

Tid Torsdagen den 21 april 2022 kl. 16.00 – 16:25
Plats Stora kollegiesalen, Stadshuset
Justering Tisdagen den 3 maj 2022, §§ 1-7, 9, 10, 12, 13, 16-19, 23-27

Omedelbart justerade paragrafer

Justering Torsdagen den 21 april 2022, §§ 8,11, 14, 15, 20-22

Daniel Helldén

Marlene Karlén

Närvarande**Beslutande ledamöter:**

Daniel Helldén (MP), ordföranden

Ulla Hamilton (M)
Jan Tigerström (M)
Eva Ekmehag (M)
Åsa Nilsson Söderström (L)
Johan Fälldin (C)
Mikael Valier (KD)
Inger Edvardsson (S)
Emmelie Renlund (S)
Marlene Karlén (V)

Tjänstgörande ersättare:

Joel Höglund (V)	för vice ordförande
	Rikard Warlenius (V)
Bengt Ohlsson (S)	för Jan Valeskog (S)
Tomas Tetzell (M)	för Peter Wallmark (SD)

Ersättare:

Bo Arkelsten (M)
Bo Lindner (M)
Linnéa Sandström Lange (L)
Camilla Kylenfelt (MP)
Svante Linusson (C)
Emil Stensson (S)
Katja Jassey (V)
Malin Ericson (Fi)

Tjänstemän:

Tillförordnade förvaltningschefen Philip Hall, Mikaela Dahlberg, Ulrika Falk, Kersti Hedqvist, Mattias Lundberg, Alva Matsdotter och personalföreträdaren Luis Lopez §§1-11 samt borgarrådssekreteraren Elin Hylander.

§ 14**Cykelplan**

Dnr T2021-00262

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag.

- 1 Trafiknämnden godkänner för egen del reviderad cykelplan för Stockholms stad och hemställer till kommunfullmäktige att godkänna reviderad cykelplan för Stockholms stad.
- 2 Trafiknämnden godkänner återrapporteringen av remissen av förslag till reviderad cykelplan.
- 3 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 28 januari 2022.

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

- 1) Ordföranden Daniel Helldén (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Åsa Nilsson Söderström (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD) och Marlene Karlén m.fl. (V) föreslår (se beslutet).
- 2) Inger Edvardsson m.fl. (S) föreslår att nämnden beslutar att i huvudsak godkänna förvaltningens förslag till beslut, samt att därutöver anföra följande:

För att Stockholm ska bli en hållbar stad krävs det att vi allt mer transporterar oss på andra sätt än med bil. Privatbilismen måste minska och fler ska kunna välja kollektivtrafik, cykel och gång. Det kräver förändringar av stadsrummet med fler, bättre och säkrare cykelbanor och gångmiljöer. Med minskad bilism och trängsel blir det också tryggare och trevligare att cykla och gå.

Vi välkomnar förslaget till en ny cykelplan för Stockholms stad. Samtidigt ställer vi oss frågande till varför den tagit så lång tid att få fram. I den rödgrönrosa budgeten för år 2018 fanns ett uppdrag om att ta fram en ny cykelplan, men det blev majoritetsskifte och arbetet verkar ha avstannat. År 2020 lämnade vi socialdemokrater in en motion som bland annat föreslog att en ny cykelplan skulle tas fram. Det är glädjande att den nu, till slut, presenterats.

Att cyklandet ökar är bra för vår stad. Det är bra för klimatet och det öppnar för nya möjligheter att planera staden utifrån annat än biltrafiken. Men Stockholm är fortfarande i mångt och mycket en stad där biltrafiken sätter agendan. Att staden är planerad för biltrafik innebär utmaningar. De utmaningarna får dock inte hindra utvecklingen till en stad som möter stockholmarnas efterfrågan på fler, bättre och tryggare cykelbanor. Stockholm behöver göra mer för att på riktigt bli en cykelstad.

