den 7 februari 2013

Ulla Hamilton

Daniel Helldén

Närvarande

Beslutande ledamöter:

Ulla Hamilton (M), ordföranden
Daniel Helldén (MP), vice ordföranden

Bo Arkelsten (M)
Daniel Valiollahi (M)
Datevig Tjärnberg (M)
Marie Agmén (M)
Mark Klamberg (FP)
Jonas Naddebo (C)
Malte Sigemalm (S)
Annika Ödebrink (S)
Oskar Levin (S)
Martin Hansson (MP)
Kajsa Stenfelt (V)

Ersättare:

Peter Abelin (M)
Christoffer Kuckowski (M)
Christer Svärd (M)
Jesper Svensson (FP)
Göran Oljeqvist (KD)
Margareta Stavling (S)
Jimmy Lindgren (S)
Hanna Helsing (S)
Hampus Rubaszkin (MP)
Petra Schagerholm (MP)
Tobias Johansson (V)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Per Anders Hedkvist, Fredrik Alfredsson, Louise Bill, Åse Geschwind, Inga-Lill Hultin, Lars Jolérus och Katarina Jönsson samt personalföreträdaren Luis Lopez §§ 1-15 och biträdande borgarrådssekreteraren Martin Savén från roteln.

§ 20

Konsekvensbeskrivning av åtgärder som bör övervägas för att nå reviderade etappmål för vägtrafiken. (TRV2012/27782). Svar på remiss

Dnr T2012-300-07050

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.
- 2 Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 16 januari 2013.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Ulla Hamilton (M) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

Särskilt uttalande

Särskilt uttalande lämnas av vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) enligt följande:

Det är positivt att kontoret vill se en lägre hastighet inom tätbebyggt område. Lämplig skyltad hastighet bör avgöras utifrån den forskning som finns inom området. Staden har sedan drygt 10 år tillbaka 30 km/h på lokalgator, detta kan utvidgas till att omfatta samtliga gator i staden där det finns kontakt med oskyddade trafikanter. Ett sådant beslut kan göra staden mer mänsklig, minska risken för olyckor, bidra till ökad cykling och minskat buller.

I Trafikverkets rapport finns det en tendens att åtgärder för bättre trafiksäkerhet motiverar till högre bashastigheter i det nationella och regionala vägnätet. Högre hastigheter motverkar trafiksäkerhetsarbetet, och kan leda till att acceptansen för högre hastighet ökar generellt, samt även på vägunderlag som motiverar sänkta hastigheter. Som en jämförelse är det effektivare sett ur ett trafiksäkerhetsperspektiv att sänka hastigheten generellt på 70-vägnätet till 60 km/h (*fem färre dödade*) än att höja hastigheterna till 80 km/h på de delar som byggs om för att klara standardkraven på 80 km/h (*två färre dödade*). Det förefaller som att en ökad hastighet på det nationella och regionala vägnätet har andra utgångspunkter än trafiksäkerhet, samt att det även står i konflikt mot själva trafiksäkerheten. Kostnaden för att motivera denna högre hastighet är bedömd till cirka fem miljarder kronor som idag saknas i länsplanerna. Investeringar som inte kan motiveras utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv. En sänkning till 60 km/h ger en större säkerhetsvinst och dessutom till försumbara kostnader. De fem miljarderna för högre bashastigheter kan istället investeras i åtgärder som faktiskt ger trafiksäkerhetshöjande effekter, till exempel för gång- och cykelinvesteringar.

Sänkta hastigheter och investeringar i gång, cykel och kollektivtrafik ger synergieffekter för både trafiksäkerhet och miljö, bland annat lägre co2-utsläpp, minskat buller och bättre luftkvalitet. Med god effekt i valda investeringar kan även samhällets förväntan på tillgänglighet stärkas. Trafikverket anger även att utvärderingen pekar på en betydligt större effekt av hastighetssänkningar, varför man kan säga att de redovisade effekterna av hastighetssänkningar kan vara en underskattning av den verkliga effekten, snarare än en överskattning.

Det kan konstateras att cykelinvesteringar idag får en mycket blygsam tilldelning från staten och via länsplanerna, en investeringsnivå som inte ligger i nivå med det värde som lyfts fram vad gäller potentialen för ökad och säkrare cykling. *(Om investeringsnivån styrde textfördelningen i Trafikverkets rapport skulle cykel omnämnas på nästan en tredjedels sida, tillsammans med gång.)* Internationella erfarenheter visar att det går att markant höja cyklingens andel. Många faktorer samspelar som leder till en ökad cykling såsom cykelbanor, säkra cykelparkeringar, signalföreträde, restidvinster, fördelning av utrymme, minskade parkeringsmöjligheter för bil med mera. Dessutom måste effekterna i form av minskade olyckor, ökad hälsa, restidvinster, positiva miljöeffekter och ökad komfort för cyklister också prissättas. Statliga och regionala investeringar för gång- och cykel uppgår enligt rapporten till mellan 0,47 – 0,77 procent av Åtgärdsplaneringens totala ekonomiska ram.

Trafikverket *konstaterar* dock att statens roll i arbetet med utveckling av cykling är en annan än när det gäller de motoriserade trafikslagen. Det är i första hand kommunerna som hanterar förutsättningarna för cykling och det verkar inte ligga i statens intresse att se på frågan utifrån en nytt synsätt utan gamla förhållningssätt ska fortsätta att leda oss in i framtiden. Samtidigt ser Trafikverket att en minskning av allvarligt skadade *cyklister* är avgörande för att kunna nå ett mål om att minska hela gruppen allvarligt skadade med 40 procent. Drygt 700 personer beräknas ha drabbats av en mycket allvarlig skada 2010. Cirka 100 cyklister behöver räddas från att bli mycket allvarligt skadad år 2020 för att nå målet om cykel ska bidra i enlighet med dess andel.

Mycket av godstransporterna som idag går på väg måste flyttas till järnväg. En överflyttning av persontrafik från väg till kollektivtrafik torde även ha en positiv effekt på såväl trafiksäkerhet som miljö. Färre bilar gör att det skapas färre tillfällen för olyckor att inträffa, samt att hålla ner stressnivån i vägtrafiken. Trafikverket anger tydligt inriktningsarbetet: *”Sammantaget gör denna utveckling att trafiken i framtidens städer och tätorter bör utvecklas så att den sker på de oskyddade trafikanternas villkor i betydligt högre grad än i dag. För att detta ska vara möjligt krävs en kombination av åtgärder, såsom bl.a. en stads- och trafikplanering som utgår från gåendes och cyklisters villkor, fysiska åtgärder och drift och underhåll med fokus på oskyddade trafikanter, nya regler för användningen av olika fordon och samspelet mellan olika trafikantgrupper samt en ny och lägre bashastighet i tätort.”*

Vid protokollet
Åse Geschwind

Rätt utdraget intygar:
