

§ 13

Strategi för ökad cykling i Stockholms stad – svar på remiss från kommunstyrelsen

Dnr 1.5.3.-106/2014

Stadsdelsnämndens beslut

Remissen besvaras med förvaltningens tjänste-
utlåtande.

Ledamoten **Barbro Borg (MP)** och tjänstgörande ersättaren
Dan Guillou (MP) lämnade ett särskilt uttalande.

Ärendet

Stadsdelsförvaltningen hade redovisat ärendet i ett tjänste-
utlåtande daterat den 18 mars 2014.

Kommunstyrelsen har begärt yttrande från bl.a. Norrmalms
stadsdelsnämnd med anledning av ett förslag från stads-
ledningskontoret till strategi för ökad cykling i Stockholms
stad. Det främsta syftet med strategin är att ange en inriktning
för hur staden ska agera för att öka cyklandet. I detta ingår att
samordna nämndövergripande frågor. Strategin ska även
stödja att stadens miljömål uppnås och att staden som cykel-
varumärke ska stärks. Det övergripande målet är att öka både
antalet och andelen cyklister genom att göra det enklare och
säkrare att cykla.

Förvaltningen är i huvudsak positiv till den föreslagna
strategin men saknar en närmare koppling till stadens miljö-
mål. Förvaltningen är också tveksam till förslaget att ansvaret
för cykelplanens pendlingsnät i sin helhet ska överföras till
trafik- och renhållningsnämnden

Förslag till beslut

Ordföranden Alexandra Östback (M) föreslog att stadsdels-
nämnden skulle besluta i enlighet med stadsdelsförvaltningens
förslag.

Särskilt uttalande

Ledamoten **Barbro Borg (MP)** och tjänstgörande ersättaren
Dan Guillou (MP) lämnade följande särskilda uttalande:

Vi är liksom förvaltningen positiva till strategin. Vi delar
också förvaltningens efterfrågan om koppling till stadens
miljö- och klimatmål.

Strategin baseras på antaganden om att Stockholms befolkning och resande kommer att öka snabbare än biltrafiken, och att cykeltrafiken kommer att växa genom att "ta marknadsandelar" från bilismen, men det är fortfarande business as usual.

Vi anser inte att bibehållen eller ökande biltrafik är vare sig rimlig eller sannolik. (Kanske inte ens möjlig, om geofysiska uppskattningar om Peak Oil visar sig stämma någotsånär.) Eftersom vi istället förutser en reducerad privatbilism (något reducerad de närmaste fem åren; drastiskt reducerad till 2030) behöver strategin förhålla sig till en cyklism som mångdubblas, inte ökas med tiotals procent. Det gäller såväl kapacitet i infrastrukturen som incitament.

Vi vill avskaffa de subventioner som gör det attraktivt att använda privatbilar i innerstaden, särskilt med avseende på parkering.

Vi anser att många bilparkeringar på gatan bör byggas om till cykelparkeringar.

Vi anser också att arbetsgivare kan och bör erbjuda sina anställda cykelförmåner istället för parkeringsförmåner. Där kan stadens förvaltningar gå före.

Cykelplanen konstaterar att Stockholms cykelmiljö präglas av blandningen mellan långväga cykelpendling, och lokala ärenden eller ren cykelflanering. I ingen stadsdel är det mera sant än i Norrmalm. Därför behöver åtminstone de större genomkorsande stråken för pendlingscyklister vara tvåfiliga, med en snabb och en långsam fil.

Vi anser att dokumentet har något för stort fokus på pr-verksamhet. Strategin hävdar att Stockholms rykte som cykelstad i världsklass behöver "etableras". Det är sant. Till exempel Amsterdam och Köpenhamn har välförtjänta rykten om sig som cykelstäder i världsklass. Dit har Stockholm långt kvar. Men då behöver cykelstadens infrastruktur förbättras först, och därefter kommer ett välförtjänt gott rykte att sprida sig, antagligen helt utan behov av pr-satsningar. Det omvända är att spanna vagnen före hästen.