

Handläggare
Monica Fredriksson
08-508 26 218

Till
Trafiknämnden
2021-11-25

Fyra frågor om framkomlighet. Svar på skrivelse från Rikard Warlenius m.fl. (V)

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på skrivelsen.

Gunilla Glantz
Förvaltningschef

Ulrika Falk
Avdelningschef

Bengt Stenberg
Avdelningschef

Sammanfattning

Trafiknämnden har mottagit en skrivelse om framkomlighet för gående och cyklister från Rikard Warlenius m.fl. (V). Frågorna rör avvägningar vid placering av trafik hinder mot terrorbrott, undanröjning av hindrande vegetation längs prioriterade gång- och cykelvägar, undanställande av elsparkcyklar samt hantering av byggsäckar som begränsar framkomligheten. Trafikkontoret beskriver i tjänsteutlåtandet hur kontoret arbetar med dessa frågor.

Trafikkontoret
Tillstånd

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 218
Växel 08-508 27 200
monica.fredriksson@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm

Bakgrund

Trafiknämnden mottog en skrivelse av Rikard Warlenius m.fl. (V) vid trafiknämndens sammanträde den 26 augusti 2021.

I skrivelsen ställs fyra frågor om framkomlighet för gående och cyklister, rörande beslut om placering av terrorhinder, slyröjning längs gång- och cykelvägar, undanställande av elsparkcyklar och hantering av byggsäckar. Frågorna i skrivelsen återges mer utförligt tillsammans med kontorets svar, under rubriken Trafikkontorets synpunkter. Skrivelsen bifogas, bilaga 1.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

Trafikkontorets synpunkter

Beslut om placering av terrorhinder

I skrivelsen framförs att flera kraftiga trafik hinder har placerats ut i staden under sommaren. Dessa har på flera ställen placerats kant i kant med cykelbanor, och bryter därmed mot stadens egna krav på att fasta hinder ska placeras minst 0,4 m från banorna. Hindren har också saknat reflexer när de placerats ut, även om vissa har försetts med detta i efterhand. Skribenterna efterfrågar en beskrivning av hur avvägningarna gått till, samt en förklaring till att hindren inte från början märkts upp med reflekterande material.

Trafikkontoret arbetar på flera sätt för att stärka trygghet och säkerhet i stadsmiljön, då det är ett ämne som kräver komplexa lösningar och avvägningar. Det finns en förhöjd hotbild mot Stockholm och Sverige. För att möta den verkligheten pågår både ett kort- och ett långsiktigt strategiskt arbete inom Stockholms stad tillsammans med bland annat polisen och räddningstjänsten. En del i det kortsiktiga arbetet är placera olika typer av fordonshinder på vissa platser i staden. Arbetet är ett pilotprojekt där fordonshindren testas i stadsmiljön och utvärderas utifrån trygghet, säkerhet, framkomlighet, tillgänglighet och gestaltning. Målet är att förhindra olyckor där fordon i hög hastighet kör in i folkmassor på välbesökta platser.

Tillsammans med polisen och räddningstjänsten identifieras och prioriteras ett antal platser där tryggheten och säkerheten behöver förbättras genom att sätta ut fysiska fordonshinder.

Fordonshinder skyddar även mot annan otillåten trafik än attentat, till exempel otillåten körning eller om en förare blir akut sjuk och förlorar kontrollen över bilen. Detta är ett arbete som pågår löpande oavsett hotbild, och sedan 2017 har kontoret placerat ut en rad objekt i form av betonglejon, graniturnor, betongblock, pollare och andra hinder.

Polismyndigheten är den myndighet som har i uppdrag att bedöma risker och hot i samhället, men arbetet för att bygga ett tryggare och säkrare samhälle är ett gemensamt ansvar. Stockholms stad utvärderar och åtgärdar kontinuerligt det offentliga rummet i staden, i samarbete med polisen, utifrån ett trygghets- och säkerhetsperspektiv. Det handlar om att hitta lösningar som bidrar till ökad trygghet och säkerhet samtidigt som framkomligheten värnas.

Stockholms gaturum är ofta smala och kombinerar både gående, cyklister och fordon tillsammans med butiker och restauranger. Kontorets målsättning är att trafikhindren ska göra att fordons hastighet sänks till en lägre nivå så att gatan blir en tryggare plats att vistas på, då risken att ett fordon kör i hög hastighet och skadar de som befinner sig på platsen minimeras med de åtgärder som utförs. Kontoret arbetar för att det ska finnas en god avvägning mellan framkomlighet, säkerhet, trygghet och andra aspekter. Med hänsyn till säkerheten kan kontoret ibland behöva göra avsteg och placera trafikhinder närmare cykelbanan än 0, 4 meter.

