

**Utlåtande 2014: RI + RVI (Dnr 329-049/2014)**

## **Strategi för ökad cykling i Stockholms stad**

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Strategi för ökad cykling i Stockholms stad inklusive handlingsplan, enligt bilaga 2 till utlåtandet, antas.
2. Stadsdelsnämndernas ansvar för cykelplanens pendlingsnät överförs per den 2015-01-01 till trafik- och renhållningsnämnden (från 1 juli 2014 trafiknämnden), som får det samlade ansvaret för cykelplanens pendlingsnät.
3. Kommunstyrelsen får i uppdrag att utreda de ekonomiska konsekvenserna av en överföring av ansvaret från stadsdelsnämnderna till trafik- och renhållningsnämnden (från 1 juli 2014 trafiknämnden) för cykelplanens pendlingsnät.
4. Trafik- och renhållningsnämnden (från 1 juli 2014 trafiknämnden) får i uppdrag att ta fram en strategi för anläggning och drift av cykelgarage i staden.
5. Exploateringsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden (från 1 juli 2014 trafiknämnden) och stadsbyggnadsnämnden uppmanas att beakta vad som i övrigt framgår av ”Strategi för ökad cykling i Stockholms stad” inklusive handlingsplan avseende nya insatser och åtgärder.

**Föredragande borgarråden Sten Nordin och Per Ankersjö** anför följande.

## Ärendet

Cykelstrategins främsta syfte är att styra stadens interna arbete med cykelfrämjande åtgärder, dvs. ange en inriktning för hur staden ska agera för att öka cyklandet. I det ingår att samordna nämndövergripande frågor. Det övergripande målet för stadens arbete med cykling är att öka såväl antalet som andelen cyklister genom att göra det enklare och säkrare att cykla för såväl befintliga som tillkommande cyklister. Dessutom ska strategin stödja att stadens miljömål uppnås samt att staden som cykelvarumärke stärks. För att kunna nå de övergripande målen krävs att cykeln utgör en integrerad del av transportsystemet som helhet, vid sidan av andra färdmedel.

## Beredning

I budget för 2013 fick kommunstyrelsen i uppdrag att utarbeta en cykelstrategi för att stimulera ett ökat cyklande i Stockholm. Stadsledningskontoret har utarbetat ett förslag som har remitterats till exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, idrottsnämnden, kulturnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, utbildningsnämnden, Bromma stadsdelsnämnd, Enskede-Årsta-Vantör stadsdelsnämnd, Farsta stadsdelsnämnd, Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd, Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd, Kungsholmens stadsdelsnämnd, Norrmalms stadsdelsnämnd, Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd, Skarpnäcks stadsdelsnämnd, Skärholmens stadsdelsnämnd, Spånga-Tensta stadsdelsnämnd, Södermalms stadsdelsnämnd, Älvsjö stadsdelsnämnd, Östermalms stadsdelsnämnd, Stockholms Stadshus AB (Stockholms Stadshus AB har i sin tur underremitterat till Sisab Skolfastigheter i Stockholm AB och Stockholm Business Region AB), Cykelfrämjandets Stockholmskrets, Länsstyrelsen i Stockholms län, Naturskyddsföreningen, SL Trafikförvaltningen, Svensk Cykling och Trafikverket.

SL Trafikförvaltningen och Svensk Cykling har ej inkommit med svar.

*Exploateringsnämnden* anser att i de fall där längre sträckor behöver byggas bortom exploateringsprojektets avgränsning behöver det ske en ökad samordning mellan berörda förvaltningar. Kontoret föreslår att rutiner för ett sådant arbete utvecklas.

*Fastighetsnämnden* föreslår att Velo-City kopplas till Open Streets-projektet som då kan utvecklas till en större aktivitet än idag. Ett bra exempel

är Bogotá där över tolv mil gator har stängts av varje söndag i snart 40 år för rekreation i form av cykling, jogging m.m.

*Idrottsnämnden* ser väldigt positivt på att staden tar fram denna strategi. Under stycket som berör utbildningsinsatser anser nämnden emellertid att det finns anledning att lägga till utbildningsinsatser eller kurser för boende i områden där en mindre andel invånare cyklar.

*Kulturnämnden* anser att förslaget om att öka den interna kunskapen inom området är mycket positivt, men att det även finns möjligheter att öka kunskapen om cykelfrågor hos externa myndigheter genom samarbete med t.ex. polisen, Trafikverket och näringslivet.

*Miljö- och hälsoskyddsnämnden* anser att ansvaret att hålla stadens handböcker på cykelområdet aktuella bör ligga på en utpekad nämnd, exempelvis trafik- och renhållningsnämnden, medan övriga berörda nämnder bidrar i arbetet med uppdateringen av handböckerna.

*Stadsbyggnadsnämnden* delar kommunstyrelsens målsättning att Stockholm ska bli en cykelstad i världsklass och ser positivt på att strategin tar ett helhetsgrepp i frågan och inte bara behandlar fysiska åtgärder.

*Trafik- och renhållningsnämnden* anser att det bör tydliggöras hur strategin ska följas upp. En fråga som behöver lösas är om specifika mål ska tas fram som är kopplade till strategin eller hur det annars säkerställs att strategin efterföljs.

*Utbildningsnämnden* anser att det är viktigt att skolgårdar får en väl tilltagen yta så att cykeluppställning kan rymmas. Trafikkunskapen kan även utvecklas mer i skolorna, t.ex. i samverkan med organisationer som verkar för främjande av cykling och trafiksäkerhet.

*Bromma stadsdelsnämnd* anser att en överföring av ansvaret för pendlingsnätet från stadsdelarna till trafik- och renhållningsnämnden inte medför några större konsekvenser för stadsdelsnämnden eftersom pendlingsnätet, till största delen, redan ingår i trafik- och renhållningsnämndens ansvar.

*Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd* är positiv till att ansvaret för cykelplanens pendlingsnät i sin helhet överförs till trafik- och renhållningsnämnden och föreslår att även ansvaret för cykelplanens huvudstråk läggs på trafik- och renhållningsnämnden.

*Farsta stadsdelsnämnd* anser att möjligheterna att parkera cykeln måste förbättras och utökas för att andelen cyklister ska öka. Vid målpunkter som tunnelbanestationer, centrumanläggningar och arbetsplatser behövs ordentliga insatser göras i både inner- och ytterstaden. När det gäller ansvaret för

pendlingsnätet är nämnden av uppfattningen att det inte är någon självklarhet att standarden blir bättre om staden har en enda entreprenör.

*Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd* ser fördelar med att väghållaransvaret för det prioriterade cykelvägnätet överförs till trafik- och renhållningsnämnden. Det finns med dagens ansvarsfördelning en risk för ojämn kvalitet på pendlingsstråken.

*Hässelby-Vällingbys stadsdelsnämnd* är mycket positiv till förslaget om att stadsdelsnämndernas ansvar för pendlingsnätet överförs till trafik- och renhållningsnämnden.

*Kungsholmens stadsdelsnämnd* anser att staden bör ta initiativ till någon form av informationskampanj, eventuellt i samarbete med polisen, för att nå ut till en bredare allmänhet med information om hur risken för att skadas i trafiken kan minska.

*Norrmalms stadsdelsnämnd* är tveksam till förslaget att trafik- och renhållningsnämnden ska ta över driften av pendlingsnätet på parkvägar. Nämnden anser att det är tydligare ur ett driftsperspektiv om stadsdelsförvaltningen ansvarar för all parkmark inom stadsdelsområdet.

*Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd* anser att det är bra att ansvaret för pendlingsnätet hamnar på trafik- och renhållningsnämnden eftersom det innebär ett samlat grepp och tillsyn av dessa i hela staden. Stadsdelsnämndens totala yta för gång- och cykelvägar påverkas inte av detta beslut.

*Skarpnäcks stadsdelsnämnd* anser att det är bra att driften av pendlingsstråken får en väghållare i form av trafik- och renhållningsnämnden. Nämnden utgår från att det även avser investeringar i pendlingsstråken. Det gör att skötseln blir enhetlig och att det blir enklare att skapa ett sammanhängande prioriterat cykelvägnät.

*Skärholmens stadsdelsnämnd* ser positivt på att ansvaret för drift- och underhåll av pendlingsstråken överförs till trafik- och renhållningsnämnden, för effektiv utformning och underhåll av det prioriterade cykelvägnätet. Nämnden anser dock att stadsdelen, med fortsatt huvudansvar för huvudstråken, bör ha möjlighet att ansöka om medel från cykelmiljarden.

*Spånga-Tensta stadsdelsnämnd* påpekar att en svårighet är att ta hänsyn till de människor som inte har tillgång till en cykel eller som inte har fått lära sig att cykla. Där ser nämnden ett väl utbyggt lånecykelsystem som en viktig pusselbit.

*Södermalms stadsdelsnämnd* anser att det är ett bra förslag att ansvaret för pendlingsnätet flyttas över till trafik- och renhållningsnämnden eftersom den planerade utbyggnaden då kan genomföras lättare och förutsättningar ges för att erhålla samma drifts- och underhållsstandard för pendlingsstråken som

helhet. Samma förhållande gäller för de så kallade huvudstråken. Nämnden föreslår därför att ansvaret för huvudstråken också överförs till trafik- och renhållningsnämnden.

*Älvsjö stadsdelsnämnd* tillstyrkte att trafik- och renhållningsnämnden skulle ta över det samlade drift- och underhållsansvaret för pendlingsstråken i samband med att Cykelplanen var på remiss år 2012. Detta eftersom stadsdelsnämnderna inte har resurser att hålla den standard på framförallt snöröjningen som pendlingsnätet kräver.

*Östermalms stadsdelsnämnd* är tveksam till förslaget att trafik- och renhållningsnämnden ska ta över driften av pendlingsnätet på parkvägar. Nämnden anser att det är tydligare ur ett driftsperspektiv om stadsdelsförvaltningen ansvarar för all parkmark inom stadsdelsområdet.

*Stockholms Stadshus AB* anser att det är viktigt att poängtera att områden för cykelparkering och cykelleder kräver skötsel och underhåll för att upplevas som ett positivt tillskott i stads- och boendemiljön. Koncernledningen ser därför positivt på förslaget att ansvaret överförs till trafik- och renhållningsnämnden, där det finns bättre förutsättningar att samordna detta.

*Cykelfrämjandets Stockholmskrets* anser att det måste bli tydligare när satsningar ska vara genomförda. Det gäller, efter beslut, att prioritera vad som ska vara klart när. Det bör framgå vilka år åtgärderna genomförda för att målen ska kunna uppnås.

*Länsstyrelsen i Stockholms län* välkomnar särskilt initiativet att genomföra ”insiktsutbildningar” då okunskap om cyklisters villkor och behov är ett generellt problem bland trafikaktörerna. Länsstyrelsen hoppas att fler väljer att följa stadens exempel.

*Naturskyddsföreningen* anser att cykelstrategi inte bara handlar om satsningar på cykling utan även att de trafikslag som utgör en fara för cyklister och även för gående måste ha lägre fart. En bashastighet på 30 km/h är därför väsentligt. Med 30 km/h väjer bilister oftare än vid högre fart.

*Trafikverket* anser att stadens beslut att trafik- och renhållningsnämnden ska ta över stadens pendlingsstråk, samt stå för driften av dessa, är gynnsamt för de regionala cykelstråken. För att skapa goda lösningar för cykel i kommande infrastrukturprojekt uppskattar Trafikverket även om staden bistår med kunskap i deras projekt, så att mesta möjliga kunskande erhålls för att skapa goda förutsättningar för samverkan och samordning av olika anspråk.

Våra synpunkter

Framkomligheten i Stockholm är en viktig del av Stockholms attraktivitet idag och i framtiden. Cykelplanen pekar ut färdriktningen för hur ett av de kapacitetsstarka och yteffektiva färdmedlen kan bidra till en ökad framkomlighet i Stockholm på både lång och kort sikt. Cykelmiljarden, där en miljard kronor satsas på utbyggd cykelinfrastruktur åren 2012-2018 är en viktig pusselbit på vägen mot en cykelstad i världsklass.

”Strategi för ökad cykling i Stockholms stad” är en viktig del i detta i och med att den knyter ihop infrastrukturesatsningar med ett bredare organisations- och kommunikationsperspektiv.

Ett bra genomförande kräver effektiva strukturer samt en grundläggande förståelse för cykeln som ett eget trafikslag. Det är därför mycket positivt att utbildningar om cykelplanering med fokus på cykelplanen och stadens handböcker inom cykelområdet ska genomföras för planerare och projektledare inom alla berörda förvaltningar. Detta ökar kunskapen om detaljutformning och drift samt hur stadens satsningar kan kommuniceras till entreprenörer och medborgare. Det är viktigt att detta sker kontinuerligt för att all ny kunskap på området snabbt kan spridas till alla delar av organisationen.

När det gäller ansvaret för att hålla stadens handböcker om cykelplanering och cykelparkering aktuella instämmer vi med miljö- och hälsoskyddsnämndens att detta bör ligga på en utpekad nämnd, exempelvis på trafik- och renhållningsnämnden, medan andra berörda nämnder får i uppdrag att bidra till arbetet med uppdatering av handböckerna. Därigenom är det tydligt vilka stadsövergripande styrdokument som gäller samtidigt som förankringen av dessa inom stadens olika förvaltningar underlättas.

En överflyttning av ansvaret för pendlingsnätet från stadsdelsnämnderna till trafik- och renhållningsnämnden är även det en del av att staden prioriterar upp cykeln som trafikslag. Genom ett samlat driftansvar underlättas utbyggnaden och skötseln av ett effektivt pendlingsnät under årets alla säsonger. Det är även en ansvarsfördelning som överensstämmer med andra cykelsatsningar inom staden, t.ex. cykeljouren som redan rullar på stadens cykelvägar under trafikkontorets ledning. Att en majoritet av stadsdelsnämnderna är positiva till förslaget tyder på att det finns mycket att vinna på ett samlat ansvar för pendlingsnätets kvalitet. Övergången sker den 1 januari 2015 och bör föregås av en dialog mellan berörda parter för att, i likhet med vad Älvsjö stadsdelsnämnd påpekar, undvika ett eventuellt byte av driftentreprenörer mitt under vintersäsongen.

Att bli en ledande cykelstad handlar dock om mer än detaljutformning och driftansvar. Det kräver en aktiv kommunikation som riktar sig till både stockholmare och besökare. För att Stockholm ska bli en cykelstad krävs det

att invånarna känner att så är fallet, först genom att lockas ut på stadens cykelvägar och sedan genom att drift och infrastruktur håller en tillräckligt hög kvalitet för att nya cyklister ska fortsätta att cykla.

Den internationella konferensen för att främja cykling, Velo-City, har visat sig vara ett betydelsefullt arrangemang i städer som har anordnat det. I exempelvis Vancouver och Wien har det fungerat som en katalysator för en varierad uppsättning cykelsatsningar samtidigt som det utvecklat städernas cykelplanering och organisation och satt bilden av Vancouver och Wien som cykelstäder bland invånare och besökare. Vi förväntar oss att detsamma kommer att ske i Stockholm och det är därför viktigt att, i likhet med vad trafik- och renhållningsnämnden påpekar, ta ett krafttag kring vår ansökan.

