

Sammanträdesprotokoll

Plats och tid: Stationsgatan 12, Vattenhästen, 14.30-17.30

Närvarande ledamöter: Rickard Malmström (MP),
ordförande
Rafael Waters (S)
Dieter Joos (L)
Jens Nilsson (S)
Lovisa Johansson (F!)
Göran Möller (C)

Övriga deltagare: Hannes Vidmark, Hållbarhetsavdelningen
Ola Kahlström, Översiktsplanering
Lars Fredriksson, Trafikreglering och upplåtelse
Tove Västibacken, Trafik & samhälle
Daniel Fritz, Trafik & samhälle
Ann-Charlotte Berger d'Argy, Avdelning Service
Åsa Tingström, Avdelningen för kansli

Utses att justera: Lovisa Johansson

Paragrafer: 1-6

Justeringens plats och datum: Stationsgatan 12, 9 mars

Underskrifter:


Rickard Malmström, ordförande


Lovisa Johansson, justerare


Åsa Tingström, sekreterare

§ 1**Val av justeringsperson samt datum och plats för justering**

Miljömålsrådet utser Lovisa Johansson att tillsammans med ordföranden justera dagens protokoll den 9 mars.

§ 2**Fastställande av föredragningslista**

Miljömålsrådet fastställer utsänd föredragningslista med följande tillägg;
5.1 Civilsamhällesrepresentant

§ 3**Trafik och mobilitet****3.1 Mobilitetsprogram**

Föredragande: Ola Kahlström, Översiktsplanering

Kommunstyrelsen behandlar mobilitetsprogrammet tillsammans med trafikplanen. Trafikplanen planeras antas Q2 2021. Arbetet med mobilitetsprogrammet startade 2017 med en mobilitets- och trafikstrategi.

Programmet rör det fysiska trafiksystemet, res- och transportsnålhet samt res- och transportfri tillgänglighet. Syftet med programmet är att vara en plattform för att jobba uthålligt med mobilitetsfrågor, skapa en målstruktur, fastställa en inriktning för arbetet och identifiera behov av handlingsplaner och åtgärder.

Två fokusområden har identifierats; Närhet – lokalisering och trafiksystemets uppbyggnad och utformning samt Hälsosam – positiva och negativa effekter.

Det finns en mängd olika åtgärder som diskuteras utifrån programmet, exempelvis en skärpning av översiktsplanens färdmedelsmål och en handlingsplan för trafik och mobilitet.

Planeringshorisonten för trafik- och mobilitetsplanen är ca 10 år.

3.2 Trafikregleringar under byggtid – hur klarar vi mobiliteten?

Föredragande: Lars Fredriksson, Trafikreglering och upplåtelser

Presentation av enhetens arbete med trafikregleringar och mobilitet. Alla vägarbeten som pågår i staden läggs upp på uppsala.se i VOA (väg och arbetsområdes) Karta. Enheten har samordningsmöten med flertalet aktörer för att samordna grävillstånden och jobbar för att öka samarbetet i ännu större utsträckning. Tillsynen ska också skärpas så att trafikplaneringsplanerna som bifogas ansökan om grävillståndsansökningar följs i praktiken. Trafikflöden totalt finns med när granskning av trafikplaneringsplanerna görs.