Cyklandet har ökat under längre tid, men sedan pandemin bröt ut har utvecklingen gått ännu snabbare. På 15 år har antalet cykelpassager vid innerstaden mer än fördubblats. Många stockholmare väljer cykeln före trängseln i kollektivtrafiken samt före bilköerna och de höga parkeringsavgifterna. Många har även börjat ersätta promenaden med det nya trafikslaget elsparkcyklar. Konsekvensen har blivit trängsel i cykelbanorna, långa cykelköer vid korsningar och fler olyckor.

Pandemin har haft stor påverkan på resvanorna. Fler arbetar hemifrån och färre anger att de reser med kollektivtrafik. Av de arbetsresor som faktiskt skett är cykelandelen nästan 25 procent. 19 procent går eller cyklar oftare till arbetet eller skolan med anledning av pandemin. Detta är sannolikt inget nytt normalläge, men det visar att många stockholmare har potential att ändra sina resvanor. Även om andelen cyklande säkerligen kommer att minska något efter pandemin så tyder mycket på att den långsiktiga trenden med ökad cykling kommer att fortsätta. Hemarbetet kommer sannolikt att minska när samhället återgår till ett nytt normalläge, men samtidigt kommer många att arbeta mer hemifrån jämfört med före pandemin. Arbetsgivare är idag mer villigt inställda till hemarbete några dagar i veckan. En del som fått in en ny rutin med att cykla till arbetet kommer att fortsätta cykla.

Socialdemokraternas motion från år 2020 handlar om att staden behöver höja ambitionerna. Vi anser att förslaget till ny cykelplan är ett steg i rätt riktning. Den är i stora delar en

mycket intressant kunskapssammanställning. Förslaget saknar dock flera viktiga ambitionshöjningar och konkreta åtgärder.

Inventera och bygg om riskfyllda platser

Ökad trängsel i cykelbanorna, fler cyklister i trafiken och en större mångfald av fordon i cykelbanan innebär ökat antal olyckor. I förslaget till cykelplan kan vi läsa att nöjdheten med trafiksäkerheten för gående och cyklister har minskat och var år 2020 nere på endast 31 procent. Den upplevda bristen på trafiksäkerhet är också ett hinder för många att börja cykla.

Staden behöver därför göra trafiksäkerhetsanalyser för att identifiera riskfyllda platser och åtgärda dessa. En av de viktigaste åtgärderna för att skapa trygga och trafiksäkra miljöer är trafikseparering av cykelbanor. Åtgärder kan handla om alltifrån rödmarkeringar i marken och fler cykeltrafikljus till att omvandla ytor för gatuparkering till trafikseparerade cykelbanor.

Gör en stor informationssatsning

Staden bedriver idag en del informationsarbete om att cykla i Stockholm. Till grund för arbetet finns en kommunikationsplan som utgår från cykelplanen från år 2012. Vi menar att ambitionerna behöver höjas och arbetet skalas upp.

I stadens samtliga skolor behöver grundläggande frågor som trafiksäkerhet vara en del, men även sådant som att faktiskt lära sig att cykla. Samtliga skolor behöver därför öva cykling med eleverna och för dessa tillfällen ha cyklar att låna ut till de elever som inte har egna cyklar.

Informationsspridning om vad som gäller i trafiken behöver utvecklas. Ett förslag är att införa en digital frågelåda där stockholmarna har möjlighet att både ställa egna frågor och läsa svar på vanliga frågor. Det kan handla om vem som har väjningsplikt vid de olika övergångsställen som används över cykelbanorna, vid breda ränder och smala ränder. Det kan handla om vad som gäller när cykelbanan saknar stopplinje vid övergångsställe, men biltrafiken har trafikljus. Det kan handla om huruvida cyklister får cykla över övergångsställen och om det är förbjudet att cykla i båda riktningarna på cykelbanor med markering i marken. Det kan handla om vilken effekt det får att använda hjälm om man ramlar. Det kan handla om vilka mopeder som är tillåtna i cykelbanorna.