Vid sidan om Velo-City fungerar även mindre pilotprojekt bra för att lyfta medvetenheten kring cykelfrågor. Det är därför viktigt att staden har en öppen inställning till att testa nya lösningar i likhet med Pilotplats Cykel och omstruktureringen av Götgatan. Kommunikativt är det också viktigt att staden samarbetar med fristående grupper för att främja cyklingen och att berörda förvaltningar är lösningsfokuserade när det kommer till tillståndsfrågor för cykellopp och andra cykelrelaterade aktiviteter.

Många remissinstanser tar även upp frågan om brist på cykelparkeringar och oklarheterna kring ansvar för anläggande och drift av cykelgarage. Särskilt i anslutning till kollektivtrafikkn punkter är stadens, och de olika förvaltningarnas, roll otydlig. Detta måste redas ut i det fortsatta arbetet med cykelstrategin. Slutligen är det väldigt viktigt att staden sätter slutdatum för när aktiviteterna i "Handlingsplan ökad cykling i Stockholms stad" ska vara genomförda. Därigenom får stadens förvaltningar ett antal tydliga mål att börja arbeta mot redan idag.

## Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Strategi för ökad cykling i Stockholms stad

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådens förslag.

**Reservation** anfördes av borgarrådet Daniel Helldén (MP) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Strategi för ökad cykling i Stockholms stad inklusive handlingsplan, enligt bilaga 2, antas i huvudsak.
2. Att sätta högre mål för ökad cykling och trafiksäkerhet.

3. Stadsdelsnämndernas ansvar för cykelplanens pendlingsnät överförs per den 2015-01-01 till trafik- och renhållningsnämnden, som får det samlade ansvaret för cykelplanens pendlingsnät.
4. Kommunstyrelsen får i uppdrag att utreda de ekonomiska konsekvenserna av en överföring av ansvaret från stadsdelsnämnderna till trafik- och renhållningsnämnden för cykelplanens pendlingsnät.
5. Trafik- och renhållningsnämnden får i uppdrag att tillsammans med Stockholm parkering ta fram en strategi för anläggning och drift av cykelgarage i staden.
6. Exploateringsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden och stadsbyggnadsnämnden uppmanas att följa vad som i övrigt framgår av ”Strategi för ökad cykling i Stockholms stad” inklusive handlingsplan avseende nya insatser och åtgärder.
7. Att i övrigt anföra följande.

Strategin för ökad cykling i Stockholms stad är ett välkommet arbete för att tydliggöra ansvaret och verka för att staden sammantaget driver på utvecklingen. Det är bra att kommunstyrelsen har det övergripande ansvaret för att driva, följa upp och hålla samman stadens arbete med cykelfrågor. Cykelplanens mål är dock för låga och staden har goda förutsättningar att nå högre, inte minst med tanke på den trend som finns i samhället i stort med ökad andel cykling. Målen för ökad cykling och trafiksäkerhet ska istället anges till följande:

- 20 procent av arbets- och studiependlingen i Stockholms stad ska ske med cykel senast 2020.
- 30 procent av antalet persontransporter ska ske med cykel senast 2020.
- Risken att dödas eller skadas svårt i en cykelolycka ska minska med 50 procent till år 2020. Det långsiktiga målet är nollvisionen.
- Minst 90 procent av cyklister ska känna sig trygga i trafiken senast 2020.

Strategin pekar ut särskilt viktiga egenskaper för ett attraktivt cykelnät. Förutom de som listas i strategin är det även viktigt att cykelplanens bredder för cykelvägar följs och att underhållet av cykelnätet är bra året om. Det handlar både om framkomlighet och om trafiksäkerhet.

Att främja cyklande handlar inte bara om att komma fram snabbt. Tonvikten på cyklingspendlande kan lätt få en sådan slagsida. Det måste även vara trevligt att cykla för att fler ska välja det. Därför vill vi se fler fina cykelvägar, och gärna lummiga med träd vid sidan. En särskild satsning behövs också för att få fler barn och föräldrar att gå eller cykla med sina barn till skolan och aktiviteter istället för att ta bilen, men det förutsätter att det finns säkra bilfria cykelvägar att tillgå. Det bör vara tillåtet att cykla i båda riktningarna även där det är enkelriktat.

Slutligen hade vi gärna sett att strategin för ökad cykling i Stockholms stad innehöll en text angående stadens egna möjligheter att påverka cyklingen genom upphandling och uppgraderad ersättningspolicy vid resor i samband med arbete.

**Särskilt uttalande** gjordes av borgarrådet Roger Mogert (S) enligt följande.

Att förbättra säkerheten och framkomligheten för cyklister är en framtidsinvestering. I dagsläget återstår mycket arbete innan cyklister kan känna sig säkra på vägarna, hitta någonstans att parkera och sedan återfinna sin cykel i helt skick efter att den lämnats på offentlig plats. Med detta som utgångspunkt välkomnar Socialdemokraterna initiativ för att finna en gemensam strategi samt samordna nämndövergripande frågor rörande cyklingen.

Vi delar utredningens vision om att Stockholm ska vara en stad för alla där alla kan ta sig fram på ett tryggt och säkert sätt. Rapporten lyfter fram vikten av övergripande cykelplanering i stadens utbyggnadsarbete. Vi vill understryka att samarbete mellan förvaltningar, nämnder och övriga aktörer kommer vara nödvändigt för att bygga staden framgångsrikt, både vad gäller infrastrukturella frågor som miljöfrågor eller stadsbyggandet i allmänhet.

Rapporten innehåller en rad förslag som vi ställer oss bakom. Vi stödjer förvaltningens synpunkter om tydliggöranden kring ansvarsfördelningen. Vi ställer oss också mycket positiva till förslaget om att införa parkeringstal för cyklar på samma sätt som hittills angivits för bilar såväl som förslaget om att utbildningsnämnden bör uppmärksamma trafik- och renhållningsnämnden på trafikfaror kring skolor. Rapportens syfte; att ange en inriktning för hur staden ska agera för att öka cyklandet, har dock inte konkretiserats tillräckligt.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Strategi för ökad cykling i Stockholms stad inklusive handlingsplan, enligt bilaga 2 till utlåtandet, antas.
2. Stadsdelsnämndernas ansvar för cykelplanens pendlingsnät överförs per den 2015-01-01 till trafik- och renhållningsnämnden (från 1 juli 2014 trafiknämnden), som får det samlade ansvaret för cykelplanens pendlingsnät.
3. Kommunstyrelsen får i uppdrag att utreda de ekonomiska konsekvenserna av en överföring av ansvaret från stadsdelsnämnderna till trafik- och renhållningsnämnden (från 1 juli 2014 trafiknämnden) för cykelplanens pendlingsnät.

4. Trafik- och renhållningsnämnden (från 1 juli 2014 trafiknämnden) får i uppdrag att ta fram en strategi för anläggning och drift av cykelgarage i staden.
5. Exploateringsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden (från 1 juli 2014 trafiknämnden) och stadsbyggnadsnämnden uppmanas att beakta vad som i övrigt framgår av ”Strategi för ökad cykling i Stockholms stad” inklusive handlingsplan avseende nya insatser och åtgärder.

Stockholm den

På kommunstyrelsens vägnar:  
STEN NORDIN

Per Ankersjö

*Ulrika Gunnarsson*

## Remissammanställning

### Ärendet

Cykelstrategins främsta syfte är att styra stadens interna arbete med cykelfrämjande åtgärder, dvs. ange en inriktning för hur staden ska agera för att öka cyklandet. I det ingår att samordna nämndövergripande frågor. Det övergripande målet för stadens arbete med cykling är att öka såväl antalet som andelen cyklister genom att göra det enklare och säkrare att cykla för såväl befintliga som tillkommande cyklister. Dessutom ska strategin stödja att stadens miljömål uppnås samt att staden som cykelvarumärke stärks. För att kunna nå de övergripande målen krävs att cykeln utgör en integrerad del av transportsystemet som helhet, vid sidan av andra färdmedel.

Denna strategi fokuserar på alla cyklister. I cykelstaden Stockholm ska alla kunna cykla, i flera olika sammanhang.

Stockholm har höga ambitioner inom cykelområdet med målsättningen att bli en cykelstad i världsklass. För att nå målet har Stockholm hämtat inspiration från olika framstående cykelstäder i världen. Lärdomar från de senaste årens positiva utveckling i Stockholm ska tas med i utvecklingen av framtida strategier för fortsatt ökad cykling.

Två huvudprinciper finns för strategin för ökad cykling.

1. Bygg ut och utveckla kvaliteten i infrastrukturen i allt från övergripande stråk till utformning av detaljer.
2. Arbeta med en övergripande sammanhållen kommunikation där den utbyggda infrastrukturen är fundamentet.

De åtgärder och fördelning av ansvarsområden som beskrivs i denna strategi (se bilaga 2) är i huvudsak konkretiseringar och förtydliganden av redan fattade beslut inom staden. I redogörelsen över ansvarsfördelning i strategin förtydligas nya åtgärder och insatser för berörda nämnder.

### Stadsledningskontoret

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 31 december 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Nedan listas de nya insatser och åtgärder som föreslås i Strategi för ökad cykling i Stockholms stad. Strategin går att läsa i sin helhet som bilaga 1 (bilaga 2 till detta dokument).

*Nya insatser och åtgärder för kommunstyrelsen:*

- Kommunstyrelsen ska utreda hur samordningen av cykelparkeringsplatser kan förbättras inom staden.
- Kommunstyrelsen ska ta fram en särskild cykelkommunikationsplan.

*Nya insatser och åtgärder för trafik- och renhållningsnämnden*

- Ansvar för cykelplanens pendlingsnät i sin helhet överförs till trafik- och renhållningsnämnden. Formerna för detta och de ekonomiska konsekvenserna klargörs inför arbetet med budget för 2015.
- Tydliga sammanhängande lösningar för alla trafikslag ska presenteras i områdesprogram i större stadsomvandlingsprojekt.
- Trafik- och renhållningsnämnden får det samlade ansvaret för att till självkostnadspris ta fram och erbjuda utbildningar inom cykelplanering för berörd personal i staden samt de konsulter och entreprenörer som staden anlitar.
- Trafik- och renhållningsnämnden ska utreda möjligheterna att styra angöringstider så att lastning och lossning sker under lågtrafiktid i större utsträckning.
- Trafik- och renhållningsnämnden ansvarar tillsammans med exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden för att hålla handböcker inom cykelplanering och cykelparkering aktuella.

*Nya insatser och åtgärder för stadsbyggnadsnämnden*

- Tydliga sammanhängande lösningar för alla trafikslag ska presenteras i områdesprogrammen i större stadsomvandlingsprojekt.
- Stadsbyggnadsnämnden ansvarar tillsammans med Trafik- och renhållningsnämnden och exploateringsnämnden för att hålla handböcker inom cykelplanering aktuella.

*Nya insatser och åtgärder för exploateringsnämnden*

- Exploateringsnämnden ansvarar för att nya områden samt kompletterande bebyggelse förses med cykelinfrastruktur och att den kopplas till befintligt nät. Utbyggnaden ska utformas i samråd med trafik- och renhållningsnämnden och ske i enlighet med cykelplanen och Teknisk handbok.
- Exploateringsnämnden ansvarar tillsammans med trafik- och renhållningsnämnden och stadsbyggnadsnämnden för att hålla handböcker inom cykelplanering och cykelparkering aktuella.

Stadsledningskontoret föreslår, mot bakgrund av det som sägs i detta tjänsteutlåtande, att kommunfullmäktige antar "Strategi för ökad cykling i Stockholms stad", stadsdelsnämndernas ansvar för cykelplanens pendlingsnät överförs per den 2014-12-

31 till trafik- och renhållningsnämnden och kommunstyrelsen får i uppdrag att utreda de ekonomiska konsekvenserna av en sådan överföring.

## Beredning

I budget för 2013 fick kommunstyrelsen i uppdrag att utarbeta en cykelstrategi för att stimulera ett ökat cyklande i Stockholm. Stadsledningskontoret har utarbetat ett förslag som har remitterats till exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, idrottsnämnden, kulturnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, utbildningsnämnden, Bromma stadsdelsnämnd, Enskede-Årsta-Vantör stadsdelsnämnd, Farsta stadsdelsnämnd, Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd, Hässelby-Vällingbys stadsdelsnämnd, Kungsholmens stadsdelsnämnd, Norrmalms stadsdelsnämnd, Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd, Skarpnäcks stadsdelsnämnd, Skärholmens stadsdelsnämnd, Spånga-Tensta stadsdelsnämnd, Södermalms stadsdelsnämnd, Älvsjö stadsdelsnämnd, Östermalms stadsdelsnämnd, Stockholms Stadshus AB (Stockholms Stadshus AB har i sin tur underremitterat till Sisab Skolfastigheter i Stockholm AB och Stockholm Business Region AB), Cykelfrämjandets Stockholmskrets, länsstyrelsen i Stockholms län, Naturskyddsföreningen, SL Trafikförvaltningen, Svensk Cykling och Trafikverket.

SL Trafikförvaltningen och Svensk Cykling har ej inkommit med svar.

## Exploateringsnämnden

**Exploateringsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 10 april 2014 att besvara remissen med exploateringskontorets tjänsteutlåtande.

*Reservation* anfördes av Åke Askensten m.fl. (MP), *bilaga 1*.

*Reservation* anfördes av Clara Lindblom (V), *bilaga 1*.

**Exploateringskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 12 mars 2014 har i huvudsak följande lydelse.

Exploateringskontoret ställer sig positivt till framtagande av en strategi för ökad cykling för Stockholms stad. Kontoret har deltagit i den workshop som anordnats inför framtagande av strategin och har då haft möjlighet att lämna synpunkter.

Exploateringskontoret väljer genom detta svar på remiss att främst fokusera kring de delar som berör kontorets verksamhet.

### **Övergripande synpunkter**

Kontoret vill understryka vikten av att cykelplanering inte får bli ett särintresse utan att det blir en naturlig del i all planering och att cykelstrategin även harmonierar med andra styrdokument som arbetas fram inom staden. Det hade varit önskvärt att det i förslaget till cykelstrategi kort omnämns hur strategin förhåller sig till andra beslutade strategier och planer inom Staden. Ett mervärde kan finnas i att det tydligt framgår att förslaget till strategi för ökad cykling är ett led och en del i de övergripande strategier och mål som Staden tidigare beslutat om, såsom exempelvis Framkomlighetsstrategin.

På sidan åtta i förslaget till cykelstrategi framgår att ett arbete pågår med framtagande av en ny regional cykelplan. Exploateringskontoret vill understryka att den planen är färdig och föreslår därför att formuleringen ses över.

### **Insatsområden för exploateringsnämnden**

I redogörelsen över ansvarsfördelning i förslag till strategi för ökad cykling förtydligas nya åtgärder och insatser för berörda nämnder. För exploateringsnämnden utpekas i förslaget till strategi för ökad cykling följande insatsområden

- Exploateringsnämnden ansvarar för att nya områden samt kompletterande bebyggelse förses med cykelinfrastruktur och att den kopplas till befintligt nät. Utbyggnaden ska utformas i samråd med trafik- och renhållningsnämnden och ske i enlighet med cykelplanen och Teknisk handbok.
- Exploateringsnämnden ansvarar tillsammans med trafik- och renhållningsnämnden och stadsbyggnadsnämnden för att hålla handböcker inom cykelplanering och cykelparkering aktuella.

