

Huddinge kommun
Kommunstyrelsens Samhällsbyggnadsutskott
2020-03-23

Suppleantyttrande

Ärende 3. Antagande av regler för arbeten som berör offentlig plats i Huddinge kommun samt revidering av taxa för ansökan om tillfällig trafikordning och schakttillstånd – HKF 3300

Efter många år av otydlighet kring ansvaret för bland annat trafikordningsplaner (TA-planer) börjar vi äntligen se en positiv utveckling på området. Vi har vid flera tillfällen i dåvarande Natur- och Byggnadsnämnden, nuvarande Klimat- och stadsmiljönämnden samt i Kommunstyrelsen och även i Kommunfullmäktige väckt frågorna. Våra frågor har tyvärr ofta resulterat i att diskussionerna fastnat i formalia-frågor om var ansvaret egentligen ligger. Vi ser därför väldigt positivt på att det i och med budgeten för 2021 och det här ärendet blir tydligt. Klimat- och stadsmiljönämnden har nu det tydliga ansvaret och förvaltningen har tagit sig an att börja få ordning på våra styrdokument. Styrdokument antas av Kommunfullmäktige för att tydliggöra att de gäller hela kommunens verksamhet. Det gör att otydligheten i ansvar mellan kommunstyrelsen, som agerar trafiknämnd, och klimat- och stadsmiljönämnden försvinner.

Det regelverk som finns är i grunden mycket bra och innehåller tydliga skrivningar som gör att säkerhet och framkomlighet garanteras i den mån det är möjligt utifrån arbetets förutsättningar. Ett exempel är att ledningar "skall anordnas så att ledningen inte utför något hinder eller fara för någon trafikantgrupp." Detta medför att ledningar inte kan läggas på gång- och cykel-ytor utan måste hängas upp i luften eller dras i rör under ytan.

Tyvärr ser det inte lika positivt ut ute i verkligheten vid de arbetsplatser som finns i kommunen. Vi har under flera år gjort stickprov genom att begära ut beviljade TA-planer och sedan jämfört med den faktiska situationen vid egna platsbesök. Vår slutsats därifrån är att TA-planerna i de flesta fall är bra och korrekta, men att följsamheten hos entreprenörer är låg. Vi ser tyvärr att entreprenörer ofta har ett bilcentriskt perspektiv och i första hand är noga med att följa reglerna där det påverkar biltrafiken. Gång- och cykeltrafik behandlas däremot ofta nonchalant. Detta står i direkt strid mot kommunens beslutade trafikstrategi att gång- cykel- och kollektivtrafik ska prioriteras.

Vi ser fram emot resultatet av det arbete som klimat- och stadsmiljönämnden initierat för innevarande år. Men för att förbättra situationen redan nu kommer vi att i kommunstyrelsen lägga ett antal ändringsförslag som följer strukturen på nuvarande regelverk.

1. i HKF 3300 under Vite, ändras inledningen på andra stycket från
Om kommunen finner underlåtenhet eller felaktighet som uppenbart kan betraktas som trafikfarlig kan kommunen debitera vite utan föregående tidsfrist.
till
*Om kommunen finner underlåtenhet eller felaktighet som **berör oskyddade trafikanter eller** uppenbart kan betraktas som trafikfarlig kan kommunen debitera vite utan föregående tidsfrist.*

För att förstärka att gång- och cykeltrafik är prioriterade och att deras säkerhet och framkomlighet alltid ska värnas vid arbeten vill vi stärka tjänstemännens möjligheter att debitera vite när oskyddade trafikanter berörs. Det är fortfarande upp till tjänstemännen att avgöra om vite ska debiteras direkt eller om det ska ges en tidsfrist. Men genom denna ändring ger vi tjänstemännen ytterligare en möjlighet till påtryckningar där de anser att det behövs.

Behovet av detta bekräftas av att förvaltningsdirektören för MBF säger att det ofta sker rättelser vid tillsyn. Det betyder att om tillsyn inte sker finns det ofta brister. Om vite bara debiteras efter att entreprenören först fått en chans att rätta sig så finns det inget ekonomiskt incitament att göra rätt från början. Med pressade upphandlingar så tvingas entreprenörer tyvärr att jobba enligt "minsta motståndets lag". En entreprenör som har en högre och därmed dyrare ambitionsnivå kommer att ha svårt att vinna upphandlingen.

Genom att vite kan debiteras direkt vid brister, utan föregående varning, så införs ett incitament för entreprenörer att göra rätt från början. Det kommer att belöna de ansvarstagande entreprenörer som vill göra rätt.