Stadens trafikmiljö har fått ett nytt vanligt förekommande transportslag, nämligen elsparkcyklar. När nya transportslag

slår igenom behövs information om hur dessa ska hanteras i trafikmiljön för att samspelet ska fungera bra. Det kan handla om hur de ska framföras på ett säkert sätt, exempelvis om de får köras på trottoarer och hur man bör signalera inför en sväng. Det kan också handla om hur de ska parkeras, mot husvägg eller mitt på trottoaren.

Även mopeder blir alltmer vanligt förekommande i cykelbanorna. Anledningen är främst att det blivit allt vanligare med mopedbud. Staden bör därför inleda en dialog med aktuella budföretag om att de har ett ansvar för att informera sina bud om vilka regler som gäller. Det kan handla om vilka mopeder som är tillåtna att köra, vart man ska köra dem och vilka trafikregler som gäller.

Slutligen bör staden initiera en särskild informationskampanj som har fokus just på de oskyddade trafikanternas situation i Stockholmstrafiken. Vikten av anpassning av hastigheter, betydelsen av större hänsyn till varandra för samtliga trafikslag, användning av cykelhjälm för minskning av allvarliga skador hos cyklister och inte minst en allmän information om faktiska risker för liv och hälsa som finns för trafikanter i en storstad som Stockholm.

Ordning och reda för elsparkcyklarna

Allt fler stockholmare och turister har börjat ersätta promenaden med det nya trafikslaget elsparkcyklar. Ökningen har skett under flera år och var år 2019 uppe i 13 procent av cyklarna. Sommaren år 2021 nåddes toppnoteringen 23 000 elsparkcyklar. I förslaget till cykelplan beskrivs att det initialt funnits problem med olämplig parkering av elsparkcyklar (sida 25). Problemen har dock inte endast varit "initiala". Under sommaren 2021 har problemen med olämplig parkering av elsparkcyklar funnits kvar och förvärrats.

Det är inte ovanligt att det finns elsparkcyklar parkerade eller slängda i cykelbanorna. Ett nytt fenomen har noterats i olycksstatistiken, nämligen singelolyckor där cyklister skadats på grund av elsparkcyklar som lämnats i cykelbanorna.

Trots detta saknas skarpa skrivningar om elsparkcyklarna i förslaget till cykelplan. Det är viktigt att ytterligare åtgärder provas ifall det visar sig att vidtagna åtgärder inte fungerar tillräckligt bra. Ett tak måste införas för hur många elsparkcyklar som ska få finnas i Stockholm. En annan åtgärd är att åter pröva frågan om tillstånd för varje uppställningsplats. Ytterligare en åtgärd är att inte tillåta

uthyrning av friflytande fordon i hela eller delar av staden, utan endast uthyrning av fordon med fasta platser för både uthyrning och återlämning av fordonen, som i Köpenhamns centrala delar.

Vi noterar också att bilsättningen av elsparkcyklar i cykelplanen inte är trovärdig. I förslaget till plan finns en bild från det misslyckade försöket med utmarkerade parkeringar för elsparkcyklar. Den bild majoriteten av stockholmarna har av elsparkcyklarna i gatumiljön är en helt annan.

Låne­cyklar

Stockholm sticker ut, både i världen och i landet, som en stad utan något låne­cykelsystem. Det har nu under tre års tid saknats låne­cyklar på stadens gator, trots Stockholms höga miljöambitioner. Förklaringen är att staden nu genomfört två misslyckade upphandlingar av låne­cyklar.

När låne­cyklar nu åter ska ställas ut får vi veta att processen kommer att fördröjas. Staden måste prioritera att få ut låne­cyklarna så att vi kan få en mer trafiksäker och välorganiserad offentlig miljö.

Förbättra skyltningen

Skyltningen i staden behöver ses över. Behöver vägvisningen förbättras? Borde cykelkartor sättas upp på strategiska punkter? Finns behov av tillfälliga informationsskyltar på några platser, t.ex. vid olyckdrabbade korsningar?