Exploateringskontoret ser det som positivt att vid all planering ha som förutsättning att skapa så sammanhängande cykelvägnät som möjligt för att cykeln ska kunna vara ett attraktivt färdmedel. Målet om att ny cykelinfrastruktur som åstadkoms genom exploateringsprojekt ska anslutas till befintligt nät ses därför som naturligt.

I strategin anges specifikt att anslutning ska ske till pendlings- eller huvudstråk, men kontoret vill framföra att det även bör kunna innefatta lokala cykelstråk. Emellertid kan det finnas enskilda projekt eller sakförhållanden där det främst av kostnadsskäl kan finnas svårigheter att möjliggöra en anslutning till befintligt pendlings- eller huvudstråk. För exempelvis små projekt med långa avstånd till närmaste pendlings- eller huvudstråk kan målet bli svårt att uppnå. I de fall där längre sträckor behöver byggas bortom exploateringsprojektets avgränsning, ser kontoret det som önskvärt att en ökad samordning sker mellan exploateringsprojekt och de projekt som inryms inom trafik- och renhållningsnämndens budgetansvar.

Exploateringskontoret ser det som eftersträvänsvärt att ett mer omfattande och kontorsövergripande samarbete åstadkoms med ökad samplanering som målsättning. Kontoret föreslår att rutiner för ett sådant samarbete utvecklas.

Exploateringskontoret ställer sig positivt till att det tydligt uttalas att kontoret ska vara delaktigt i arbetet med framtagande av handböcker och andra dokument för cykelplanering och cykelparkering.

Exploateringskontoret ser ett mervärde i om strategin även belyser insatser och åtgärder för de kommunala bolag som kan bidra till målet om en cykelstad i världsklass.

I exploateringsprojekt där parkeringsanläggningar för cyklar är aktuella uppkommer ofta frågor kring ansvar avseende daglig drift av dessa anläggningar. Kontoret ser gärna att frågan får en lösning så att ett flertal projekt inte riskerar att stå utan cykelgarage i kollektivtrafiknoder. Önskvärt är att denna del medtas eller på något sätt belyses i framarbetat förslag till strategi för ökat cyklande. Detta då cykelparkering är en betydelsefull framgångsfaktor i målet om att göra cykeln till ett attraktivt färdmedel, samt att det skulle underlätta arbetet i flertalet pågående exploateringsprojekt.

## **Fastighetsnämnden**

**Fastighetsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 8 april 2014 att besvara remissen med fastighetskontorets tjänsteutlåtande.

*Reservation* anfördes av Ewa Larsson m.fl. (MP), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av ordföranden Madeleine Sjöstedt m.fl. (FP), Anna Cederschiöld m.fl. (M) och Johan Fälldin (C), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Martin Engman m.fl. (S), *bilaga 1*.

**Fastighetskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 25 mars 2014 har i huvudsak följande lydelse.

Remissen föreslår att fastighetsnämnden ansvarar för att det **ska** finnas cykelparkeringar samt dusch- och ombytesmöjligheter i de fastigheter där staden bedriver verksamhet.

Kontoret önskar här ändra ordalydelsen från **ska** till **verka för** med bakgrund att en del av fastighetsnämndens byggnader är blåklassade och en avvägning mellan dessa byggnaders kulturhistoriska värde och verksamheter måste kunna göras från fall till fall. Denna avvägning görs i samråd med antikvarie från kulturförvaltningen.

För cykelparkering gäller att om denna inte kan beredas i byggnaden utan att en markanvisning behöver göras, då är det inte alltid fastighetsnämnden som är markägare och har full rådighet.

Vidare **ska** fastighetsnämnden tillsammans med idrottsnämnden säkerställa god tillgång till bra cykelparkeringar i anslutning till stadens idrottsanläggningar.

Kontoret anser att skrivningen är i för bestämd form då varken fastighetskontoret eller idrottsförvaltningen alltid har beslutandemandat i idrottsanläggningarnas närområde avseende exempelvis placeringar av cykelparkeringar.

Även här önskar kontoret att ordalydelsen – **ska** - byts ut mot – **verka för** -. Med dessa två förtydligande finner kontoret att remissen i sak är väl underbyggd i förslag till beslutsatser och ställer sig bakom dessa med undantag av de två förändringarna av ordalydelser som redovisats ovan.

Remissen skriver också att staden kommer att ansöka om att få arrangera den internationella cykelkonferensen Velo-city 2017. Detta för att befästa Stockholm som en cykelstad i världsklass. Velo-city 2017 sammanfaller med cykelmiljardens avslutande fas, vilket skapar goda förutsättningar för intressanta cykelprojekt att visa upp för internationella besökare.

Kontoret föreslår att Velo-city 2010 kopplas till Open Street-projektet som då kan utvecklas till en större aktivitet än idag. Ett bra exempel är från Bogota, Colombia, där över tolv mil gator stängs av varje söndag för rekreation i form av cykling, joggning, inlines med mera och har gjort så i snart 40 år. Flera andra städer i världen har tagit efter detta. Se bilaga 1 (*här ej tryckt*).

## **Idrottsnämnden**

**Idrottsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 15 april 2014 att besvara remissen med idrottsförvaltningens tjänsteutlåtande.

*Reservation* anfördes av Åsa Lindhagen (MP), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Emilia Bjuggren m.fl. (S), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Mehdi Oguzsoy (V), *bilaga 1*.

**Idrottsförvaltningens** tjänsteutlåtande daterat den 27 mars 2014 har i huvudsak följande lydelse.

Idrottsförvaltningen ser väldigt positivt på att staden tar fram en tydlig strategi för ökad cykling. Att staden medvetet arbetar för att fler invånare och besökare ska cykla ligger helt i linje med intentionerna i Stockholms stads idrottspolitiska program. Att få fler av stadens invånare att cykla i både pendlings-, motions- och rekreationssammanhang bidrar till att öka andel fysiskt aktiva och till att minska stillasittandet.

Förvaltningen har endast några smärre synpunkter på den välskrivna strategin. På sidan 11 där särskilt viktiga egenskaper för ett attraktivt cykelnät listas önskar

förvaltningen lägga till att cyklisten ska uppleva cykelnätet som säkert. Under stycket som berör utbildningsinsatser på sidan 12 finns det anledning att lägga till utbildningsinsatser eller kurser för personer boende i områden där grupper som idag inte cyklar i samma utsträckning som andra finns. När det gäller kommunikationsinsatser för stadens invånare bör det i kommunikationen även framhållas de hälsovinster som genereras för individen när denne väljer att vara fysiskt aktiv, i det här fallet genom cykling. Det bör även i dokumentet ingå en strategi för samverkan kring cykelnätet med stadens kranskommuner.

Gymnastik- och idrottshögskolan i Stockholm bedriver sedan en tid tillbaka det tvärvetenskapliga forskningsprojektet Fysiskt aktiv arbetspendling i Stor-Stockholm. I arbetet med att stärka stadens cykelnät finns det med stor sannolikhet anledning för trafik- och renhållningsnämnden att ta kontakt med forskargruppen.

I avsnittet som berör ansvarsfördelning inom staden åläggs idrottsnämnden att, tillsammans med fastighetsnämnden, ansvara för att det finns bra cykelparkeringar i anslutning till stadens idrottsplatser, badhus etc. Strategin påtalar även att idrottsnämnden har ansvar för att leda stadens arbete inom folkhälsoområdet. Idrottsförvaltningen

anser att intentionen i detta är bra men menar att ordet ”ska” bör bytas ut mot ”verka för”. Detta då i vissa fall varken idrottsnämnden eller fastighetsnämnden har rådighet över markytan kring idrottsanläggningen.

Avslutningsvis vill förvaltningen förtydliga att folkhälsoområdet, enligt Folkhälsomyndigheten, innefattar 11 målområden varav ett innefattar ökad fysisk aktivitet. Det är endast inom målet om ökad fysisk aktivitet som förvaltningen har möjlighet att leda arbetet.

## **Kulturnämnden**

**Kulturnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 8 april 2014 att besvara remissen med kulturförvaltningens tjänsteutlåtande.

*Reservation* anfördes av Mats Berglund (MP), *bilaga 1*.

**Kulturförvaltningens** tjänsteutlåtande daterat den 14 mars 2014 har i huvudsak följande lydelse.

Kulturförvaltningen har tagit del av remissen av Strategi för ökad cykling i Stockholms stad och ställer sig mycket positiv till strategin. De synpunkter som förvaltningen har lämnas nedan:

### *Stadens cykelvarumärke*

Förvaltningen anser det positivt att strategin inbegriper kommunikation och PR-aktiviteter kring Stockholm som cykelstad och att dessa aktiviteter riktas även gentemot grupper som inte är vana att cykla.

#### *Satsa på utbildning om cykling och cykelplanering*

Förslaget att öka den interna kunskapen inom området anser förvaltningen vara positivt. Förvaltningen ser även möjligheter till att i t ex samarbete med andra myndigheter som polisen, Trafikverket och delar av näringslivet även utöka utbildningsinsatsen till allmänheten, i synnerhet barn och ungdomar. För denna grupp med fokus kring bl a trafiksäkerhet.

#### *Kommunikation riktad till stockholmare och besökare*

Det är positivt att kommunikationen samlas och samordnas. Cykelstrategin ligger mycket väl i linje med stadens evenemangsstrategi som bl a har hållbarhet som ledord och skall vara ledande för vilka evenemang som staden anordnar och stödjer.

#### *Ansvarsfördelning inom staden – Kulturnämnden*

Förvaltningen ställer sig positiv till förslaget att kulturnämndens evenemang planerar för goda cykelförutsättningar samt cykelparkering. Förvaltningen arbetade med framtagandet av en ny internationell ISO standard för hållbara evenemang, där främjandet av cykling vid större evenemang är en naturlig och viktig del i miljö- och hållbarhetsarbetet. Ett antal olika försök vid de olika evenemangen har gjorts sedan 2010 kring bl a cykling med positiva resultat. Under 2014 kommer samtliga stora evenemang som kulturnämnden anordnar (Stockholms Kulturfestival, We are Sthlm, Open streets), främja cykling genom t ex kommunikationsinsatser, tillfälliga utökade cykelparkeringar på evenemangsområdet, aktiviteter som t ex cykelskola etc.

Förvaltningen föreslår även att berörda bolag och förvaltningar inom evenemangsområdet bör, i enlighet med cykelstrategin och evenemangsstrategin, uppmuntra externa arrangörer till att främja cykling vid planering och genomförande av evenemang. I praktiken på samma sätt som kulturnämnden och stadens egna evenemang genom t ex främja tillfälliga cykelparkeringar, goda cykelförutsättningar, eventuella trafikavstängningar bör planeras så att cykling främjas och inte hindras etc.

### **Miljö- och hälsoskyddsnämnden**

**Miljö- och hälsoskyddsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 8 april 2014 att besvara remissen med miljöförvaltningens tjänsteutlåtande.

*Reservation* anfördes av vice ordföranden Katarina Luhr m.fl. (MP), *bilaga 1*.

*Reservation* anfördes av Stellan F Hamrin (V), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Mikael Magnusson m.fl. (S), *bilaga 1*.

**Miljöförvaltningens** tjänsteutlåtande daterat den 24 mars 2014 har i huvudsak följande lydelse.

Miljöförvaltningen är positiv till att det tagits fram en cykelstrategi för staden där det förtydligas vilka mål staden har för cykeltrafiken och ansvarsfördelningen inom staden. Strategin är föredömligt kort och koncis. Miljöförvaltningen ställer sig bakom strategin i stort, men har några synpunkter som beskrivs nedan.

#### **Bidra till stadens miljömål (sidan 6)**

I strategin anges att

- en ökad andel cyklister bidrar till att uppnå målen inom luftkvalitet och utsläpp av koldioxid.

Miljöförvaltningen anser att även buller bör nämnas här. Om trafikanter väljer cykel istället för bilen minskar trafikbullret.

#### **Planera för en cykelvänlig stad (sidan 10, 17,18, 21)**

I strategin anges på flera ställen att

- Tydliga sammanhängande lösningar för alla trafikslag skall presenteras på områdesnivå i större stadsomvandlingsprojekt.

Miljöförvaltningen anser att det bör förtydligas att dessa lösningar ska utgå från prioriteringar i Framkomlighetsstrategin, vilket innebär att cykeln ska få förbättrade förutsättningar. Förvaltningen bedömer att meningen annars kan tolkas som att alla trafikslag ska prioriteras, vilket sannolikt innebär att det inte blir bra för något trafikslag.

#### **Kommunstyrelsens ansvar**

I strategin anges att

- Kommunstyrelsen ska utreda hur samordningen av utbyggnaden av cykelparkeringsplatser kan förbättras inom staden.

Miljöförvaltningen vill understryka att det finns ett behov av detta. Förvaltningen har i samband med en kampanj kartlagt cykelparkeringar vid idrottsanläggningar, och har då konstaterat att det saknas samordning mellan de olika förvaltningar som har möjlighet att etablera parkeringarna. Utbud och kvalitet varierar kraftigt.

#### **Kommunstyrelsens och trafik- och renhållningsnämndens ansvar (sidan 16-17)**

I strategin anges att

- Kommunstyrelsen har det övergripande strategiska ansvaret för att samordna samverkan med andra externa aktörer som t.ex. Trafikverket, landstingets trafikförvaltning, Polisen, Länsstyrelsen och andra kommuner.

- Trafik- och renhållningsnämnden ansvarar för operativ samverkan i trafikplaneringsfrågor med regionens aktörer.

Miljöförvaltningen anser att det bör förtydligas vad som ingår i ”övergripande strategiska ansvaret för att samordna samverkan” och ”operativ samverkan”, så att det blir tydligt vilket ansvar som ligger på kommunstyrelsen respektive trafik- och renhållningsnämnden. Förvaltningen bedömer att det annars finns risk för att frågor hamnar ”mellan stolarna”.

#### **Trafik- och renhållningsnämndens, stadsbyggnadsnämndens och exploateringsnämndens ansvar (sidan 17 – 19)**

I strategin anges att

- Trafik- och renhållningsnämnden, exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden ansvarar gemensamt för att hålla handböcker inom cykelplanering och cykelparkering aktuella.

Miljöförvaltningen anser att ansvaret att hålla handböckerna aktuella bör ligga på en utpekad nämnd, eftersom ett delat ansvar är för otydlig. Förvaltningen föreslår att en nämnd får ansvaret, exempelvis trafik- och renhållningsnämnden, medan det i de andra två nämndernas ansvar ingår att bidra i arbetet med uppdatering av handböckerna.

#### **Stadsbyggnads- och exploateringsnämndens ansvar (sid 18)**

I strategin anges att

- Stadsbyggnadsnämnden ansvarar för att nya områden samt kompletterande bebyggelse planeras med god cykelinfrastruktur och att den ges möjlighet att kopplas till befintligt nät.
- Exploateringsnämnden ansvarar för att nya områden samt kompletterande bebyggelse förses med cykelinfrastruktur och att den kopplas till befintligt nät.