3.3 Mobilitet övergripande södra staden

Föredragande: Ola Kahlström, Översiktsplanering

Översiktsplaneringen utgår från fyra olika scenarier gällande befolkningsökning vilka utgår från att vi ska bli mellan 280 000 och 380 000 invånare. Många av de nya invånarna kommer att bo i södra staden. Det finns en del utmaningar när det gäller mobilitet. Ur ett bilperspektiv finns det inte särskilt många alternativ för transport från södra staden till stadskärnan. Andra lösningar behövs. Spårvägen/BRT är en viktig del av grunden, men inte hela. De största flödena av transporter i staden sker söderifrån, i de norra stadsdelarna är avstånden kortare och cykel och gångtrafik har en större andel. Cykeltrafiken från södra staden kan öka med rakare cykelvägar och elcyklar, men avstånden gör att många ändå väljer bilen. Strukturen som planeras i den fördjupade översiktsplanen (FÖP) ska bidra till att minska biltrafiken genom att kollektivtrafiken ger effektivitetsvinster. FÖP är ute på samråd och ska fastställas i oktober 2021. En lärdom från utbyggnaden av exempelvis Rosendal är att mobilitetslösningar behöver finnas på plats även under byggtiden. Nya områden ska ha tillfälliga mobilitetsplatser tills ordinarie lösningar är på plats för att inte bidra till skapande av alternativa strukturer.

3.5 Cykelbokslut

Föredragande: Daniel Fritz, Trafik & samhälle

Det första cykelbokslutet kom 2013 och det har tagits fram ett varje år sedan dess. Cykelbokslutet fungerar som en uppföljning av politiska uppdrag, men är också ett bra underlagsmaterial när kommunen skriver projektansökningar och planerar verksamhet. Vid frågor från allmänheten och media samt vid kommunikation används också cykelbokslutet. Cykelbokslutet är också användbart när andra kommuner och aktörer hör av sig och vill veta vad Uppsala kommun gör. Cykelbokslutet kommer i början av varje år och publiceras på www.uppsala.se/cykel. Stora händelser 2019 var invigningen av cykelparkeringshuset och snabbcykelleden från Sävja. Fler cykelboxar och cykelöverfarter har införts. En ny typ av målning har testats med gott resultat för att märka upp cykelvägar. 2015-2018 genomfördes projektet Sveriges bästa cykelstad

och många har velat lyssna på erfarenheterna från projektet. Uppsala tog också för andra året i rad emot utmärkelsen "Årets cykelfrämjarkommun" från Cykelfrämjandet.

Det sker både nybyggnationer och upprustningar av cykelvägar. Uppsala har något färre meter cykelväg per invånare än Sverige genomsnittet. Det finns ca 44 mil cykelväg i Uppsala kommun. Vi bygger generellt mer cykelvägar än bilvägar. Rådet vill gärna ha en uppdatering gällande hur totalen ser ut för bil och cykelvägar.

3.4 Trafiksäkerhet

Föredragande: Tove Västibacken, Trafik & samhälle

Nollvisionen, att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken, är en plattform för trafiksäkerhetsarbete sedan 1997. På nationell nivå utgår arbetet från ett antal indikatorer för att hindra dödsolyckor och ett par av dem kan kommunen jobba med. Exempel på dessa är skyddsutrustning och säkra gång-, cykel-, och mopedpassager och säkra skolvägar. Ett stort antal insatser har gjorts gällande hastighet; nya hastighetsgränser, omskyltning, informationskampanjer etcetera.

Uppsala kommun har jämförelsevis fler antal övergångsställen. 2015 fanns ca 1 400 övergångsställen. Ett övergångsställe ses som en framkomlighetsväg, inte en trafiksäkerhetsåtgärd. Forskning har visat att det är större risk att bli påkörd på ett övergångsställe utan farthinder än vid korsande av vägar utan övergångsställen. Övergångsställen har därför plockats bort eller försetts med farthinder. Mycket fokus är på skolområden. Åtgärder införs också beroende på trafiksituation. En kontinuerlig dialog sker med utryckningsverksamhet och kollektivtrafik för att optimera farthinder.

En annan viktig indikator är allvarligt skadade fotgängare i trafiken. 96 % av de som skadas gör det i fallolyckor, till största delen på grund av underhåll. Kommunen satsar därför på en rad åtgärder för att förebygga den typen av olyckor.

Flertalet åtgärder har genomförts för säkrare skolvägar som informationskampanjer, tävlingar och hämta-lämnplatser.