Trafiknämnden behöver utreda hur skyltning kan användas för att förbättra samspelet i trafikmiljön och tydligheten för cyklande, gående och bilister.

Anlägg tre cykelstrador

I flera städer anläggs nu expressvägar för cyklar. Långa matarleder för pendlande cyklister som leder flödena av cyklister genom staden på ett effektivt och tryggt sätt. Behovet av sådana expressvägar finns också i Stockholm. I dagsläget finns pendlingsstråk för cyklister men de är på flera sätt otillräckliga. Vi föreslår därför att staden snabbt utreder hur tre sådana ”cykelstrador” kan anläggas i Stockholm. En i norr, en i väster och en i söder. Det löser inte hela utmaningen med att skapa en fullgod cykelinfrastruktur i Stockholm. Men det är en viktig åtgärd som skulle innebära en tydlig kvalitetshöjning för de stockholmarna som vill använda cykeln som ett redskap i vardagen.

till andra platser. I vissa fall kan det krävas att körfält för bilar istället reserveras för cyklar. Exakta dragningar och hur cykelstradorna bäst ska anslutas till befintliga cykelleder ska trafikkontoret utreda, det kan exempelvis handla om att bredda befintliga primära cykelstråk.

- Norr: blåa cykelstradan i riktning med Birger Jarlsgatan eller Sveavägen.
- Väst: röda cykelstradan i riktning med Sankt Eriksgatan.
- Syd: gröna cykelstradan i riktning med Götgatan.

Inför cykelgator på lämpliga sträckor

Regeringen presenterade i oktober 2020 möjligheten för kommuner att inrätta så kallade cykelgator. Detta ger Stockholm en bra möjlighet att göra det bättre och tryggare för stockholmare som vill ta cykeln.

Syftet med cykelgator är att motordrivna fordon ska anpassa hastigheten till cykeltrafiken. Maxhastigheten är 30 kilometer i timmen. Med cykelgator kan staden främja cykeltrafik på gator där det är blandtrafik, men utan att utesluta motorfordonstrafik. Cykelgatorna lämpar sig därför bra för täta stadsmiljöer där en ny cykelbana inte får plats.

I Stockholm finns flera platser där cykelgator skulle vara lämpliga. Ett exempel är Surbrunnsgatan, där trafikmätningar visar att cykeltrafik är det dominerande trafikslaget under förmiddagens maxtimme längs samtliga kvarter. Ett annat exempel är vissa av gatorna som staden på somrarna gör om till sommargångator. Dessa borde kunna bli cykelgator under resten av året, exempelvis Swedenborgsgatan, Rörstrandsgatan och Hornsbergs strand.

Både i innerstaden och i ytterstaden kan det finnas gator som lämpar sig som cykelgator. Cykelgator bör inte ersätta vanlig infrastruktur i form av cykelbanor och cykelfält, utan ska ses som ett komplement för att främja cykel som transportmedel. Det är därför viktigt att den principiella frågan om vilken typ av gator i Stockholms stad som skulle kunna bli aktuella att reglera som cykelgator hanteras i ett strategiskt sammanhang.

Vi föreslog i motionen från oktober 2020 att staden fram till våren 2021 skulle utreda vilka platser som lämpar sig för att bli permanenta cykelgator. Detta har dock inte gjorts och vi beklagar att förslaget till cykelplan inte innehåller några konkreta förslag. Istället finns endast en beskrivning av vad en cykelgata är.

Cykelservicestationer

Andra kommuner, så som Malmö och Järfälla, har infört så kallade cykelservicestationer. En cykelservicestation är en extra service, ofta i ett cykelgarage, med exempelvis luftpump, cykelverktyg, laddstolpe och möjlighet att rengöra cykeln. Stockholm Parkering har idag garage med bland annat cykelboxar. Bolaget bör genomföra tester med cykelservicestationer där de har cykelparkering.