För att reducera risken för olyckor har åtgärder vidtagits för att göra hindren mer synliga. Kontoret har nu sett till att alla fordonshinder har fått reflexer. Att sätta reflexer på alla block under en pandemi har varit en utmaning, då reflexer inte kunde levereras i tid p.g.a. att det fattats material för tillverkning. Kontoret har satt upp dem löpande så fort reflexerna levererats.

Slyröjning längs gång- och cykelvägar

Skribenterna hänvisar till problemet med att grönska inkräktar på gång- och cykelbanors bredd, vilket orsakar skymd sikt och förhöjda skaderisker samt onödiga konflikter på grund av trängsel. Skribenterna efterfrågar en beskrivning av hur kontoret har arbetat med att följa upp och säkerställa att hindrande vegetation längs åtminstone alla prioriterade gång- och cykelvägar skyndsamt undanröjs.

Enklare slyröjning

Kontoret fick i budget för 2021 i uppdrag att inrätta en cykeljourstyrka med uppgift att snabbt avhjälpa enklare problem för att på så sätt öka säkerheten och framkomligheten för cyklisterna. Cykeljouren bemannas av cykelvärdar. Cykelvärdarna har ständig tillsyn av de prioriterade cykelstråken och klipper stadens växtlighet och åker även ut på riktade uppdrag efter felanmälan. Cykelvärdarna påbörjade sitt uppdrag i mitten av juni 2021 och har fram till idag (slutet av oktober) gjort 1350 stopp för att hantera växtlighet. Cykeljouren hanterar inte finbeskrning av träd, men åtgärdar akuta ärenden som t.ex. siktskymmande sly, så högt de når.

Så länge det är stadens mark så hanterar cykeljouren sly/växtligheten, oavsett om det är trafikkontoret eller t.ex. stadsdelsnämnden som ansvarar för marken. Om växtligheten är av sådan mängd att det behövs en entreprenör så gör de en felanmälan via Tyck till, och därifrån skickas ärendet till rätt instans för åtgärd. Om sikten skymms från buskar/träd som står på privata tomter skickar kontoret brev till fastighetsägaren med uppmaning att åtgärda den skymda sikten. Först skickas ett informationsbrev om fastighetsägarens ansvar. Om växtligheten därefter inte tas bort skickas ett mer formellt brev till fastighetsägaren.

Beskrning av gatuträd och övrig vegetation

Finbeskrning av gatuträd och undanröjning av större slymängder görs kontinuerligt inom kontorets ordinarie verksamhet för att hålla fri höjd i trafiken oavsett typ av trafik samt för att frilägga skyltar och belysning m.m. Kontoret har i år fått extramedel i kommunfullmäktiges budget för att bland annat beskära skymmande vegetation längs prioriterade cykelstråk. Trafikkontoret planerar och tar fram riktlinjer för arbetet medan beskärning och inventeringar utförs av kontorets upphandlade arborister och naturvårdare. Kontoret har i år även inventerat behovet på en del mindre prioriterade sträckor och cykelbanor som angränsar prioriterade stråk.

Kontoret har även fått extramedel för beskärning för sikt och trygghet för gång och cykel. Upplägget liknar det upplägg kontoret har för prioriterade cykelstråk, men med fokus på trygghet. Kontoret tar hänsyn till helheten och på så sätt förbättras även framkomligheten för cyklister.

Rent praktiskt innebär arbetet en hel del slyröjning samt beskärning av buskar och träd, ett arbete som kräver återkommande insatser under året. Det är ofta inte möjligt att göra helt rent 2 meter från cykelbanorna, dels för att tillväxten sker för snabbt, dels för att cykelnätet ofta angränsar känslig natur och parkmark.

Undanställande av elsparkcyklar

Skribenterna hänvisar till nämndens beslut om en taxa för att parkeringsvakter ska kunna genomföra korta förflyttningar av elsparkcyklar som hindrar framkomligheten, och debitera företagen. Enligt skribenterna verkar detta inte ha fått det genomslag som nämnden hoppades, och de undrar hur kontoret bedömer att systemet med korta flyttningar har fungerat, och vilka hinder i genomförandet som gör att stadens trottoarer och cykelbanor fortfarande är belamrade av elsparkcyklar.