Miljöförvaltningen anser att dessa avsnitt bör förtydligas att infrastrukturen även innefattar cykelparkeringar. Det bör i planeringen utredas behov av cykelparkeringsplatser och avsättas plats för dessa. I detaljplaner bör parkeringstal för cyklar anges på motsvarande sätt som hittills angivits för bilar. Att cykelparkeringar ingår i infrastrukturen framgår visserligen på sidan 11 i strategin, men förvaltningen anser att det även bör tydliggöras i dessa ansvarsavsnitt.

#### **Miljöförvaltningens ansvar (sidan 19)**

I strategin anges att

- Miljö- och hälsoskyddsnämnden ansvarar för att bevaka cykelfrågor i de projekt nämnden driver inom hållbar livsstil samt inom arbete i miljöprofilsområden.

Miljöförvaltningen anser att ”inom hållbar livsstil” ska strykas ur meningen, så att nämnden får ett mer generellt ansvar att bevaka cykelfrågor i projekt nämnden driver.

#### **Utbildningsnämndens ansvar (sidan 20)**

I strategin anges att

- Utbildningsnämnden ansvarar för att uppmuntra cykling till skolan. Små barn ska cykla tillsammans med vuxna och större barn kan cykla på egen hand om trafikmiljön så tillåter.

Miljöförvaltningen anser att det även bör vara utbildningsnämndens ansvar att uppmärksamma trafik- och renhållningsnämnden på brister utbildningsnämnden känner till i trafikmiljö vid skolorna som medför att barn inte kan cykla på egen hand.

#### **Stadsbyggnadsnämnden**

**Stadsbyggnadsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 24 april 2014 att besvara remissen med stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande samt att omedelbart justera ärendet.

*Reservation* anfördes av Daniel Helldén m.fl. (MP), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av vice ordföranden Maria Östberg Svanelind m.fl. (S), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av vice ordföranden Maria Hannäs (V), *bilaga 1*.

**Stadsbyggnadskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 24 mars 2014 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsbyggnadskontoret delar kommunstyrelsens målsättning att Stockholm ska bli en cykelstad och ser positivt på att strategin tar ett helhetsgrepp i frågan och inte bara behandlar fysiska åtgärder. Kontoret har också deltagit i den workshop som anordnats vid framtagandet av strategin och har där haft möjlighet att lämna synpunkter. Kontoret ställer sig också positivt till att nya områden och kompletterande bebyggelse ska planeras med god cykelinfrastruktur. För närvarande deltar också kontoret tillsammans med trafikkontoret och exploateringskontoret i arbetet med att förnya och samla stadens handböcker inom cykelplanering.

Stadsbyggnadskontoret ser dock ett behov av att det i strategin tydligare framgår hur den förhåller sig till andra styrdokument inom staden som exempelvis promenadstaden, framkomlighetsstrategin och cykelplanen.

## **Trafik- och renhållningsnämnden**

**Trafik- och renhållningsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 8 april 2014 att besvara remissen med trafikkontorets tjänsteutlåtande.

*Reservation* anfördes av vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP), *bilaga 1*.

*Reservation* anfördes av Tobias Johansson (V), *bilaga 1*.

**Trafikkontorets** tjänsteutlåtande daterat den 10 mars 2014 har i huvudsak följande lydelse.

Kontoret anser att strategin är ett bra komplement till stadens cykelplan. Den tydliggör de olika förvaltningarnas ansvarsområden samt ger ett utökat ansvar så att viktiga frågor tas om hand av rätt nämnd. Att vi inom staden arbetar på bred front med cykelfrågorna är en viktig pusselbit i förverkligandet av vision 2030, Promenadstaden och framkomlighetsstrategin.

### **Nämndernas uppdrag**

Trafikkontoret anser att förslaget om att exploateringsnämnden ansvarar för att exploateringsområdena förses med cykelinfrastruktur och att de kopplas samman med befintligt cykelvägnät är angeläget. I dagsläget går delar av Trafikkontorets budget åt till att koppla ihop exploateringsområdena med befintligt cykelvägnät, vilket innebär att möjligheterna till att förbättra redan befintligt nät begränsas. Precis som skrivs i strategin är detta förtydligande att likställa med redan befintliga ansvar om utbyggnad av infrastruktur till och från exploateringsområdena.

Trafikkontoret är också positivt till skrivelsen gällande överflyttning av ansvar för cykelpendlingsstråken som går genom parkmark. Det är dock något oklart vad skrivningen egentligen innebär och ett förtydligande av ansvarsfördelningen behövs. I cykelplanen pekas kopplingar ut mellan olika målpunkter som är extra viktiga för cyklister. Exakt dragning av stråket mellan dessa punkter är inte fastställt utan det görs i projekteringen och den mer detaljerade planeringen. Exempel på situationer då det är viktigt att detta är klargjort är:

- Då cykelstråket i dagsläget går på parkmark, exempelvis på Kungsholms strandstig. En oklar fråga är till exempel hur mycket av parken som kan tas i anspråk för en breddning av cykelinfrastrukturen.
- Då det förekommer ett parkområde precis intill en gata som pekats ut som pendlingsstråk och som av trafikkontoret anses vara ett bättre alternativ för pendlingsstråk. Kan trafikkontoret då ta över parkmarken och genomföra åtgärder för cykelinfrastruktur? Denna situation förekommer på t ex Hägerstensvägen där ett gammalt spårområde som ligger parallellt med vägen är parkmark.
- Då det saknas cykelinfrastruktur men det finns ett gångstråk i parkmiljö i direkt anslutning till vägen (med blandtrafik). En åtgärd i det här fallet skulle kunna vara att flytta på gångstråket och anlägga cykelvägen där istället. Om trafikkontoret anser att det skulle vara den bästa lösningen att låta parkmarken som i dagsläget är ett gångstråk förvandlas till pendlingsstråk är det då möjligt för kontoret att överta marken från stadsdelsförvaltningen?

Fördelning av medel för drift och underhåll kräver också ett förtydligande. Det är t ex oklart om förslaget innebär att trafikkontoret kommer att få en utökad budget för att drifva och underhålla pendlingsstråken som går i parkmark. Om inte budgeten utökas kan det vara svårt att hålla en hög standard på tillkommande ytor. Det behöver även tydliggöras exakt vilka sträckor det handlar om så fort förslaget går igenom så att trafikkontoret har rätt beredskap och kan genomföra åtgärder omgående.

Kontoret anser att fastighetsnämndens uppdrag att förse fastigheter med parkering och dusch är viktigt eftersom genomsnittscyklister i Stockholmsområdet har 9 km enkel cykelväg till arbetet. Stockholm är också kuperat och därför föredrar många cyklister att cykla ombytta. För att möjliggöra en bekväm cykling behövs då duschmöjligheter vid slutdestinationen.

En fråga som kontoret anser bör klargöras är ansvaret för att anlägga och driva cykelgarage. Särskilt i anslutning till kollektivtrafikknutpunkter är detta en fråga som ofta diskuteras och där det är oklart vilken roll staden bör ta och vilken förvaltning/bolag som i sådana fall bör ta den. Trafikkontoret har ingen självklar roll här eftersom garage ligger inom fastigheter, exempel på andra aktörer kan vara fastighetskontoret (om staden är fastighetsägare) eller Stockholm parkering.

Trafikkontoret ställer sig positivt till utbildningsförvaltningens och Sisabs uppdrag och välkomnar ett utökat samarbete kring möjligheterna att få fler barn att gå och cykla till skolorna.

Trafikkontoret håller med om att piloter och testprojekt är intressant och bör intensifieras. Billigare lösningar bör eftersträvas i större utsträckning. Kontoret välkomnar också Trafik- och renhållningsnämndens uppdrag om insiktsutbildningar till självkostnadspris för att höja kompetensen inom cykelområdet och för att öka förståelsen för cykelns framtida roll i trafiksystemet.

I strategin pekas samverkan kring övervakningsfrågor ut som en viktig del i arbetet med cykelfrågan. Kontoret håller med om detta. Ansvarsfördelningen mellan olika aktörer bör förtydligas i kapitlet som avser ansvar samt i bilaga 1 (*här ej tryckt*). Det bör tydliggöras vem som ansvarar för att ett samarbete påbörjas och vilka roller de olika aktörerna har gentemot varandra.

### **Förberedelser inför Velo City**

I strategin omnämns stadens ansökan till Velo City. Trafikkontoret stödjer arbetet och anser att det är viktigt att visa upp Stockholms arbete i internationella sammanhang. Kontoret vill dock understryka ansökans betydelse. För att göra staden redo för ett evenemang i den storlek som Velo city är behövs krafttag. Om ansökan beviljas behövs inte bara en projektorganisation som arbetar med evenemanget utan det behövs även fler resurser som arbetar med infrastrukturåtgärder speciellt lämpade för evenemanget. Kontorets bedömning är att tempot måste höjas avsevärt för att göra staden redo för evenemanget 2017 och om kontoret samtidigt ska fortsätta bygga ut cykelinfrastrukturen med ett långsiktigt fokus behövs resurser utöver de som kontoret idag har att förfoga över. Många projekt kommer att vara igång eller färdigställda och cykelmiljarden är avgörande för att staden ska ha en chans att få evenemanget, men för att verkligen ge avtryck på den internationella arenan behöver staden flytta fram positionerna ännu ett steg.

### **Uppföljning av strategin**

I strategin förtydligas att kommunstyrelsen har det övergripande ansvaret att driva, följa upp och hålla samman stadens arbete med cykelfrågor. Det bör tydliggöras hur strategin kommer att följas upp. En fråga är om specifika mål kommer att tas fram kopplade till strategin eller hur det annars säkerställs att strategin efterföljs. Det är viktigt att alla nämnder tar sitt ansvar och att strategin implementeras ordentligt på respektive förvaltning så att den också omsätts i praktiken.

### **Utbildningsnämnden**

**Utbildningsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 10 april 2014 att besvara remissen med utbildningsförvaltningens tjänsteutlåtande.

*Reservation* anfördes av Per Olsson m.fl. (MP), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Marina Gunnmo Grönros m.fl. (V), *bilaga 1*.

**Utbildningsförvaltningens** tjänsteutlåtande daterat den 6 mars 2014 har i huvudsak följande lydelse.

Ökat användande av cykel, i relation till passivt åkande, ger förutsättningar för en ökad folkhälsa och en bättre miljö.

När det gäller att cykla till skolan så rekommenderas i skolorna cykling från och med årskurs 6. Elever i årskurs fyra och fem bör cykla i vuxens sällskap medan elever i lågstadiet helst inte ska cykla alls till skolan. Trafikmedvetenheten är inte fullt utvecklad innan tolv års ålder och helt bilfria cykelmiljöer är svåra att hitta i Stockholms stad. Vid planering av framtida områden är det av vikt att inte bara planera för till gatan parallella cykelbanor utan om möjligt även för friliggande cykelvägar med ordentligt avstånd från trafikerade gator. Det är också viktigt att skolgården får en väl tilltagen yta så att cykeluppställning kan rymmas.

Utbildning i trafikkunskap sker inom ramen för läroplanen. Trafikkunskapen kan förmodligen utvecklas än mer i skolorna exempelvis i samverkan med organisationer som verkar för främjande av cykling och trafiksäkerhet.

Förvaltningen föreslår att utbildningsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen som svar på remissen ”Strategi för ökad cykling i Stockholms stad”.

## **Bromma stadsdelsnämnd**

**Bromma stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 15 april 2014 att besvara remissen med Bromma stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande.

*Reservation* anfördes av Cecilia Obermüller m.fl. (MP), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Lillemor Samuelsson (V), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Helen Törnqvist (C), *bilaga 1*.

**Bromma stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 27 mars 2014 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen är positiv till strategins innehåll och intentioner som vi bedömer har höga ambitioner att främja ökad cykling. En bra cykelstad behöver väl utbyggda och underhållna cykelvägar. Översiktsplanens mål om Stockholm som ”promenadstad” gör det emellertid angeläget att kommande satsningar på cykelvägnätet sker i samverkan och parallellt med utveckling av gångbanor. Stora delar av cykelnätet ligger idag på gångbanor vilket kan medföra otrygghet och irritation. Cyklisterna kommer ofta ljudlöst och i hög fart och kan snabbt förorsaka en olycka om någon tar ett steg ut i cykelbanan. Extra utsatta är personer, med olika funktionsnedsättningar, som har svårt att uppfatta och bedöma risker i trafiken.

Många resor med kollektivtrafiken börjar eller avslutas med cykelresor varför det finns behov av fler cykelparkeringar vid hållplatser och stationer. Att kunna ta cykeln med sig på kollektivtrafiken gör det även enklare att hitta alternativa färdvägar och resalternativ för den enskilda individen.

Enligt förvaltningens uppfattning kommer en överföring av pendlingsnätet inte att medföra några större konsekvenser för stadsdelsnämnden eftersom pendlingsnätet, till största delen, redan ingår i trafik- och renhållningsnämndens ansvar. I de fall förändringar ändå sker är det angeläget att ekonomi och ansvarsfrågor regleras tillsammans med förvaltningen och dess upphandlade skötselentreprenör.

Utöver satsningen på pendlingsnätet vill förvaltningen framhålla vikten av att tillräckliga medel anslås för drift och underhåll av övrigt gatu- och cykelvägnät. Staden bör även tillämpa bättre styrning och uppföljning så att vägarbeten inte, i onödan, drar ut på tiden. Vid större ombyggnadsprojekt bör tillfälliga cykelvägar/ cykelfält anordnas för att lösa framkomligheten.

## **Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd**

**Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 16 april 2014 att besvara remissen med Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande.

*Särskilt uttalande* gjordes av vice ordföranden Rosa Lundmark (V), Kristina Öberg m.fl. (S) och Sarah Johansson m.fl. (MP), *bilaga 1*.

**Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 10 april 2014 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen är positiv till den föreslagna strategin men saknar en närmare koppling till stadens miljöprogram och framkomlighetsstrategi.

Av ärendet framgår att stadens långsiktiga inriktning är att förbättra förutsättningarna för cykeltrafiken genom att skapa en välfungerande infrastruktur och att cykeln ses om en "Lika naturlig del av transportsystemet som bil- och kollektivtrafiken". Som förvaltningen uppfattat det borde ambitionen vara att en ökad användning av cykel som transportmedel i större utsträckning ska ersätta bil och att det därmed ska vara mera "naturligt" att använda cykel istället för bil.

Förvaltningen vill framhålla att nu tillgänglig statistik visar att antalet allvarligt skadade i samband med cykelolyckor är betydligt fler än man tidigare trott. Statistik från Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) visar att 23 000 personer årligen uppsöker akutsjukhus efter att ha skadats som cyklister. Av dessa skadas 3 500 så allvarligt att de behöver vårdas på sjukhus mer än ett dygn. Av tidigare officiell statistik framgår att 300 cyklister per år skadas allvarligt. Enligt MSB beror olyckorna ofta på vägunderlaget. Det är därför angeläget att staden prioriterar underhåll av cykelvägnätet.