Beslutsgång

Ordföranden Daniel Helldén (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag som stöds av ordföranden Daniel Helldén (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Åsa Nilsson Söderström (L), Johan Fälldin (C), Mikael Valier (KD) Marlene Karlén m.fl. (V).

Reservation

Inger Edvardsson m.fl. (S) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Särskilt uttalande

Marlene Karlén m.fl. (V) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Att öka andelen resor som sker med icke klimatbelastande färdmedel är helt nödvändigt för att staden ska nå sina klimatmål. Att förbättra villkoren för stadens cyklister, befintliga och potentiella, är en av de viktigaste åtgärderna staden kan vidta.

Vi noterar att flera av remissinstanserna lyfter kommentarer i linje med de synpunkter vi framförde i samband med att planen gick ut på remiss. Tyvärr kvarstår flera av de brister vi tidigare påpekat. Vi upprepar därför några viktiga delar av den kritik vi lämnat, med tillägg av kommentarer från remissvaren.

Övergripande

Den viktigaste och mest övergripande synpunkten rör stadens bitvis bristande ambitionsnivå och ansvarstagande.

Vi instämmer med kommentarerna från Region Stockholm om att Stockholms stad är den del av regionen med bäst potential för att öka andelen cykelresor, och att därför det övergripande målet om 25% av resorna ska ske med cykel 2040 är i underkant. Liknande synpunkter kommer från stadens egen miljö- och hälsoskyddsnämnd. Detta samtidigt som exploateringsnämnden i sitt remissvar ställer sig frågande till om målet kan uppnås, och i så fall kräver större insatser än vad som nu sker. Samtidigt som t ex Naturskyddsföreningen

konstaterar att de nordiska grannhuvudstäderna idag ligger långt före Stockholm. Sammantaget sätter detta ljus på att stadens arbete med cykelfrågor behöver förstärkas på många plan.

Vi vill se tydligare skrivelser om att de många rimliga kraven på förbättrad infrastruktur för cyklande och gående fullt ut ska beaktas vid nybyggnationer, från första planering till genomförande. Detta kräver tydligare löften om förbättrad samordning med stadens övriga förvaltningar, inte minst exploateringskontoret.

Ett återkommande tema i den övergripande trafiksäkerhetssituationen för oskyddade trafikanter i staden har varit brister vid vägarbeten. Vi uppskattar därför det tillkomna stycket om "Cykeltrafik vid vägarbeten", och tar fasta på att "Potential finns för vidare utveckling av handböcker och andra regelverk, rutiner och tillämpning, liksom information och kunskapsutveckling internt och externt". Vi hoppas att detta sker snarast, och att det tillämpas även vid nybyggnation och andra byggprojekt.

Regional potential

Även i det reviderade förslaget ges för lite utrymme åt de som bor i kranskommunerna och arbetar i staden, med potential att cykelpendla. Här instämmer vi till fullo med miljö- och hälsoskyddsnämndens synpunkter. För att nå mål om minskad biltrafik i regionen behöver även dessa potentiella cyklister tas i beaktande. Frågor om namngivning, vägvisning, underhåll och i viss mån gestaltning för cykelstråk bör samordnas över kommungränserna. I detta arbete förtjänar det regionala cykelkansliet att uppvärderas.

Underlag, faktabakgrund och uppföljning

Staden behöver höja ambitionen i fråga om uppföljning och utvärdering av arbetet med cykelfrågor. Detta gäller inte minst i frågor som rör trafiksäkerhet. Även här instämmer vi med miljö- och hälsoskyddsnämndens synpunkt att tydliga etappmål och uppföljning skulle höja planens strategiska tyngd

I övrigt hänvisar vi till vårt tidigare särskilda uttalande från 2022-04-22 i fråga om att bättre använda befintligt kunskapsunderlag från till exempel data som samlas in genom Tyck till-appen.

