

Tid Tisdagen den 9 mars 2021 kl. 17.00 – 17.30
Plats Bolindersalen, Tekniska nämndhuset
Justering Måndagen den 22 mars 2021 §§ 1-6, 8-13, 15-18, 20-22

Omedelbart justerade paragrafer

Justering Tisdagen den 9 mars 2021, §§ 7, 14, 19

Katarina Luhr

Emilia Bjuggren

Närvarande**Beslutande ledamöter:**

Katarina Luhr (MP) ordföranden

Emilia Bjuggren (S) vice ordföranden

Torbjörn Erbe (M)
Fritz Lennaård (M)
Amelie Langby (M)
Jonas Nilsson (M)
Christoffer Jönsson (L)
Gunnar Caperius (C)
Felix Antman Debels (S)
Jakob Sahlin (S)
Deniz Butros (V)
Rose-Marie Rooth (V)
Urban Emson (SD)

Tjänstgörande ersättare:**Ersättare:**

Per Hagwall (M)
Torbjörn Ebérus (M)
Maria Kihlström (M)
Felix Schartner Giertha (MP)
Maja Boström (C)
Ulrika Hoff (KD)
Heidi Lampinen (S)
Maria Mustonen (V)
Tapani Juntunen (SD)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Anna Hadenius, Timmie Aspelin, Monika Gerdhem, Daniel Persson, Emily Tjäder, Anders Kandelin, Malin Täftefur, Sara Högne, Juha Salonsaari, Peter Brådenmark, Felicia Nipstrand, Charlie Hallin, Malvina Hagbjörk, Anja Karlsson, Eva Sunnerstedt, Anders Lundin, Cecilia Persson, Astrid Månsson samt borgarrädssekreteraren Martin Solberg och personalföreträdaren Luis Lopez.

§ 14**Regional cykelplan för Stockholms län****Remiss från kommunstyrelsen, Dnr KS 2021/53**

Dnr 2021-1249

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.
- 2 Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 17 februari 2021.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Katarina Luhr (MP) finner att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag.

Särskilt uttalande

Ordföranden Katarina Luhr (MP), Torbjörn Erbe m.fl. (M), Christoffer Jönsson (L) och Gunnar Caperius (C) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Cykling är ett av de mest klimatsmarta och yteffektiva transportmedlen och ger dessutom positiva folkhälsoeffekter. Utifrån detta ser vi grönbåa positivt på det övergripande målet i den regionala cykelplanen om att öka andelen cykelresor från 7% till 20% till 2030.

I takt med att ett transportslag ökar i omfattning tydliggörs också flaskhalsar och riskmoment och då Stockholm på många platser har begränsat med utrymme är det viktigt med en genomtänkt planering. För cykelns och andra oskyddade trafikanter del är trafiksäkerheten av yttersta vikt även i denna cykelplan. Risker är att ett trafiksäkerhetslag tar utrymme från ett annat, och vi ser det som viktigt att även fotgängare och långsamtgående trafikanter ges plats på ett trafiksäkert sätt. Det finns många platser i Stockholm där separerade cykel-

och gångbanor saknas vilket skapar farliga konfliktpunkter där trafikslag blandas och risken för olyckor ökar. I dessa konfliktpunkter är det helt avgörande att alla trafikanter, även cyklister, tar sitt trafikansvar vid möten, omkörningar och i närhet av oskyddade trafikanter. Stockholms stad har under de gångna åren investerat tungt i cykelinfrastruktur för att just bygga bort konfliktpunkter, men mer behöver göras och i fler kommuner.

