

Tid Torsdagen den 11 mars 2021 kl. 16.00 – 16.50
Plats Bolindersalen, Tekniska Nämndhuset
Justering Tisdagen den 23 mars 2021, §§ 1-7, 9, 12-14, 19, 21, 22

Omedelbart justerade paragrafer

Justering Torsdagen den 11 mars 2021, §§ 8, 10, 11, 15-18, 20, 23

Daniel Helldén

Rikard Warlenius

Närvarande**Beslutande ledamöter:**

Daniel Helldén (MP), ordföranden
Rikard Warlenius (V), vice ordföranden
Ulla Hamilton (M)
Jan Tigerström (M) §§3-23
Eva Ekmehag (M)
Patrik Silverudd (L)
Johan Fälldin (C)
Mikael Valier (KD)
Jan Valeskog (S)
Inger Edvardsson (S)
Emmelie Renlund (S)
Marlene Karlén (V)
Peter Wallmark (SD)

Tjänstgörande ersättare:

Tomas Tetzell (M) §§1-2 för Jan Tigerström

Ersättare:

Tomas Tetzell (M) §§3-23
Bo Arkelsten (M)
Bo Lindner (M)
John Backvid (M)
Maria Johansson (L)
Camilla Kylanfelt (MP)
Svante Linusson (C)
Bengt Ohlsson (S)
Emil Stensson (S)
Joel Höglund (V)
Katja Jassey (V)
Inge Pihlström (SD)

Tjänstemän:

Tillförordnade förvaltningschefen Philip Hall, Barbro Edlund, Ulrika Falk,
Anna Green, Inga-Lill Hultin, Sara Högne, Mattias Lundberg, Rakel

Nilsson, Bengt Stenberg, Gustaf Swedlund §§ 1-2 och
personalföreträdaren Luis Lopez §§ 1-11 samt borgarrädssekreteraren
Thomas Karlsson.

§ 17

Regional cykelplan för Stockholms län. Svar på remiss från kommunstyrelsen

Dnr T2021-00151

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.
- 2 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 9 februari 2021.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Daniel Helldén (MP) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

Särskilt uttalande

Ordföranden Daniel Helldén (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Patrik Silverudd (L), Johan Fälldin (C) och Mikael Valier (KD) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Den regionala cykelplanen är viktig för samordningen av arbetet med att skapa förutsättningar för ett ökat resande med cykel. För att cykeln ska vara ett attraktivt transportmedel i Stockholmsregionen så behövs ett nära samarbete mellan kommunerna och Region Stockholm. En viktig del för att fler ska se cykeln som ett alternativ är att göra det lättare att kombinera cykel och kollektivtrafik. Därför är det viktigt att understryka att planen bör bli tydligare när det gäller att undersöka möjligheten att ta med cykeln i kollektivtrafiken i högre utsträckning än vad som är fallet i dag. Erfarenheter från andra storstäder visar att detta är möjligt och ger positiva

effekter. Frågan borde dock vara högst relevant även för Stockholm.

I förslaget till regional cykelplan ses också informationsinsatser och kampanjer som ett utvecklingsområde för att nå nya potentiella cyklister. Det finns dock skäl att rikta sådana insatser inte bara gentemot potentiella cyklister utan även mot arbetsgivare och fastighetsägare. Till exempel visar erfarenheten att en av de saker som gör att människor väljer bort cykeln är bristande tillgång till exempelvis omklädningsrum och säker cykelparkering i anslutning till arbetsplatsen. Därför vore det naturligt att genom dialog med berörda aktörer sträva efter att avhjälpa dessa brister och på så sätt göra cykeln till ett mer attraktivt alternativ vid resor till och från arbetet.

Vice ordföranden Rikard Warlenius m.fl. (V) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Vi välkomnar varmt denna nya regionala cykelplan, med tydliga krav och riktlinjer. Cykelfrämjande åtgärder ligger i linje med den utveckling Vänsterpartiet vill se av minskade emissioner från personbilsarmadan och transportbilismen i Stockholms kommun.

Flera krav och rekommendationer har goda möjligheter att kraftigt öka förtroendet för Storstockholm som en cykelregion, om de väl omsätts i praktiken. Dit hör saker som att inte använda hinder för att begränsa hastigheten utan att söka en bättre utformning och att utgå från att en cyklist aldrig ska behöva anmäla sig vid en tryckknapp vid trafiksignaler.

Vi instämmer i flera av kontorets kommentarer, men har följande invändningar:

- Vi delar inte kontorets syn att texterna om utformningsstandard är för detaljerade, utan ser det som positivt att alla regionens kommuner får tydliga riktlinjer.
- Även om vi förstår utmaningarna med att följa måtten för avstånd till sidohinder, körbana och parkering i täta stadsmiljöer så bör inte det hindra att de sätts som norm, och att avstegen bör motiveras.

Förutom dessa synpunkter vill V lyfta några områden vi tycker förtjänar att belysas.

Säkerheten för barn som cyklar

Så länge den upplevs som otillräcklig kommer de föräldrar som kan välja att skjutsa, vilket ökar bilanvändningen på sträckor som annars skulle kunna cyklas av barnen, med bättre hälsa och mindre trängsel som följd. Planen behöver skullkrav för att öka tilliten till att vägar upplevs som säkra och skyltade på ett sätt så ett barn förstår. Att lära ut trafikbeteende i skola och barnomsorg är bra kompletterande åtgärder.

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 viktigt. Cykelförvaring ska planeras i nybyggen och läggas till vid befintliga bostäder. Här kan kommunen ha stor nytta av kontakt med lokala cykelföreningar för både fritidscyklning och transportcyklning.

Promenera, gå och cykla

Många gående har dålig uppsikt över cyklister och vice versa. Detta blir extra viktigt vid busshållplatser och liknande, så här blir tydligheten i infrastrukturen av yttersta betydelse. Där den fysiska planeringen har begränsade möjligheter i stadsdelar av äldre natur, är det i första hand utrymmet för bilen som måste tas bort, med undantag för tillgänglighetsanpassning för boende.

Cykelbud istället för motoriserat bud

Att ersätta motortrafik med cykel för leveranser är en önskad utveckling; där brevbäraren kan ta sig fram, kan också andra bud ta sig fram. Vinterväglag utgör utmaningar, där V sedan tidigare framfört synpunkter på skullkrav på framkomlighet och säkerhet för den snöröjning som upphandlas eller tas i kommunal regi.

Peter Wallmark (SD) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

För Sverigedemokraterna är det angeläget att högt ställda mål om ökad cyklning 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 regionala cykelstråk och tvärkopplingar är önskvärt. För detta talar både miljöhänsyn, folkhälsa och inte minst säkerhetsaspekter. Förvaltningen önskar i sitt remissvar ett resonemang om prioriteringar 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 budgetutrymmet 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 cykeln. 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, antal personkilometer, antal cykelresor utöver en viss sträcka, etc. Det kan därför uppstå flera problematiska avvägningar med ett sådant mål. Om det som skrivs i sammanfattningen av cykelplanen att ”Nästan 70 procent av länets invånare skulle 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 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.

Vid protokollet
Sara Högne