Säkerhetsmässigt jobbar kommunen med regelefterlevnad, skyddsutrustning och beteendepåverkan.

En viktig del av arbetet är också att bevaka trafiksäkerhetsfrågan i exempelvis detaljplaner, fördjupad översiktsplan, etcetera.

PUTS – Plattform för Uppsalas trafiksäkerhet ersätter det gamla trafiksäkerhetsrådet. Ett första möte genomfördes i höstas. Fokus är att hitta lösningar och tillsammans bidra till högre trafiksäkerhet. Ett rundabordsmöte ska genomföras i april.

3.6 Fordonsservice – kommunens omställning – arbete och utmaningar

Föredragande: Ann-Charlotte Berger d'Argy, Avdelning Service

Fordonsservice uppdrag är att förverkliga målet om 100% fossilfria fordon. Fordonsservice administrerar kommunens fordon; avropar, servar, avyttrar etcetera. Målet gällande lätta fordon kommer att nås i år. Målen sattes 2014. En utmaning är ekonomi och klimat, ofta är de fossilfria bilarna dyrare och verksamheterna har besparingskrav. En annan utmaning är typ av drivmedel och infrastruktur. Tankningsstationer för biogas finns till exempel bara på ett fåtal platser. Även laddningsstationer för elfordon saknas. Detta kräver stora investeringar och samarbeten. Maskiner och tunga fordon går ofta på diesel vilket också skapar utmaningar. I dagsläget prioriteras biogas framför el där gastillgång kan säkras. I vissa fall väljs dieselfordon som tankas på HVO. Parallellt jobbar kommunen med att säkerställa infrastruktur på längre sikt. Ett projekt pågår för att titta på om vi kunde använda vätgas, rådet vill gärna få en uppdatering i senare skede. ytterligare arbete behöver göras för att säkerställa att fordonen tankas med rätt drivmedel.

3.7 Trafikens miljö- och klimatpåverkan i ett Uppsalaperspektiv

Hannes Vidmark, Hållbarhetsavdelningen

Prognosen för 2020 är att Uppsalas utsläpp kommer minska, men de största utsläppen från transporterna kommer från personbilarna. Känsliga vattendrag finns i närheten av stora transportleder, utredning pågår för att ta reda på vilka säkerhetsåtgärder som vidtagits. Luften i Uppsala är ganska bra, problematik finns i vissa gaturum. Kvävedioxid är vår största utmaning. Mycket beror på vädret, till exempel hur kallt det är. Gällande partiklarna har vi genomfört åtgärder som har haft effekt. Nytt åtgärdsprogram för luft ska tas fram under året. Utvecklingen av personbilar och kollektivtrafiken går åt rätt håll och på sikt kommer problematiken med kvävedioxid minska. I dagsläget är det dock ett stort problem.

3.8 Diskussion

Ordföranden tackar för alla dragningar. Frågor har ställts och diskussioner har förts löpande under respektive föredragning.

§ 4

Råd till kommunstyrelsen

Punkten behandlades inte.

Justerandes sign



Utdragsbestyrkande

§ 5**Övriga frågor****5.1 Civilsamhällesrepresentant**

Lovisa Johansson undrar varför civilsamhällesrepresentanter inte finns med som ledamöter på samma sätt som tidigare i Miljövårdsrådet. Hannes Vidmark svarar att Miljömålsrådet enligt föreskrifterna består av ledamöter valda av kommunfullmäktige. Rådet kan i sin tur adjungera andra personer, till exempel från civilsamhället, till sina möten men det har ännu inte varit aktuellt. Tidigare Miljövårdsråd hade ett antal fasta ledamöter från civilsamhället. Ändringen skedde för att möjliggöra en bredare dialog eftersom representanter kan bjudas in baserat på de frågor som ska diskuteras.

§ 6**Nästa möte**

Datum för nästa sammanträde är den 24 april och blir en studiedag med temat biologisk mångfald. Ta med oömma skor och kläder efter väder.