Som förvaltningen ser det finns också ett stort behov av att informera stadens cyklister om gällande trafikregler och vad man som enskild cyklist kan göra för att minimera olycksrisken. Av ärendet framgår att utbildningsnämnden har ansvar för att uppmuntra cykling till skolan och att utbilda elever i trafikkunskap. Förvaltningen

anser att staden därutöver bör ta initiativ till någon form av informationskampanj, eventuellt i samarbete med polisen, för att nå ut till en bredare allmänhet med information om hur risken för att skadas i trafiken kan minska.

Förvaltningen är positiv till att ansvaret för cykelplanens pendlingsnät i sin helhet överförs till trafik- och renhållningsnämnden och föreslår att även ansvaret för cykelplanens huvudstråk läggs på trafik- och renhållningsnämnden.

## **Farsta stadsdelsnämnd**

**Farsta stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 15 april 2014 att besvara remissen med Farsta stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande.

*Reservation* anfördes av Mariana Moreira Duarte m.fl. (MP) och Lars Bäck (V), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Lars Bäck (V), *bilaga 1*.

**Farsta stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 19 mars 2014 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen uppskattar att det tydligt framgår att strategin gäller alla cyklister. Det betyder att alla som cyklar ska få plats på vägar och stråk som är avsedda för cyklister. Fokus har under ganska lång tid varit på pendlingscyklister och de som använder cykelresan som ett träningspass.

Det behöver bli säkrare att cykla på cykelvägar och stråk. Det krävs tydligare skyltning och respekten för trafikregler måste bli bättre. För att andelen cyklister ska öka måste möjligheterna att parkera cykeln förbättras och utökas. Vid målpunkter som tunnelbanestationer, centrumanläggningar och arbetsplatser behöver ordentliga insatser göras både i ytter- och innerstaden. Farsta centrum är ett exempel där det råder brist på cykel-parkeringar.

Förslaget att trafik- och renhållningsnämnden ska ta över driften av cykelplanens pendlingsnät på parkvägar är vi något tveksamma till. Fördelen är att hela staden har en gemensam entreprenör med helhetsansvar för pendlingsnätet. Nackdelen är att stadsdelsnämnden, som ansvarar för driften på all parkmark, får två entreprenörer i området. För medborgarna kan det leda till oklarheter och stadsdelsförvaltningen får ta emot synpunkter på det mesta inom stadsdelsområdet. Pendlingsnätet sträcker sig över kommungränserna så även om trafik- och renhållnings-nämnden tar över driften så blir det trots allt olika entreprenörer som har hand om driften. Det är därför inte någon självklarhet att standarden på pendlingsnätet blir bättre för att staden har en enda entreprenör.

Stockholm har långt kvar till att bli en stad som har cykling som varumärke. Förvaltningen hoppas dock att man i stadens planering ska inkludera cykel som ett

prioriterat trafikslag på det sätt som strategin beskriver. Cykel som trafikslag är kapacitets-starkt och bidrar till minskad biltrafik och till en förbättrad miljö.

Cykelvägarna och cykelbanorna runt Farsta centrum är utformade utan tanke på att cykelnätet ska vara sammanhängande. Det har länge varit en brist att cykling som företeelse inte tagits med i planeringen av större byggprojekt. Förvaltningen instämmer helhjärtat i förslaget att kommande områdesprogram ska omfatta lösningar för alla trafikslag inklusive cykel. Parkeringstal för cyklar bör vara obligatoriskt i alla byggprojekt.

Utformning av och kvalitet på cykelbanor och stråk är avgörande för hur attraktivt det blir att cykla. Befintligt cykelnät har brister i utförande och måste bli bättre. Förvaltningen tycker därför att förslaget att trafik- och renhållningsnämnden ordnar utbildningar för de som ska arbeta med stadens cykelplanering är en god idé.

Många av stadens cyklister har dålig respekt för trafikregler. Konflikter mellan cyklister och gående är inte ovanliga. Cyklisternas beteende måste bli bättre om acceptansen för trafikslaget ska öka. Behovet av informationskampanjer för ett bättre cykelklimat är stort.

Om möjligt bör gång- och cykeltrafik vara åtskilda på ett tydligare sätt än vad det är idag. Pendlingsstråken innebär ofta höga hastigheter för cyklisterna vilket sällan är bra i kombination med fotgängare.

Oavsett till vem kommunikationen om cykling vänder sig måste den vara tydlig och samordnad om den ska bli framgångsrik. Eftersom kommunikationen idag kommer från flera olika håll finns behov av en cykelkommunikationsplan som håller samman aktiviteter och kampanjer med mera, så som beskrivs i förslaget.

Förutom viss tveksamhet om överförandet av ansvaret för cykelplanens pendlingsnät från stadsdelsnämnderna till trafik- och renhållningsnämnden anser förvaltningen att förslaget till strategi för ökad cykling är bra.

Förvaltningen föreslår att stadsdelsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

## **Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd**

**Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 10 april 2014 att besvara remissen med Hägersten-Liljeholmens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande.

*Reservation* anfördes av Jessica Jormtun m.fl. (MP), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Kerstin Tholin (V), *bilaga 1*.

**Hägersten-Liljeholmens stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 21 mars 2014 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen ser fördelar med att väghållaransvaret för det prioriterade cykelvägnätet överförs till Trafik- och renhållningsnämnden. Det finns en risk för en ojämnhet i kvaliteten på pendlingsstråken med dagens ansvarsfördelning. Som anges i strategin omfattas inte stadsdelsnämndernas investeringar i cykelvägar på parkmark av cykelmiljarden vilket innebär att förbättringar av cykelvägar som sträcker sig över flera stadsdelsområden kan variera i kvalitet. En annan risk för en ojämnhet över staden är att när trafikkontoret med hjälp av cykelmiljarden höjer kvaliteten på cykelvägarna på gatumark så kommer stadsdelarna inte ha möjlighet att prioritera motsvarande höjning av kvaliteten på cykelvägar på parkmark.

Det har också framkommit synpunkter att kvaliteten på snöröjningen ibland varit ojämnhet dels mellan stadsdelarna och dels mellan parkvägar och gatumark. Det beror ofta till exempel på att cykelvägarna snöröjs i olika turordning i respektive stadsdel under dagen. Samma sak med trafikkontorets entreprenörer som har sina prioriteringar och körscheman att följa.

Förvaltningen anser vidare att även stadsdelsnämndens ansvar för investeringar i cykelparkeringar på parkmark även bör ingå i cykelmiljarden, varför även det ansvaret bör överföras till Trafik- och renhållningsnämnden.

Den viktigaste aspekten för att den nya ansvarsfördelningen ska fungera tillfredställande är att en tydlig kommunikation mellan förvaltningarna och att trafikkontoret har ett tidigt samråd med stadsdelarna vid åtgärder på parkmark.

I övrigt ser förvaltningen positivt på förslagen i strategin och tror att åtgärderna kan bidra till ökat cyklande i staden.

## **Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd**

**Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 10 april 2014 att besvara remissen med Hässelby-Vällingbys stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande.

*Särskilt uttalande* gjordes av ordförande Fredrik Bojerud (C), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av vice ordförande Leif Larsson (V), *bilaga 1*.

**Hässelby-Vällingby stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 17 mars 2014 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen är positiv till samrådsunderlaget som är helt i linje med stadens berörda styrdokument.

Stadens *Vision 2030* anger att staden ska ha ett fungerande cykelvägnät. I *Promenadstaden - Översiktsplan för Stockholm* framgår att planeringen måste skapa en stadsmiljö och en struktur som främjar gång och cykel samt att möjligheterna att röra sig i staden till fots eller med cykel på ett tryggt sätt ska vara en central

utgångspunkt för planeringen. I *Framkomlighetsstrategin för Stockholm 2030* fastslås att en större andel resor ska ske med kollektivtrafik, cykel eller till fots. *Cykelplanens* huvudfokus är att underlätta för arbetspendling med cykel samt att få fler att cykla. *Stockholms miljöprogram 2012-2015* har ett inriktningsmål om miljöeffektiva transporter där ett av delmålen är att öka stockholmarnas mobilitet genom långsiktigt hållbara lösningar.

Förvaltningen är mycket positiv till remissförslaget om att stads-delsnämndernas ansvar för det pendlingsnät som anges i Cykelplanen, överförs till trafik- och renhållningsnämnden samt att kommunstyrelsen får i uppdrag att utreda de ekonomiska konsekvenserna av en sådan överföring. Idag är drift och underhåll av cykelbanorna uppdelat mellan stadsdelsnämnderna och trafik- och renhållningsnämnden, beroende på om de ligger på parkmark eller gatumark.

Förvaltningen välkomnar förslaget om att en huvudman har ansvaret för drift och underhåll för hela det föreslagna pendlingsnätet. Det innebär en ansvarig beställare med ett antal entreprenörer till sitt förfogande, men med samma standardkrav. I remissförslaget framgår att formerna för detta och de ekonomiska konsekvenserna klargörs inför arbetet med budget för 2015. Det ändrade förslaget avseende huvudmannaskapet för cykelstråken är av marginell betydelse för Hässelby-Vällingby. Förvaltningen vill därför framföra att det är önskvärt att tilldelningen av resurser för parkskötsel inte påverkas negativt av förslaget om förändrat huvudmannaskap för cykelstråk som går på parkmark. Det är också viktigt att utvecklingen av cykelstråk som går på parkmark görs i samverkan med stadsdelsnämnderna.

För att staden ska ha ett väl fungerande cykelvägnät är det viktigt med säkra och nederbördsskyddande cykelparkeringar. Fler cykelparkeringar behövs i Hässelby-Vällingby stadsdelsområde, särskilt vid trafikknutpunkter som Vällingby. Kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik ska underlättas.

Förbättrad information om genomförda och kommande insatser på cykelområdet är ett sätt att skapa medvetenhet och ökad kunskap hos befolkningen om de cykelinsatser som staden gör. Det kan göras genom informationskampanjer, i samverkan med skolor samt tillsammans med andra viktiga aktörer som t.ex. SL.

Vidare anser förvaltningen att det är viktigt att staden i den fysiska planeringen tar hänsyn till behovet av tillfredställande gångytor så att inte gångtrafikanternas behov nedprioriteras eller att det motverkar stadens mål för tillgänglighet. Cyklisternas hastighet och tysta fordon kan också orsaka otrygghet hos gående eller personer med funktionsnedsättning. Detta är viktigt att uppmärksamma vid utformning av ytor där dessa trafikantgrupper möts. Det är väsentligt inte minst ur tillgänglighetssynpunkt. Att cykla ska utgöra ett attraktivt, säkert och konkurrenskraftigt alternativ till andra transportslag.

## **Kungsholmens stadsdelsnämnd**

**Kungsholmens stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 10 april 2014 att besvara remissen med Kungsholmens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande.

*Reservation* anfördes av Anders Ödmark m. fl. (MP), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Reijo Kittilä (V), *bilaga 1*.

**Kungsholmens stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 18 mars 2014 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen är i huvudsak positiv till den föreslagna strategin men saknar en närmare koppling till stadens miljömål. Som framgår av ärendet kommer en ökad andel cyklister att bidra till att uppnå målen vad gäller luftkvalitet och utsläpp av koldioxid. I övrigt görs ingen koppling till stadens miljöprogram och inte heller till stadens framkomlighetsstrategi.

Av ärendet framgår att stadens långsiktiga inriktning är att förbättra förutsättningarna för cykeltrafiken genom att skapa en välfungerande infrastruktur och att cykeln ses som en ”lika naturlig del av transportsystemet som bil- och kollektivtrafiken”. Som förvaltningen uppfattat det borde ambitionen vara att en ökad användning av cykel som transportmedel i större utsträckning ska ersätta bil och att det därmed ska vara mera ”naturligt” att använda cykel istället för bil.

Statistik från Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) visar att 23 000 personer i Sverige årligen uppsöker akutsjukhus efter att ha skadats som cyklister. En mycket stor del av cykelolyckorna sker på vanliga vägar och gator varför fler cykelvägar, separerade från gångtrafikanter, skulle betyda mycket för att minska antalet olyckor. Halkbekämpning och borttagning av lösgrus och sand på våren skulle också enligt MSB ge stora utslag i olycksstatistiken. Detsamma gäller förbättrat underhåll av cykelbanor där man tar bort håligheter och gupp i väg/cykelbanan samt farliga träd, stenar m.m. i vägrenen. Det är därför angeläget att staden avsätter medel och prioriterar underhåll av cykelvägnätet.

Förvaltningen ser också ett behov av att informera stadens cyklister om gällande trafikregler och vad man som enskild cyklist kan göra för att minimera olycksrisken. Av ärendet framgår att utbildningsnämnden har ansvar för att uppmuntra cykling till skolan och att utbilda elever i trafikkunskap. Förvaltningen anser att staden därutöver bör ta initiativ till någon form av informationskampanj, eventuellt i samarbete med polisen, för att nå ut till en bredare allmänhet med information om hur risken för att skadas i trafiken kan minska.

Förvaltningen är tveksam till förslaget att trafik- och renhållningsnämnden ska ta över driften av cykelplanens pendlingsnät på parkvägar. Ur ett invånar- och driftperspektiv är det enligt förvaltningen tydligare och mer effektivt om stadsdelsförvaltningen ansvarar för driften av all parkmark inom stadsdelsområdet.

## Norrmalms stadsdelsnämnd

**Norrmalms stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 15 april 2014 att besvara remissen med Norrmalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande.

*Särskilt uttalande* gjordes av Barbro Borg m.fl. (MP), *bilaga 1*.

**Norrmalms stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 18 mars 2014 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen är i huvudsak positiv till den föreslagna strategin men saknar en närmare koppling till stadens miljömål. Som framgår av ärendet kommer en ökad andel cyklister att bidra till att uppnå målen vad gäller luftkvalitet och utsläpp av koldioxid. I övrigt görs ingen koppling till stadens miljöprogram och inte heller till stadens framkomlighetsstrategi.

Av ärendet framgår att stadens långsiktiga inriktning är att förbättra förutsättningarna för cykeltrafiken genom att skapa en välfungerande infrastruktur och att cykeln ses som en "lika naturlig del av transportsystemet som bil- och kollektivtrafiken". Som förvaltningen uppfattat det borde ambitionen vara att en ökad användning av cykel som transportmedel i större utsträckning ska ersätta bil och att det därmed ska vara mera "naturligt" att använda cykel istället för bil.

Statistik från Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) visar att 23 000 personer i Sverige årligen uppsöker akutsjukhus efter att ha skadats som cyklister. En mycket stor del av cykelolyckorna sker på vanliga vägar och gator varför fler cykelvägar, separerade från gångtrafikanter, skulle betyda mycket för att minska antalet olyckor. Halkbekämpning och borttagning av lösgrus och sand på våren skulle också enligt MSB ge stora utslag i olycksstatistiken. Detsamma gäller förbättrat underhåll av cykelbanor där man tar bort håligheter och gupp i väg/cykelbanan samt farliga träd, stenar m.m. i vägrenen. Det är därför angeläget att staden avsätter medel och prioriterar underhåll av cykelvägnätet.