2. I HKF 3300, avsnitt anmärkning och vite, tabell skyltning/utmärkning sista punkten
När informationsskylt om ledningsägare eller byggherre saknas.
ändras till

*När informationsskylt om ledningsägare eller byggherre saknas, **eller är felaktig.***

Bakgrunden till detta är att vi gjort stickprov genom att ringa angivet telefonnummer. Vi har då mötts av nummer som är avstängda och inte längre giltiga, eller av en förvånad telefonist som helt saknar kunskap om arbetet och inte heller kan koppla till någon som känner till ärendet.

3. I HKF 3300, avsnitt anmärkning och vite, tabell Trafikantframkomlighet/Störning, under punkten

Om fordon eller maskiner som används för arbetet, där det klart framgår av TA-planen att dessa skall rymmas innanför den fysiska avstängningen, istället vistas i trafikzonen, kan kommunens handläggare stoppa arbetet, även vite kan utkrävas.

läggs följande punkt till

Om fordon och maskiner enligt punkten ovan berör gång- och/eller cykelbanor/vägar, alternativt berör körbana inom 100m från en skola där separat gång- och cykelbana saknas: 16 000 kr.

Bakgrunden till detta förslag är att riskerna är mycket högre för oskyddade trafikanter än för bilister. En olycka i stadstrafik för bilister innebär sällan annat än materiella skador och lindriga personskador. För oskyddade trafikanter finns risk för allvarliga eller till och med dödliga skador^{1,2}.

Vi har vid våra stickprov upplevt återkommande problem där entreprenörer brister i hänsyn till oskyddade trafikanter genom att t.ex. parkera på och blockerar gång- och cykelvägar i anslutning till arbetsplatsen. Vi ser även att det är särskilt viktigt att de ytor som används för barn som går eller cyklar till skolan värnas. Vid flera av kommunens skolor används lugna lågtrafikerade gator som viktiga anslutningsstråk till skolor och de saknar då ofta separat gång och/eller cykelbana.

¹ Forskningsrapport från VTI m.fl.: Vagarbeten på cykelvägar: kunskapssammanställning och problembeskrivning, <http://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:vti:diva-7455>

² Cykelexperten Krister Isaksson i Expressen: <https://www.expressen.se/debatt/cyklister-ar-de-mest-utsatta-vid-vagarbeten/>

Förutom de konkreta förslag till ändringar som vi skrivit ovan finns det ytterligare några områden som vi vill skicka med till det fortsatta arbetet.

- I anslutning till arbetet och informationstavlorna bör gällande TA-plan vara anslagen. Genom att tydligt anslå hur TA-planerna är utformade säkerställs dels att personalen på plats faktiskt har tagit del av TA-planerna, dels att det blir tydligt för allmänheten hur det borde se ut. Med information om hur avvikelser ska anmälas bör det ge goda möjligheter att få tips när TA-planer inte följs och behov av tillsyn föreligger.
- Samtliga arbeten på väg och tillhörande TA-planer ska även finnas tillgängliga digitalt på kommunens karta.
- Upprepade förseelser bör leda till stegvis höjda vite. Det finns vissa entreprenörer som genomför många arbeten inom kommunen och som satt i system att nonchalera kraven. Ett vite som trappas upp gynnar seriösa entreprenörer som vill sköta sig och gör det dyrt för dem som satt i system att inte följa regelverket för att tjäna pengar.
- Kravet på dokumentation för att döma ut vite bör ses över. I England har polisen framgångsrikt satt upp rutiner där filmbevis från cyklister räcker för att döma ut böter och återkalla körkort³. Detta kommer till stor del åt "ögontjänare" som uppför sig när polis finns på plats men inte annars - plötsligt är alla cyklister potentiella "poliser" då de kan ha en kamera och dokumentera situationer. Liknande möjligheter bör utredas här, att tydliga bild- eller filmbevis inskickade av allmänheten ska kunna räcka för att kommunala tjänstepersoner ska kunna debitera vite när TA-planer inte följs.
- Det bör införas tydligare skrivningar om skyldigheter för all personal vid arbeten att uppträda korrekt mot allmänheten och kunna ge korrekta hänvisningar för färd förbi arbetsplatser. Undertecknad har t.ex. blivit uppmanad av personal vid en arbetsplats att lyfta en cykel, inklusive barn i barnstol, över kantstenar och genom en rabatt. Det bör även kopplas vite till denna punkt. I kombination med ovanstående - att filmbevis räcker för utfärdande av vite bör det ha en starkt avskräckande mot dåligt uppförande hos personal vid arbeten.

Vi vill slutligen återigen betona att vi ser det som mycket positivt att arbetet med TA-planer nu tas på allvar. För att få en omställning av lokala transporter till gång och cykel krävs att det är tryggt och framkomligt, speciellt för barns skolvägar.

För Miljöpartiet de gröna

Anders Abel

³ <https://road.cc/content/news/261826-west-midlands-helmet-cam-cyclist-shops-325-drivers-year>