Mångfalden av cyklister, och bristande funktionshinderperspektiv

Förslaget till cykelplan breddar perspektiven i fråga om vilka

som ska beredas möjlighet att cykla, och vilka olika typer av cyklar som infrastrukturen behöver ta hänsyn till. Detta är mycket positivt, men även den omarbetade planen brister i fråga om att tydligt inkludera ett funktionshinderperspektiv, något som även Funktionsrätt Stockholms Stad uppmärksammat i sitt remissvar.

Till exempel rullstolar med olika former av armcykelanordningar kan bereda rullstolsburna utökad frihet att förflytta sig längre sträckor, samtidigt som användarna får förbättrad hälsa. Kraven på infrastrukturen för dessa fordon är mycket snarlika de för lastcyklar, men de förtjänar att omnämnas specifikt, så att funktionshinderperspektivet mer explicit beaktas till exempel vid nybebyggelse, trafikarbeten och annat underhållsarbete.

Ersättaryttrande

Malin Ericson (Fi) lämnar ett ersättaryttrande enligt följande:

Behovet av en cykelplan som lämnar ett ensidigt fokus på arbetspendling har Feministiskt initiativ lyft länge. Nuvarande cykelplan har sedan 2012 bidragit till utbyggnaden av cykelinfrastrukturen, men den lokala cyklingen har hamnat i skymundan: inom stadsdelar, till förskola och skola, kollektivtrafiken och stadsdelscentrum. Under de år som gått har cyklingen fått ordentlig fart och staden har inte hängt med hela vägen – en vidareutveckling av cykelplanen har dröjt för länge. Därför är föreliggande förslag på ny cykelplan mycket välkommet.

En av de saker som hindrar många av stadens invånare att börja cykla är den upplevda bristen på säkerhet i närhet av bilar. Även alltför nära kontakt med fotgängare skapar otrygghet för båda trafikslagen. Ofta är det alltså utrymmet som ställer till problem och gör att olika trafikslag hamnar i konflikt, och staden måste både planera bättre på nya sträckor och ta till åtgärder på redan existerande gator, vägar och banor. Med bättre separation och tydligare uppmärkning av respektive trafikslags utrymme kan många konflikter undvikas.

Det är viktigt och nödvändigt att barnperspektivet är mer omfattande i den föreslagna cykelplanen är viktigt och nödvändigt. Varje förälder ska kunna känna sig trygg med att skicka iväg sitt barn på cykel till skola och fritidsaktiviteter. Och trafiklösningar som gynnar barns trafiksäkerhet gynnar alla andra trafikanters säkerhet i trafiken.

Med tanke på att få cyklister inleder sin resa precis intill ett primärt stråk eller vid huvudcykelnätet måste det vara enkelt alla årstider att ta sig fram till dem. Framkomlighet definieras i förslaget som något som ska finnas på det utpekade cykelvägnätet – nog så viktigt förstås, men långt ifrån det enda slags framkomlighet som krävs. Som många cyklister kan vittna om ställer vintertid bristande snöröjning på både gator och gc-vägar till det, när man behöver pulsa genom hög snö och lyfta cykeln (om möjligt) över upplagade vallar.

Önskvärt hade också varit om planen utförligare behandlat barmarksrenhållning och vikten av att hålla efter växtlighet intill cykelbanor. Dagens situation är inte bra, och det krävs en ordentlig uppräckning på området. Det är inte rimligt att intressegrupper för cykling själva ska röja växtlighet längs sin cykelväg.

Slutligen finner vi det anmärkningsvärt att det saknas en jämställdhetsanalys i både cykelplan och ärende. I själva cykelplanen nämns att enligt RVU 2019 utgör kvinnor och män ungefär en lika stor andel av cyklisterna, 45 respektive 55 procent män, men ingen analys görs (eller hänvisas till) om kvinnor och män cyklar samma distanser, i samma ärenden och så vidare. I ärendet nämns inte saken överhuvudtaget. Det är en stor brist.

Vid protokollet
Alva Matsdotter