För att cyklandet i vår region ska kunna öka så krävs det inte bara en god och trafiksäker infrastruktur på vägarna utan även kringliggande infrastruktur som tillgänglig cykelparkering och möjlighet till cykelservice vilket ökar attraktiviteten att ta cykeln. Det är positivt att regionen erbjuder kommunerna ett ekonomiskt stöd vid etablering av cykelparkeringar vid kollektivtrafiken. Målet om att det ska finnas en tillgänglig cykelparkering inom 25 meter från resenärens destination är en god ambition men i områden i staden, såsom Gamla stan och delar av city, kan detta vara en stor utmaning. Planering för tydliga och utpekade cykelparkeringar på fler platser i staden kan dock minska risken för att cyklar parkeras så att tillgänglighet för fotgängare försämras. Gällande cykelservice och -verkstäder anser vi att det är viktigt att staden uppmuntrar privata och ideella aktörer att tillhandahålla dessa tjänster. Detta kan exempelvis handla om att upplåta mark eller att uppmuntra till mobila tjänster nära våra cykelpendlingsstråk.

Vice ordföranden Emilia Bjuggren m.fl. (S) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Vi håller med förvaltningen om att det är angeläget att revidera den regionala cykelplanen och att mer åtgärder behövs för att nå målet om tredubblat cykelresande till år 2030. Det är anmärkningsvärt att regionen inte har analyserat orsakerna bakom att andelen cykelresor inte har ökat sedan år 2014. Det är uppenbart att det krävs ökat fokus på konkretion i planen och att slutmålet behöver kompletteras med etapp- och delmål. Berörda aktörer behöver öka samarbetet, öka resurserna till genomförande över tid och förbättra dialogen med nationella instanser. Vi håller också med förvaltningen om att satsningarna ska ses som investeringar både för att uppnå stadens och regionens trafikmål men också för att främja folkhälsan i stort.

Deniz Butros m.fl. (V) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Cykelfrämjande åtgärder ligger i linje med den utveckling Vänsterpartiet vill se av minskade emissioner från personbilarmadan och transportbilismen i Stockholms kommun.

Förvaltningens svar innehåller många kloka synpunkter och förslag till förbättring av planen och vägledningen. Förutom att instämma i dem vill V lyfta några sammanhang där en cykelplan med stora möjligheter att kunna genomföras.

Säkerheten för barn som cyklar har låga förväntningar från föräldrar som väljer skjutsa eller kollektivtrafikalternativ. Det ökar bilanvändningen på sträckor som skulle kunna cyklas av barnen och främja hälsa, egenmakt och minskad bilanvändning på relativt korta sträckor. Planens mål är för många – skallkrav behövs för att öka tilliten till att vägar upplevs som säkra och skyltade på ett sätt så ett barn förstår. Härtill vore det utmärkt att lära ut trafikbeteende i skola och barnomsorg som pedagogiskt material som föräldrar kan ta del av. Mycket kollektivtrafik når inte träningsställen eller de tider som skall passas på unga stockholmares fritid. Att kunna ta sig dit och hem för egen maskin och förvara sin cykel på ett säkert sätt skulle öka tilliten till cykeln och minska stress i vardagstrafiken.

Cykeln som alternativ i mer utsatta områden

Enligt framlagd kartläggning cyklar kvinnor mer sällan och även barnen i områden som signaleras som mer utsatta socioekonomiskt. Här behöver långsiktiga delplaner tas fram och trafikbeteende i pedagogisk utformning ges plats i övergripande plan. Att skapa egenmakt med att kunna lita på sin förmåga att ta sig fram och orientera sig är utvecklande och hälsofrämjande. Att kunna förvara sin cykel på ett svåråtkomligt sätt för stöld är också en pusselbit i utvecklingen mot att se en vinst med investeringen i en cykel eller fler till hushållets medlemmar. Cykelförvaring ska planeras i nybyggen och läggas till vid befintliga bostäder. Här kan kommunen ha stor nytta av kontakt med lokala cyklande föreningar för både fritidscyklning och transportcyklning, när det gäller cykelvett och beteende.

Promenera, gå och cykla.