Förvaltningen ser också ett behov av att informera stadens cyklister om gällande trafikregler och vad man som enskild cyklist kan göra för att minimera olycksrisken. Av ärendet framgår att utbildningsnämnden har ansvar för att uppmuntra cykling till skolan och att utbilda elever i trafikkunskap. Förvaltningen anser att staden därutöver bör ta initiativ till någon form av informationskampanj, eventuellt i samarbete med polisen, för att nå ut till en bredare allmänhet med information om hur risken för att skadas i trafiken kan minska.

Förvaltningen är tveksam till förslaget att trafik- och renhållningsnämnden ska ta över driften av cykelplanens pendlingsnät på parkvägar. Ur ett invånar- och

driftperspektiv är det enligt förvaltningen tydligare och mer effektivt om stadsdelsförvaltningen ansvarar för driften av all parkmark inom stadsdelsområdet.

## **Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd**

**Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 10 april 2014 att besvara remissen med Rinkeby-Kista stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande.

*Reservation* anfördes av Birgitta Hald-Svensson m.fl. (MP), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av ordföranden Bo Sundin m.fl. (M) och Burhan Yildiz (FP), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Kerstin Aggefors m.fl. (S), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Leo Ahmed (V), *bilaga 1*.

**Rinkeby-Kista stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 27 mars 2014 har i huvudsak följande lydelse.

I Kommunstyrelsens remiss, ”strategi för ökad cykling i Stockholms stad”, finns flera förslag på åtgärder och aktiviteter som rimmar väl med de insatser som pågår i Rinkeby-Kista stadsdelsnämndsområde.

Rinkeby-Kista stadsdelsförvaltning har under flera års tid arbetat för att främja cyklingen i stadsdelsnämndsområdet. Några av de satsningar som förvaltningen genomfört är tjänstecyklar för medarbetare, cykelskola för både barn och vuxna, låne-cyklar till allmänheten inom ramen för projektet Hållbara Järva och upprustning av gång- och cykelvägar.

De uppdrag och ansvar som, enligt förslagen i remissen, ska åligga stadsdelsnämnderna för att stimulera och möjliggöra ökad cykling är också i huvudsak inom de redan i dag gällande uppdrag- och ansvarsområden som gäller för förvaltningen. Att ansvaret för de stora pendlingsnät som enligt förslag i remissen hamnar på trafik- och renhållningsnämnden anser förvaltningen är bra då det innebär ett samlat grep och tillsyn av dessa över hela staden.

På bifogad karta, bilaga 3 (*här ej tryckt*), är pendlingsnätet i de delar som berör Järvaområdet markerat med rött. Några stråk har även en blå markering och det är sträckor som i dag sköts av förvaltningen. Stadsdelsnämndens totala yta för gång- och cykelvägar påverkas inte av detta beslut efter som nämnden påförs nya sträckningar av gång- och cykelvägar i främst Ärvingeområdet under 2014.

## **Skarpnäcks stadsdelsnämnd**

**Skarpnäcks stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 15 april 2014 att besvara remissen med Skarpnäcks stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande.

*Reservation* anfördes av vice ordförande Ewa Larsson m.fl. (MP) samt tjänstgörande ersättare Tina Kratz (V), *bilaga 1*.

**Skarpnäcks stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 11 mars 2014 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen har inget att erinra mot de insatser och åtgärder som föreslås i Strategi för ökad cykling i Stockholms stad. Det är i huvudsak konkretiseringar och förtydliganden av redan fattade beslut inom staden. I redogörelsen över ansvarsfördelning förtydligas nya åtgärder och insatser för berörda nämnder, vilket är bra.

Stadsdelsnämnderna träffas av en förändring beträffande ansvarsfördelning. I strategin föreslås att ansvaret för cykelplanens pendlingsstråk i sin helhet ska överföras till trafik- och renhållningsnämnden. I dag är väghållaransvaret för cykelvägnätet uppdelat mellan trafik- och renhållningsnämnden (gatumark) och stadsdelsnämnderna (parkmark). Skarpnäck genomkorsas av ett pendlingsstråk. Det går till största delen på gatumark, förutom en sträcka mellan Tåtorpsvägen och Skarpnäcksvägen, som är på parkvägsnätet. Förvaltningen anser att det är bra att driften av pendlingsstråken får en väghållare, trafik- och renhållningsnämnden. Förvaltningen utgår från att det även avser investeringar i pendlingsstråken. Det gör att skötseln blir enhetlig och att det blir enklare att skapa ett sammanhängande prioriterat cykelvägnät.

Enligt strategin ansvarar stadsdelsnämnderna för att genomföra utbyggnader i enlighet med cykelplanen av de delar av cykelvägnätet som ligger på parkmark. Stadsdelsnämnderna har idag inte möjlighet att söka medel ur ”cykelmiljarden” för att bygga ut cykelvägnätet på parkmark. Förvaltningen anser att det finns en otydlighet kring hur utbyggnaden på parkmark, som inte avser pendlingsstråken, ska finansieras. Cykelmiljarden borde kunna användas även till det.

## **Skärholmens stadsdelsnämnd**

**Skärholmens stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 24 april 2014 att besvara remissen med Skärholmens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande samt att omedelbart justera ärendet.

*Reservation* anfördes av Rebwar Hassan (MP), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av vice ordförande Birgitte Isberg (S), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande gjordes av Rudy Espinoza (V), bilaga 1.*

**Skärholmens stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 25 mars 2014 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen är mycket positiv till ”Strategi för ökad cykling i Stockholms stad”. Den sänder en tydlig signal till både medborgare och medarbetare att staden tar cykeln som trafikslag på allvar och att staden aktivt planerar för förbättrade förutsättningar och möjligheter för stadens cyklister.

Förvaltningen ser positivt på att ansvaret för drift och underhåll av pendlingsstråken överförs till Trafik- och renhållningsnämnden, för effektiv utformning och underhåll av det prioriterade cykelvägnätet. Förvaltningen anser dock att även stadsdelsförvaltningarna, med fortsatt ansvar för huvudstråken, bör ha möjlighet att ansöka om medel från cykelmiljarden. Det är en förutsättning för ett likvärdigt cykelnät i hela staden. När staden växer kommer befintliga cykelstråk förändras, nya tillkomma och prioriteringarna förändras. Om huvudmannskapet då är uppdelat mellan pendlingsstråk och huvudstråk, där medel finns för det ena men inte det andra, riskeras att väghållarskapet återigen blir otydligt och en fråga för diskussion mellan olika beslutsfattare och nämnder.

I Skärholmen är ökad folkhälsa ett av de mål som ges särskild prioritet, och ökad cykling ligger helt i linje med förvaltningens ambitioner. Förvaltningen uppmärksammar därför särskilt att strategin uttrycker ett fokus mot de grupper som inte är vana att cykla och där cykeln kan innebära nya möjligheter och friheter, något som med fördel kan fångas upp i den övergripande kommunikations- och aktivitetsplan som kommunstyrelsen tar fram för stadens samlade cykelarbete.

I Skärholmen efterfrågas fler och bättre cykelparkeringar på gatumark vid samtliga av områdets fyra centrumområden. Sättra torg kommer under året att få ett utökat antal. Men det kommer att krävas ytterligare insatser för att nå upp till tidigare nivåer. Även på Skärholmens torg har en ny cykelparkering anlagts vid Svenska kyrkan, men fler efterfrågas.

Förvaltningen planerar för en kartläggning av målpunkter och knypunkter i stadsdelsnämndsområdet där cykelparkeringar på parkmark skulle stärka cykelnätet och förutsättningarna för ökad cykling. Det kan handla om badplatser, parker, caféer och andra centrala mötesplatser. Kartläggningen planeras till 2015. För att kunna anlägga cykelparkeringar vid de lägen som framstår som mest strategiska behöver förvaltningen dock utökade medel, förslagsvis från cykelmiljarden, som tidigare nämnt. Förvaltningen verkar också för cykelparkeringar samt komplettering och utökning av befintliga stråk vid ny- och/eller ombyggnation av parker och stråk i stadsdelsnämndsområdet.

Slutligen vill förvaltningen framhålla behovet av fortsatta och stärkta mellankommunala satsningar. Satsning på cykeln som färdmedel är viktig för bättre

tvärförbindelser inom söderort. Särskilt för Skärholmen som ansluter till Huddinge kommun längs i stort sett hela gränsen för stadsdelsnämndsområdet. Ansvaret för den mellankommunala planeringen och eventuella satsningar behöver så som föreslås ligga hos Trafik- och renhållningsnämnden, men planeras och utföras i nära samarbete med stadsdelsförvaltningarna.

### **Spånga-Tensta stadsdelsnämnd**

**Spånga-Tensta stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 10 april 2014 att besvara remissen med Spånga-Tenstas stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande.

*Reservation* anfördes av vice ordföranden Ornina Younan m.fl. (S), Awad Hersi m.fl. (MP) och Jonas Ljungstedt (V), *bilaga 1*.

**Spånga-Tenstas stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 10 mars 2014 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsdelsförvaltningen är positiv till att det tas fram en strategi för ökad cykling. I Spånga-Tensta finns ett antal större planer på gång, till exempel Bromstensstaden och utbyggnaden av Mälarbanan, där det finns möjligheter att ha med cykelperspektivet i ett tidigt planskede.

Förvaltningen ser även positivt på att en del av strategin handlar om att få fler människor att välja cykeln som färdmedel. En svårighet att ta hänsyn till är de människor som inte har tillgång till en cykel eller som inte har fått lära sig att cykla. Där ser förvaltningen ett väl utbyggt lånecykelssystem som en viktig pusselbit för att så många medborgare som möjligt ska ha möjlighet att välja cykeln som färdmedel.

### **Södermalms stadsdelsnämnd**

**Södermalms stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 10 april 2014 att besvara remissen med Södermalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande.

*Reservation* anfördes av Erik Malm m.fl. (MP), *bilaga 1*.

**Södermalms stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 18 mars 2014 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen är positiv till att staden tagit fram en strategi som ska leda till att fler stockholmare och besökare cyklar i staden. Strategin förtydligar och konkretiserar

stadens arbete för att åstadkomma en cykelvänlig stad och bidrar därmed till att nå Framkomlighetsstrategins målsättning om hållbara transporter. Vid sidan av de stora miljömässiga fördelarna ger en rejäl satsning på cykling också vinster för folkhälsan.

Eftersom drifts- och underhållsansvaret för cykelvägnätet är uppdelat mellan trafik- och renhållningsnämnden och stadsdelsnämnderna kan vissa problem uppstå bland annat vid utbyggnaden av de föreslagna cykelstråken samt när det gäller drifts- och underhållsfrågor. I cykelstrategin föreslås därför att det samlade ansvaret för cykelplanens pendlingsnät överförs till trafik- och renhållningsnämnden från och med den 2015-01-01. Förvaltningen anser att detta är ett bra förslag eftersom planerad utbyggnad då lättare kan genomföras och förutsättningar ges för att erhålla samma drifts- och underhållsstandard för pendlingsstråken som helhet.

Samma förhållanden gäller för de så kallade huvudstråken i cykelplanen. Förvaltningen föreslår därför att ansvaret för huvudstråken också överförs till trafik- och renhållningsnämnden. Pendlings- och huvudstråk enligt Cykelplan 2012 illustreras i *bilaga 3 (här ej tryckt)*.

I cykelstrategin föreslås bland annat att stadsdelsnämnderna ska anlägga cykelparkeringsplatser i välbesökta parker. Förvaltningen anser att medel från cykelmiljarden bör avsättas till stadsdelsnämnderna för detta ändamål. Därigenom kan säkerställas att nödvändiga cykelparkeringar anläggs.

Förvaltningen tycker att det är positivt att cykelstrategin tydligt uttalar att fokus ligger på *alla* cyklister. För att Stockholm ska bli en cykelstad för alla i världsklass, vill förvaltningen understryka behovet av att tillräckliga medel avsätts för underhåll av cykelvägnätet i *alla* dess delar.

I arbetet med att utveckla staden till en cykelstad är det viktigt att staden tillsammans med bland annat polisen satsar på att informera cyklister om gällande trafikregler, för att öka efterlevnaden av reglerna. Detta är viktigt för att minska risken för olyckor och för att förhindra konflikter med andra trafikantgrupper.

Förvaltningen anser att den kommande cykelkommunikationsplanen är ett viktigt instrument för att bidra till att staden ska bli en attraktiv cykelstad. Förvaltningen önskar att planen tydligt ska beskriva vilka kommunikationsinsatser som krävs av respektive förvaltning.

## **Älvsjö stadsdelsnämnd**

**Älvsjö stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 24 april 2014 att besvara remissen med Älvsjö stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande samt att omedelbart justera ärendet.

*Särskilt uttalande* gjordes av Evy Kjellberg (C), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Olive Carlson (MP), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Emelie Roxby Schüsseleder (V), *bilaga 1*.

**Älvsjö stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 2 april 2014 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen anser att det är positivt med en cykelstrategi som konkretiserar stadens arbete med cykelfrämjande åtgärder. Det är också positivt att strategin betonar vikten av att förbättra för alla typer av cyklister, inte bara för dem som arbetspendlar. Alla nämnder och styrelser ska också underlätta för medarbetarnas cykling. Även Sisab har fått i uppdrag att ordna attraktiva och säkra cykelparkeringar vid skolorna. Ansvarsfördelningen och handlingsplanen med uppdrag till de olika nämnderna och styrelserna är relevant i förhållande till strategin.

Cykelstrategin föreslår att trafik- och renhållningsnämnden ska ta över det samlade ansvaret för drift och underhåll av pendlingsnätet, vilket idag delvis sköts av stadsdelsnämnderna. Detta förslag fanns med redan i Cykelplanen 2012 och Älvsjö stadsdelsnämnd tillstyrkte denna lösning i sitt remissvar, eftersom stadsdelsnämnderna inte har resurser att hålla den standard på framförallt snöröjningen, som pendlingsnätet kräver.

Om trafikkontoret tar över pendlingsstråken vill förvaltningen påpeka att det är viktigt att utvecklingen av pendlingsstråk som delvis går i parkmark görs i samverkan med stadsdelsnämnderna. I Älvsjö finns pendlingsstråk utmed Svartlösavägen och Älvsjövägen, samt från Älvsjö centrum österut mot Örby, och norrut mot Västberga respektive Årsta. Pendlingsstråken ligger här till största delen på gatumark, förutom ett par sträckor genom Solberga och Liseberg.

Förvaltningen har även en synpunkt på datum för övertagandet, som angetts till 2015-01-01. Förvaltningen föreslår att övertagandet istället sker före eller efter kommande vintersäsong, för att undvika byte av driftentreprenör mitt i vintern.

Stadsdelsnämnderna kommer att ha fortsatt ansvar för övriga cykelbanor på parkmark, inklusive huvudcykelnätet. Enligt strategin ansvarar stadsdelsnämnderna för att genomföra utbyggnader i enlighet med cykelplanen av de delar av cykelvägnätet som ligger på parkmark. Förvaltningen ser dock svårigheter med att finansiera dessa åtgärder eftersom stadsdelsnämnderna idag inte har möjlighet att söka medel ur cykelmiljarden.

