

Tid Torsdagen den 11 mars 2021 kl. 16.30 – 16.45
Plats Bråvallasalen, Stadshuset
Justering Måndagen den 22 mars 2021, §§ 1-5, 7, 9, 10-16, 18-20,
22

Omedelbart justerade paragrafer

Justering Torsdagen den 11 mars 2021, §§ 6, 8, 17, 21

Johan Nilsson

Emilia Bjuggren

Närvarande**Beslutande ledamöter:**

Johan Nilsson (M) ordföranden

Emilia Bjuggren (S) vice ordföranden

Annika Elmlund (M)

Bo Sundin (M)

Arne Fredholm (M)

Peter Backlund (L)

Hampus Rubaszkin (MP)

Anders Göransson (S)

Maria-Elsa Salvo (S)

Jonathan Metzger (V)

Christina Wallmark (SD)

Tjänstgörande ersättare:

Niklas Sandstedt (M)

för Susanne Wicklund (C)

Susanne Urban(V)

för Clara Lindblom (V)

Ersättare:

Mikael Valdorson (M)

Bo Fellström (M)

Fredrik Sand (M)

Joakim Rönnbäck (L)

Ylva M Larsson (MP)

Torsten Lindström (KD)

Stefan Hell Fröding (S)

Ida Mohlander (S)

Catharina Gabrielsson (V)

Anders Edin (SD)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Johan Castwall, Jenni Almgren, Timmie Aspelin, Ann-Charlotte Bergqvist, Lena Holm, Gunnar Jensen och Sara Lundén samt borgarrådssekreteraren Daniel Carlsson-Mård.

Regional cykelplan för Stockholms län. Svar på remiss

Dnr E2021-00173

Beslut

Exploateringsnämnden beslutar enligt exploateringskontorets förslag:

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

Handlingar i ärendet

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande från den 16 februari 2021.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Johan Nilsson (M) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag

Särskilt uttalande

Jonathan Metzger 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. Därtill vill vi lyfta följande områden som 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 Vänsterpartiet sedan tidigare framfört synpunkter på skullkrav på framkomlighet och säkerhet för den snöröjning som upphandlas eller genomförs i kommunal regi.

Christina Wallmark (SD) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

För exploateringskontoret 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 för enskilda exploateringsprojekt. Exploateringskontoret vill även betona de målkonflikter som ofta finns i stadsutvecklingsprojekt. Markanspråk som finns för att åstadkomma önskad standard och kvalitet för cykelinfrastruktur kan komma i konflikt med andra mål och anspråk. Detta gäller inte minst i befintlig stadsmiljö. 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. Kontoret 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
Timmie Aspelin