Kontoret provade i september och oktober 2020 att flytta elsparkcyklar med stöd av lag och förordning av flyttning av fordon i vissa fall, så kallade korta flyttar. Kommunfullmäktige fastställde sedan en avgift för flyttarna och kontoret debiterar sedan 1 mars 2021 elsparkcykelbolagen 250 kr per flytt. Stadens parkeringsvakter flyttade under exempelvis september månad i år 238 elsparkcyklar med hjälp av korta flyttar. Sparkcyklarna flyttas bara om de står hindrande eller trafikfarligt. Om det går att passera sparkcykeln med barnvagn eller rollator bedöms de inte stå hindrande, även om de står på en trottoar eller cykelbana. Parkeringsvakterna kan ändå flytta elsparkcykeln som en serviceåtgärd, men detta faktureras då inte bolagen och syns inte heller i statistiken.

När kontoret började fakturera bolagen för flyttarna fick bolagen ett större incitament att själva flytta sina elsparkcyklar. Sedan vintern 2020/2021 har elsparkcykelbolagen en gemensam så kallad parkeringspatrull som flyttar illa parkerade elsparkcyklar.

Kontoret har en tät och regelbunden dialog med elsparkcykelbolagen. Under sommaren 2021 tillstyrkte trafikkontoret tillstånd för cirka 100 cykelställ för elsparkcyklar nära torg eller knutpunkter där det tidvis har varit problem med parkering. Ställen kan användas för alla elsparkcyklar oavsett leverantör, och rymmer 5 eller 10 cyklar per modul beroende på om ställen är placerade så att de är åtkomliga från bägge håll. På vissa platser är flera moduler sammansatta till ett större ställ med plats för 10 eller 20 elsparkcyklar. Kontoret har också förmedlat

kontakt mellan bolagen, Statens fastighetsverk och Kungliga Djurgårdsförvaltningen, i syfte att bolagen ska kunna ställa ut ytterligare ställ på deras mark.

Trafiknämnden tog i augusti i år beslut om att revidera de allmänna lokala ordningsföreskrifterna så att det tydligt framgår att det krävs tillstånd av Polismyndigheten för uthyrning av elsparkcyklar. Samtidigt fattade nämnden beslut om en avgift om 1400 kr/fordon och år för friflytande enpersonsfordon, att gälla från 1 januari 2022. Besluten fastställdes av kommunfullmäktige den 8 november 2021. Genom att avgiften tas ut per elsparkcykel kommer staden att kunna få en bättre överblick över antalet fordon i drift och via villkoren som staden ställer upp för tillstånden får polisen möjlighet att följa upp och vid behov återkalla tillstånd för verksamheten.

Kontoret anser att systemet med korta flyttar gör en viss skillnad, framförallt som komplement till andra åtgärder. Det största ansvaret ligger dock på bolagen och de enskilda användarna.

Hantering av byggsäckar

Skribenterna hänvisar till ett tjänsteutlåtande där kontoret konstaterat att staden har begränsade juridiska möjligheter att agera på otillåtet uppställda byggsäckar, trots att de många gånger kraftigt begränsar framkomligheten. Beslutet blev att driva ärendet vidare genom SKR för att utreda en ändring av ordningslagen, och skribenterna undrar hur det har gått.

Det ärende skribenterna hänvisar till är ett tjänsteutlåtande som behandlades i trafiknämnden den 18 februari 2021; *Hanteringen av byggsäckar. Svar på uppdrag från kommunfullmäktige.* Nämnden föreslog att kommunfullmäktige skulle hemställa till Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) att utreda möjligheterna till en ändring av ordningslagen, som ska ge kommunerna möjligheter att agera när offentlig plats tas i anspråk utan tillstånd, eller i strid med villkoren för givet tillstånd.

Staden har haft kontakter med SKR och kommit fram till att den mest framkomliga vägen är att Stockholms stad tar fram ett förslag till ändrad ordningslag, som sedan skickas på remiss från staden till alla Sveriges kommuner. Trafikkontoret arbetar nu med ett förslag till omvänd ordningslag, och planen är att detta ska vara klart i mitten av januari 2022, för att därefter remitteras.

Parallellt med framtagandet av förslaget pågår förankringsarbete med Göteborg, Malmö och Uppsala, som tillsammans med Stockholm tillhör de kommuner som har störst utmaningar med att agera när offentlig plats tas i anspråk utan tillstånd eller i strid med villkoren för givet tillstånd. Trafikkontoret deltog också i Stockholm Business Alliance konferens den 21 oktober 2021 och berättade om arbetet med att vända ordningslagen. Kontoret kommer även att informera om arbetet med förslaget på SKR:s gatuchefsnätverk i november 2021.

Kontoret föreslår att trafiknämnden godkänner detta tjänsteutlåtande som svar på skrivelsen.

Slut

Bilagor

1. Fyra frågor om framkomlighet. Skrivelse från Rikard Warlenius m.fl. (V)