Ett exempel där det behövs investeras i ett huvudcykelstråk på parkmark är forbindelsen mellan Älvsjö centrum och Huddinge, utmed stambanan, där sträckan genom Älvsjöskogen inte är asfalterad. Även huvudcykelstråket över Sjöängen är i behov av upprustning, eftersom dåliga markförhållanden har skapat sprickor i asfalten.

Förvaltningen anser att även stadsdelsnämnderna bör få ta del av cykelmiljarden för utbyggnad och förbättring av cykelvägnätet. I övrigt föreslår förvaltningen att nämnden tillstyrker cykelstrategin, med ovanstående kommentarer.

**Östermalms stadsdelsnämnd**

**Östermalms stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 10 april 2014 att besvara remissen med Östermalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande.

*Reservation* anfördes av vice ordföranden Stefan Nilsson m.fl. (MP), *bilaga 1*.

*Reservation* anfördes av Birgit Marklund Beijer m.fl. (S), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av ordföranden Therese Carlborg m.fl. (M), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Jaime Barrios m.fl. (V), *bilaga 1*.

**Östermalms stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 18 mars 2014 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen är i huvudsak positiv till den föreslagna strategin men saknar en närmare koppling till stadens miljömål. Som framgår av ärendet kommer en ökad andel cyklister att bidra till att uppnå målen vad gäller luftkvalitet och utsläpp av koldioxid. I övrigt görs ingen koppling till stadens miljöprogram och inte heller till stadens framkomlighetsstrategi.

Av ärendet framgår att stadens långsiktiga inriktning är att förbättra förutsättningarna för cykeltrafiken genom att skapa en välfungerande infrastruktur och att cykeln ses som en ”lika naturlig del av transportsystemet som bil- och kollektivtrafiken”. Som förvaltningen uppfattat det borde ambitionen vara att en ökad användning av cykel som transportmedel i större utsträckning ska ersätta bil och att det därmed ska vara mera ”naturligt” att använda cykel istället för bil.

Statistik från Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) visar att 23 000 personer i Sverige årligen uppsöker akutsjukhus efter att ha skadats som cyklister. En mycket stor del av cykelolyckorna sker på vanliga vägar och gator varför fler cykelvägar, separerade från gångtrafikanter, skulle betyda mycket för att minska antalet olyckor. Halkbekämpning och borttagning av lösgrus och sand på våren skulle också enligt MSB ge stora utslag i olycksstatistiken. Detsamma gäller förbättrat underhåll av cykelbanor där man tar bort håligheter och gupp i väg/cykelbanan samt farliga träd, stenar m.m. i vägrenen. Det är därför angeläget att staden avsätter medel och prioriterar underhåll av cykelvägnätet.

Förvaltningen ser också ett behov av att informera stadens cyklister om gällande trafikregler och vad man som enskild cyklist kan göra för att minimera olycksrisken. Av ärendet framgår att utbildningsnämnden har ansvar för att uppmuntra cykling till

skolan och att utbilda elever i trafikkunskap. Förvaltningen anser att staden därutöver bör ta initiativ till någon form av informationskampanj, eventuellt i samarbete med polisen, för att nå ut till en bredare allmänhet med information om hur risken för att skadas i trafiken kan minska.

Förvaltningen är tveksam till förslaget att trafik- och renhållningsnämnden ska ta över driften av cykelplanens pendlingsnät på parkvägar. Ur ett invånar- och driftperspektiv är det enligt förvaltningen tydligare och mer effektivt om stadsdelsförvaltningen ansvarar för driften av all parkmark inom stadsdelsområdet.

## **Stockholms Stadshus AB**

**Stockholms Stadshus AB:s** yttrande daterat den 10 april 2014 har i huvudsak följande lydelse.

### **Koncernledningens synpunkter**

Stockholmsregionens starka tillväxt med en ökande befolkning om ca 35 000 personer per år innebär att stadens infrastruktur i form av vägar och transportsystem måste utvecklas. I det sammanhanget är det naturligtvis värdefullt för framkomligheten i stadens vägnät om fler får möjlighet att använda alternativa färdssätt för att ta sig från sina bostäder till arbetsplatser skolor m.m. En ökad cykelpendling bidrar också till lägre utsläpp och förbättrad miljö.

Koncernledningen bedömer att stadens bolag har goda förutsättningar att anpassa infrastrukturen kring sina fastigheter för ökade möjligheter till cykelbanor och cykelparkering när sådana behov finns i utvecklings- och nyexploateringsprojekt. Det är dock viktigt att behovet av cykelparkeringar och cykelstråk avvägs mot andra krav, som tillgänglighet, trafiksäkerhet, plats för leveranser och transporter till verksamhetsområden, sophantering m.m.

Det är också viktigt att poängtera att områden för cykelparkering och cykelleder kräver skötsel och underhåll för att upplevas som ett positivt tillskott i stads- och boendemiljön. Koncernledningen ser därför positivt på förslaget att ansvaret överförs till trafik- och renhållningsnämnden, där det finns bättre förutsättningar att samordna detta.

Etableringen av lånecyklar har varit framgångsrik i Stockholm och Stockholm Business Region aviserar att det finns ett ökat behov av sådana. Koncernledningen delar uppfattningen att lånecykelsystemet bör utvecklas i takt med efterfrågan, men det gäller då att bredda finansieringen av dem, genom exempelvis ökat samarbete med kollektivtrafiken.

Sammantaget bedömer koncernledningen att det finns goda förutsättningar hos stadens bolag att möta utvecklingen av Stockholm som cykelstad.

### **Underremiss**

**SISAB:s remissvar har i huvudsak följande lydelse:**

SISAB äger och förvalta stadens skolor och förskolor och hyresförhållandet mellan SISAB och stadens nämnder regleras i det av kommunfullmäktige fastställda ramavtalet för utbildningslokaler. Det innebär att det är främst utbildningsnämnden som har ansvar för att bedöma behovet av cykelparkeringar m.m. men det är SISAB:s ansvar att i enlighet med beställningar och stadens handbok inom cykelparkering utforma attraktiva och säkra cykelparkeringar (*bilaga 1; här ej tryckt*).

***SBR:s remissvar har i huvudsak följande lydelse:***

SBR anser att strategin och dess målsättningar i huvudsak är bra. Men om staden ska lyckas med sin ambition att vara en cykelstad i världsklass skulle SBR vilja tillföra några ytterligare perspektiv.

Andelen lånecyklar och lånecykelställ som idag finns att tillgå i staden borde öka betydligt. Dessutom vore det lämpligt att tillgång till lånecyklarna borde ingå vid köp av SL-kort, SL Access card för besökare och Stockholmskortet.

I stadens satsning på cykling borde ingå att stadsdelarna arrangerar lokala cykeldagar, kanske tillsammans med idrottsförvaltningen. För att sätta Stockholm på världscykelkartan borde staden även ha ett flera internationella cykelarrangemang. Det skulle kunna röra sig från allt till lopp för motionärer till att etapper av större cykellopp för professionella cyklister arrangerades i staden (*bilaga 2; här ej tryckt*).

## **Cykelfrämjandets Stockholmskrets**

**Cykelfrämjandets Stockholmskrets** yttrande daterat den 6 april 2014 har i huvudsak följande lydelse.

Cykelfrämjandet anser att strategin är bra skriven, ambitiös och genomtänkt.

Om denna genomförs kommer Stockholm stad att kunna öka antalet och andelen cyklister på Stockholms gator öka. Det kommer att bli enklare och säkrare att cykla och fler kommer att våga cykla. Cykelfrämjandet anser dock att handlingsplanen för genomförandet måste vara tydlig i när åtgärder för att öka cyklingen ska starta och när de ska vara genomförda. Innan beslut om större stadsomvandlingsprojekt fattas ska det vara villkorat att även väl utformad infrastruktur för trafikslaget cykling finns med. Cykelfrämjandet anser att bashastigheten för motorfordon i tätort ska vara max 30 km/timme. Cykelfrämjandet medverkar gärna i träffar med stadens berörda tjänstemän för att bidra med våra erfarenheter av cykling.

Cykelfrämjandet anser, i linje med Strategin för ökad cykling:

- Att cykeln ska ses som en lika integrerad och naturlig del av transportsystemet som bil- och kollektivtrafiken.
- Att cykeln ska ses som ett eget trafikslag.
- Att övergripande cykelplanering ska ingå i ett tidigt skede i stadens utbyggnadsprojekt. Tydliga och sammanhängande lösningar för alla trafikslag ska presenteras på områdesnivå vid större stadsomvandlingsprojekt. Det ska ingå i

exploateringsprojekten, likställt med annan nödvändig infrastruktur som vägar, VA, fjärrvärme, el, etc.

- Att en utbyggnad och utveckling av infrastrukturen för cykel (cykelbanor, cykelvägar, cykelbanor och cykelfält) måste ske.
  - Att en samordning av nämndövergripande frågor bör ske till Trafik- och renhållningsnämnden.
  - Att kommunernas cykelnät ska byggas ihop till ett sammanhängande nät.
  - Att drift och underhåll av cykelbanor ska öka. Mycket oftare än idag ta bort grus och åtgärda håligheter. Sandsopning och snöröjning är viktig för att cykling ska kunna ske under hela året.
  - Att det är bra att Strategin betonar utökningen av cykling för "Olika typer av cyklister" med olika tempo.
  - Att se till att det finns cykelparkeringsplatser på attraktiva platser som är trygga och säkra.
  - Att förbättra kommunikationen med boende i Stockholm om förbättring av infrastruktur och underhåll för cykling i Stockholm. Även visa på nyttan med ökad cykling.
  - Att gång- och cykelvägar ska separeras från varandra. Konflikter och risk för olyckor uppstår ofta när gång- och cykelbanor inte är separerade.
  - Att motarbeta och förebygga att cykelvägnätet används som uppställningsplats, parkeringsyta och lastplats.
  - Att pröva ombyggnader för cykel i form av pilotprojekt.
  - Att utöka möjligheten till tjänstecyklar inom stadens tjänstemän.
  - Att stadens planerare, inom de berörda förvaltningarna samt kommunens konsulter inom cykling, ska få ökad utbildning inom cykelplanering.
- Om strategin genomförts kommer det att leda till:
- Att såväl andelen och antalet cyklister kommer att öka.
  - Att det blir enklare och säkrare att cykla.
  - Att bidra till att staden miljömål uppnås.
  - Att cykelvarumärket för staden stärks.
  - Att Stockholm blir en cykelstad i världsklass.
  - Att cykeln används i högre utsträckning som motionsredskap, vilket medför förbättrad hälsa för stadens invånare.
  - Restidspålitlighet för cyklister ökar.
  - Att bil- och kollektivtrafiken avlastas.

#### **Nästa steg är en handlingsplan för genomförandet**

Det viktigaste steget efter att Strategin är beslutad är att göra en tidsplan över hur denna ska översättas i praktiken. Som bilaga 1 i "Strategi för ökad cykling i Stockholms stad" finns "Handlingsplan för ökad cykling i Stockholms stad". Där finns: Åtgärd, Syfte, Ansvarig och Tidpunkt. Som Tidpunkt finns endast när arbetet ska påbörjas, inte när det ska vara genomfört. Det gäller, efter beslut, att prioritera vad som ska vara klart när. Vilka år skall åtgärderna vara genomförda för att målen ska kunna uppnås. Cykelfrämjandet anser att det krävs en partiövergripande överenskommelse för att säkerställa att strategin genomförs.

### **Dokument som behöver anpassas**

Se över dokument för cykling i Stockholm stad så de är anpassade efter denna strategi. Sammanställ vilka dokument som berörs.

### **Hur ska Cykelmiljarden användas utifrån Strategin**

1 miljard kronor ska investeras i staden cykelinfrastruktur fram till 2018. Det gäller nu att göra en handlingsplan för hur cykelmiljarden ska användas för att stödja och följa Strategin. Vad ska göras och när, åren mellan 2014 till och med 2018.

### **Kommunikationen med boende i Stockholm**

Inom ökad kommunikation om cykling bör Cykelkartan och Reseplaneraren uppdateras och utvecklas skriftligt i webb och som app. Tips om appen kan då ske t.ex. vid cykeluthyrning och på den tryckta kartan.

### **Velo-city 2017**

Cykelfrämjandet ser mycket positivt på att Stockholms stad i samarbete med Cykelfrämjandet ska ansöka om att få arrangera den internationella cykelkonferensen Velo-city 2017 som ytterligare kan främja cykling i Stockholm.

## **Länsstyrelsen i Stockholms län**

**Länsstyrelsen i Stockholms län** yttrande daterat den 22 april 2014 har i huvudsak följande lydelse.

Länsstyrelsen anser att det är positivt att Stockholm stad väljer att se över arbetet med cykling. Ökade satsningar på gång- och cykeltrafik kräver kraftsamling från samtliga aktörer, såväl gällande den interna hanteringen av cykelfrågan som samarbetet mellan aktörerna.

Det är en utmaning att bygga ut cykelinfrastrukturen i takt med att staden växer, efterfrågan på förbättrad cykelinfrastruktur är stor och allt fler väljer att arbetspendla med cykel längre sträckor. Stockholms stads initiativ ligger således rätt i tiden, en regional cykelplan har också nyligen lanserats och i förslag till länsplan gällande åren 2014-2025 har medlen till cykelåtgärder ökat kraftigt.

Initiativet att genomföra ”insiktsutbildningar” välkomnas särskilt då okunskap om cyklisters villkor och behov är ett generellt problem bland trafikaktörerna. Länsstyrelsen hoppas att fler väljer att följa stadens exempel.

## **Naturskyddsföreningen**

**Naturskyddsföreningen** yttrande daterat den 30 april 2014 har i huvudsak följande lydelse.

Hur ska ökad cykling uppnås. Det nämns i texten att Stockholm inte har samma förutsättningar som Amsterdam och Köpenhamn. Den stora skillnaden på Amsterdam och Köpenhamn är att när svenska politiker ansåg att det var en demokratisk rättighet att ha bil ansåg befolkningen i Amsterdam och Köpenhamn att det var cykling städerna skulle satsa på. Grunden är politiska beslut och en vilja att satsa på cykling inte fysiska förutsättningar, däremot historiska. Historiken med satsningar på bilism hade Amsterdam också men lyckades vända den.

**Några punkter:** *Särskilt viktiga egenskaper för ett attraktivt cykelnät är att det är:*

- *Social trygghet - cykelbanor ska vara väl belysta och belagda på platser som inger en känsla av säkerhet.*
- *Upplevd trygghet - det ska kännas tryggt att färdas på cykelbanor, 0-100*
- *Faktisk säkerhet - konflikter och interaktion ska minskas med hårda trafikslag*

#### 2014 års Benchmarking Report om cykling och gång i USA visar följande resultat.

- Kallt klimat påverkar inte cyklandet särskilt mycket. Regniga städer och städer med många dagar under noll har faktiskt något högre andel cyklister. Däremot har riktigt varma städer klart lägre andel cyklister.
- Hög andel bilinnehav minskar cyklandet.
- Städer och stater med hög andel cyklande och gående till arbetet har generellt högre andel fysiskt aktiva personer.
- Fetma, högt blodtryck och diabetes förekommer i lägre utsträckning i stater och städer där många går eller cyklar till jobbet.
- Olycksrisken för cyklister och gående minskar klart med ökad andel cyklister och gående.
- Städer med högre befolkningstäthet har fler cyklister
- Städer som arbetar mycket med påverkansåtgärder har generellt fler cyklister.