Många gående har dålig uppsikt över cyklister och vice versa. Det kan inte alltid vara möjligt att hålla samma höga farter för cyklisten vid busshållplatser och liknande och planeringen av påbud och markeringar är ett stort stöd för alla trafikanter som ofta delar yta. Den enskilda trafikanten blir synligare om påbud visar att här är stråk och väg jämsides och/eller korsande så uppmärksamhetshöjande åtgärder är a och o. Där den fysiska planeringen har begränsade möjligheter i stadsdelar av äldre natur, är det kanske något som måste tas bort och det är bilen med undantag för tillgänglighetsanpassning för boende.

Cykelbud istället för motoriserat bud.

I korthet en önskad utveckling på kortare sträckor; där brevbäraren kan ta sig fram, kan också andra bud ta sig fram. Vintertid är den stora utmaningen där förvaltningen redan givit bra synpunkter och V har lagt tidigare synpunkter på skullkrav på framkomlighet och säkerhet för den snöröjning som upphandlas eller tas i kommunal regi.

Urban Emson (SD) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

För Sverigedemokraterna är det angeläget att högt ställda mål om ökad cykling inte medför så stora kostnadshöjande åtgärder att de riskerar att bli alltför betungande ekonomisk börda. Markanspråk som finns för att åstadkomma önskad standard och kvalitet för cykelinfrastruktur kan komma i konflikt med andra mål och anspråk. Här behöver det tydligare framgå att önskade satsningar görs utifrån medvetna prioriteringar.

Vi ser dock positivt på en utbyggnad av cykelinfrastrukturen i länet. En förstärkning av det regionala cykelstråk och tvärkopplingar är önskvärt. För detta talar både miljöhänsyn, folkhälsa och inte minst säkerhetsaspekter. Förvaltningen önskar i sitt remissvar ett resonemang om prioritering av olika insatser. Av de fem insatsområden som presenteras i planen ingår: cykelinfrastruktur, kommunikation och kampanjer, trafikinformation, smidiga kombinationsresor samt folkhälsa.

Vi menar att två områden bör prioriteras högre: i första hand cykelinfrastruktur, i andra hand trafikinformation. Eftersom budgetutrymme är begränsat är det viktigast att erbjuda mer säkra och gena cykelstråk, inte minst på regional nivå. Om medborgarna erbjuds mer praktiska, gena och inte minst säkra cykelvägar, kan fler komma att välja cykel, Frågan om

trafikinformation innefattar såväl digital information som hänvisningar och skyltning.

Vi ställer oss samtidigt frågande på vilken grund och med vilka argument som cykelplanen fastslår att just 20 procent av alla resor i länet ska göras med cykel. Det är visserligen positivt med tydligt mätbara mål. Men definitionen av ”antal cykelresor” kan göras på ett flertal sätt – antal resor, anta personkilometer, antal cykelresor utöver en viss sträcka, etc. Det kan därför uppstå flera problematiska avvägningar med ett sådant mål. Om det ska skrivas i sammanfattningen av cykelplanen att ”nästan 80 procent av länets invånare ska ha mindre än 30 minuter till arbetet om cykling tillåts på alla vägar”. Av detta följer inte med någon automatik att en så stor andel av befolkningen skulle välja att cykla till jobbet om cykling tilläts, särskilt inte vintertid.

Det bör också tas hänsyn till att en viss del av befolkningen inte arbetar (dvs är barn, går i skola, är pensionärer) och därför inte har en arbetsplats att resa till. En stor del av resandet har också andra målpunkter än just arbete. Till detta kommer att en trolig effekt av att corona-pandemin kan vara ett fortsatt ökat hemarbete. Vi menar sammanfattningsvis att mål bör sättas med tydliga motiv och vara möjliga att uppnå – samtidigt som insatser bör göras för att underlätta cykling och cykelparkering, särskilt i anslutning till knutpunkter och hållplatser för kollektivtrafik.

Ersättaryttrande

Ulrika Hoff (KD) instämmer i särskilt uttalande från ordföranden Katarina Luhr m.fl. (MP), Torbjörn Erbe m.fl. (M), Christoffer Jönsson (L) och Gunnar Caperius (C).

Vid protokollet
Timmie Aspelin