Städer med mycket cyklister är det inte bilen som är normen utan bilister får anpassa sig efter andra trafikslag. Det som är tydligt är att i Amsterdam och Köpenhamn får bilisterna väja för cyklisterna. I Sverige har cyklisterna väjningsplikt för att bilisterna inte är vana vid att väja för cyklisterna och därmed finns det risk för att cyklisterna skadas.

Cykelstrategi handlar inte bara om satsningar på cykling utan även att de trafikslag som utgör en fara för cyklister och även för gående måste ha lägre fart. En bashastighet på 30 km/h är därför väsentligt. Med 30 km/h väjer och bilister oftare än vid högre fart.

### Ytterligare förslag för ökad cykling

- Bashastighet på 30 km/h i innerstaden
- Tydligt separerade cykelbanor utan konflikter med andra trafikslag eller andra cyklister.
- Upplysta cykelbanor
- Fler personer som arbetar med cykelfrågor i Stockholm stad. Som jämförelse finns det 6 personer som arbetar med miljöbilar och i Amsterdam är det 60 personer som arbetar med samordning av cykelsatsningar.
- Cykelfartsgator utanför skolor och andra lokalgator som har stor del av uteserveringar och handel.
- Parkeringsnorm för cyklar både vid arbetsplatser som för bostäder.

### Detaljkommentarer

#### Bra: Hastighet (sid 10)

*"En jämn hastighet är viktigare än en hög hastighet."*

#### Dåligt: Separation (sid 10)

*Separation mellan dem ska baseras på de anvisningar som tas fram i stadens handbok inom cykelplanering för att minska risken för konflikter.*

Det borde läggas mer vikt på separation av trafikslag. Det finns studier och empiri som visar på att cykling ökar mer om cykelbanor är väl avgränsade från bilvägar med kantsten eller andra fysiska hinder.

*Cyklisterna känner sig säkrare på cykelbanan jämfört med i cykelfältet. Fyra av tio cyklister instämmer helt i påståendet att det känns säkert att cykla på cykelbanorna i innerstaden medan var tionde cyklist instämmer när det gäller cykelfälten. Tre av fyra föredrar cykelbanor framför cykelfält.*

*"Sju av tio cyklister känner sig osäkra när de cyklar i cykelfält utanför parkerade bilar."*

<https://www.dropbox.com/s/ojxluefmbot4unn/Att%20cykla%20i%20Sthlms%20innerstad.pdf>

Från Köpenhamn finns också studier som visar att separerad cykelbana med kantsten ledde till en ökning av cyklandet med 20% och en minskning av biltrafiken med 10%, medan ett cykelfält endast ledde till en ökning av 5% och biltrafiken minskade med 1%.

<https://www.dropbox.com/s/v8z7r2mfafq4ot9/bicycle%20tracks%20and%20lanes.pdf>

*Dåligt: Så få konflikter med andra trafikslag som möjligt (sid 11)*

*Särskilt viktiga egenskaper för ett attraktivt cykelnät är att det är:*

*- Så få konflikter med andra trafikslag som möjligt*

Få konflikter är inte tillräckligt djupgående. Det ska handla om trygghet, faktisk och upplevd.

Konflikter behöver inte inträffa för att upplevelsen av cykling ska bli sämre, det kan helt enkelt upplevas otrevligt om man måste cykla bland tung trafik.

Dessutom är flera cyklister oroade över konflikter med andra cyklister, inte bara andra trafikslag, när cykelbanor är för smala blir dessa oundvikliga. Ett flertal korsningar med cykelbanor finns det stor risk för både obehag och svåra olyckor.

#### **Konflikter med bussar, resenärer och cyklister.**

I handboken för planering anges en typ av lösning med bussar och cykelfält. Lösningen består av att cykelbanan går runt busshållplatsen. Det fungerar inte alltid på grund av för lite utrymme. Istället borde bussarna i högre grad använda det yttre körfältet, likt spårvagn och busshållplatsen blir som öar i vägbanan. Fördelen med den här typen av lösning är att bussen kan gå rakare och därmed spar tid. Konflikterna mellan bussar som kör in och ut ur busshållplatsen och cyklister minskar. Exempel på den här lösningen finns på Odengatan nära Sveavägen.

#### **Drift och underhåll**

##### **Saknas: Underhåll för cykling till och från skolan.**

Inte bara pendlingsnätet för cyklister ska prioriteras, vilket antas syfta på arbetspendling. Pendling till och från skolan är viktig då det minskar behovet av föräldrar som skjutsar sina barn till skolan.

*Saknas: Cykelnätverkets omfattning är en viktig egenskap*

Ett cykelnätverk behöver vara omfattande och gå över allt dit människor rör sig för att vara attraktivt. Var cykelplanerare anser att folk ska cykla är inte alltid där de vill cykla.

<http://www.copenhagenize.com/2014/03/where-do-you-want-to-go.html>

*Bra: Insiktsutbildning*

Saknas: Utbildning på riktigt

##### **Parkeringsövervakning**

Det händer att parkeringsvakter ignorerar parkering i cykelfält och cykelbanor. Inte heller polisen tar detta på allvar. Utbildning i att det är trafikfarligt, samt tydligare direktiv till de aktörer som staden kan påverka borde finnas med som en del av strategin.

En parkeringsvakt eller patrullerande polis ska lika lite köra förbi en bil parkerad i cykelfält som om bilen hade parkerat mitt i körbanan.

##### **Gemenska bilister**

Många bilister i Stockholms stad vet inte hur man hanterar cykelinfrastruktur. De parkerar i cykelbanor och cykelfält och blockerar cykelbanor när de ska vänta på att

svänga eller byta körfält. Staden kan göra reklamkampanjer, på samma sätt som man gjorde när zebraelagen infördes, för att uppmärksamma bilister på hur man hanterar cykelinfrastruktur på rätt sätt. T.ex att dubbelparkera utanför cykelfält istället för i cykelfält.

### **Distributionstrafiken**

Staden kan göra mer för att utbilda förare och bolag i att inte använda cykelinfrastruktur som lastplats. Det bör också ingå som ett krav i upphandling av stadens entreprenörer.

### **Taxi**

Staden måste också ställa krav på taxibranschen att utbilda förarna att ta hänsyn till cyklister. Det är problem med taxi som parkerar i cykelfält, hämtar och lämnar kunder, svänger in precis framför cyklister, öppnar dörrar och i allmänhet beter sig oberäkneligt.

Det är visserligen lagmässigt omöjligt för staden att bötfälla taxibilar, men det kanske går att fota och "pricka" bolag, för att sedan på något sätt använda detta mot bolagen. Det är trots allt så att det krävs tillstånd för att driva taxibolag och taxikörkort krävs också, det borde gå att dra in dessa vid kontinuerlig blockering av cykelinfrastruktur.

*Saknas: Container och annat bråte*

Lyft fram hur viktigt det är att cykelbanor anses lika viktiga som vägar. Polis och andra använder ofta cykelbanor som uppställningsplats för containrar, kranbilar, trasiga bilar, byggsäckar, byggmaterial etc. Ofta vet ingen vem som har ansvar och ingen gör något för att åtgärda problemet.

Lyft fram hur viktigt det är att detta åtgärdas. Man ska kunna ringa 112 och få cykelbanan rensad precis som om det hade varit en bilväg. Om inte det går att rensa, ska det sättas ut temporära cykelbanor för cyklister så att de kan fortsätta i samma "trygghetsnivå" som cykelbanan erbjuder.

### **Några exempel**

När två bilar blockerade halva "prioriterade" cykelvägen längs Drottningholmsvägen, tog det över en vecka innan de försvann, och ingen kunde ens åka ut och sätta ut reflexer för att varna cyklister om att cykelvägen är blockerad. Hade bilarna stått på bilvägen hade de försvunnit på några minuter.

<http://cykelpendlahasselby.blogspot.se/2013/10/polis-och-trafikkontor-skyller-pa.html>

Efter Obama-besöket stod polisens betong kvar på flera cykelbanor och även täckte Stockholms mest trafikerade cykelöverfart (Strömgatan/Strömbrom).

Betongen försvann från bilvägarna samma dag som Obama åkte hem. Det tog över en vecka innan Trafikkontoret efter påtryckningar från politiker och cyklister flyttade betongen från cykelbanorna.

<http://www.cyklistbloggen.se/2013/09/ulla-tear-down-this-wall/>

Skulle jag ställa denna i bilvägen?

*Bra: Pilotprojekt (sid 13)*

Det är positivt att New York omnämns i samband med diskussion om hur viktiga pilotprojekt är. Hämta gärna mer inspiration från New York, Köpenhamn, Groningen och andra cykelstäder.

## **Trafikverket**

**Trafikverkets** yttrande daterat den 22 april 2014 har i huvudsak följande lydelse.

Trafikverket Region Stockholm har mottagit rubricerat ärende och yttrar sig i egenskap som ansvarig för trafikslagsövergripande och långsiktig planering av det samlade transportsystemet inom regionen.

Det främsta syftet med cykelstrategin är att styra stadens interna arbete med cykelfrämjande åtgärder, dvs. ange en inriktning för hur staden ska agera för att öka cyklandet. De åtgärder och fördelning av ansvarsområden som beskrivs i strategin är i huvudsak konkretiseringar och förtydliganden av redan fattade beslut inom staden. I redogörelsen över ansvarsfördelning i strategin förtydligas nya åtgärder och insatser, för berörda nämnder.

### **Trafikverkets synpunkter**

Trafikverket ser positivt på stadens arbete med cykelfrågor. Strategin handlar huvudsakligen om organisationsfrågor internt i staden, och strategin tydliggör hur ansvarsfördelningen ser ut. Sett ur regional synvinkel anser Trafikverket att stadens beslut att Trafik- och renhållningsnämnden ska ta över stadens pendlingsstråk, samt stå för driften av dessa, är gynnsamt för de regionala cykelstråken. Strategin tydliggör dock inte vilken nämnd som ansvarar för trafiksäkerhetsfrågor. Med tanke på att staden specifikt pekar ut att det ska bli ökad trafiksäkerhet och trygghet anser Trafikverket att det är viktigt att ett huvudansvar definieras. Trygghet och trafiksäkerhetsmål berör flera förvaltningars arbete, vilka i sig påverkar hur cykelinfrastrukturen genomförs.

Kommunikationsfrågorna är viktiga och Trafikverket anser att stadens strategi omfattar dessa frågor på ett förtjänstfullt sätt, bl a genom satsningen på intern kommunikation och förslaget om insiktsutbildningar. Trafikverket ser positivt på stadens ambition att våga testa saker i pilotprojekt samt att staden själva vill agera föredöme för sin anställda med tillgång till duschrum, lånecyklar m.m.

Trafikverket saknar dock en tydlighet mellan strategin och hur den relaterar till trafikinformation, såsom t ex kopplingar till leverans av data (GIS-info) till reseplanerare. Detta skulle kunna vara ett möjligt tillägg i strategin för att ytterligare anknyta till tjänster riktade till resenärer för att främja ökad cykling.

För att gemensamt skapa goda lösningar för cykel i kommande infrastrukturprojekt uppskattar Trafikverket om staden bistår med kunskap i våra projekt, så att mesta

möjliga kunskaper erhålls för att skapa goda förutsättningar för samverkan och samordning av olika anspråk. Genomförandet av cykellösningarna ska svara mot uppställda regionala och lokala mål, vilket underlättas om staden deltar i projekt som drivs av aktörer som bygger infrastruktur inom staden.

## Reservationer m.m.

### Exploateringsnämnden

*Reservation* anfördes av Åke Askensten m.fl. (MP) enligt följande.

Att i huvudsak godkänna kontorets svar på remissen

Att sätta högre mål för ökad cykling och trafiksäkerhet

Att i övrigt anförda följande;

Strategin för ökad cykling i Stockholms stad är ett välkommet arbete för att tydliggöra ansvaret och verka för att staden sammantaget driver på utvecklingen. Det är bra att kommunstyrelsen har det övergripande ansvaret för att driva, följa upp och hålla samman stadens arbete med cykelfrågor.

Cykelplanens mål är dock för låga och staden har goda förutsättningar att nå högre, inte minst med tanke på den trend som finns i samhället i stort med ökad andel cykling. Målen för ökad cykling och trafiksäkerhet ska istället anges till följande:

Stadens mål ska vara att 20 procent av arbets- och studiependlingen i Stockholms stad ska ske med cykel senast 2020. 30 procent av antalet persontransporter ska ske med cykel senast 2020. Risken att dödas eller skadas svårt i en cykelolycka ska minska med 50 procent till år 2020. Det långsiktiga målet är nollvisionen. Minst 90 procent av cyklisterna ska känna sig trygga i trafiken senast 2020.

Cykelfrågorna bör få en central roll i den fysiska planeringen. Säkra cykelvägar till skolor är av stor betydelse för att främja cykling hos barn. I samband med bostadsplanering ska det byggas i medeltal 2,5 parkeringsplatser per lägenhet, beroende på lägenhetens storlek.

Strategin pekar ut särskilt viktiga egenskaper för ett attraktivt cykelnät. Förutom de som listas i strategin är det även viktigt att cykelplanens bredd för cykelvägar följs och att underhållet av cykelnätet är bra året om. Det handlar både om framkomlighet och om trafiksäkerhet.

*Reservation* anfördes av Clara Lindblom (V) enligt följande.

- 1 Att i huvudsak bifalla förslag till svar på remiss.
- 2 Att nämnden tillkännager som sin mening att strategin måste utökas med tydliga strategier för hur trafiksäkerheten för cyklisterna ska öka i Stockholm.
- 3 Att nämnden tillkännager som sin mening att Stockholms stad måste bli mycket bättre än idag på att ställa krav på exploatörer och andra att bidra

till en stad bättre anpassad för cyklister. Med hjälp av planmonopolet bör bl.a. enverkningsfull parkeringsnorm för cykelparkeringar införas.

4 Att i övrigt anföra följande:

Vi ställer oss mycket positiva till att en strategi tas fram för ökad cykling i Stockholm. Dock upplever vi att strategin har allt för få konkreta åtgärder. Den ställer också allt för få krav på interna och externa aktörer.

Staden har tidigare redovisat att utan större satsningar på effektiva trafiksäkerhetsåtgärder kommer en ökning ske av skadade i Stockholmstrafiken. Trots detta saknas aktiva åtgärder för att minska antalet olyckor. Rädslan för olyckor är också en vanlig orsak till att medborgare väljer bort cykeln. Att minska antalet olyckor genom satsningar på effektiva trafiksäkerhetsåtgärder är därför ett bra sätt att få fler att våga välja cykeln.

## Fastighetsnämnden

*Reservation* anfördes av Ewa Larsson m.fl. (MP) enligt följande.

- 1 Nämnden godkänner i huvudsak kontorets svar på remissen.
- 2 Nämnden vill se högre mål för ökad cykling och trafiksäkerhet.
- 3 Att i övrigt anföra följande:

Strategin för ökad cykling i Stockholms stad är ett välkommet arbete för att tydliggöra ansvaret och verka för att staden sammantaget driver på utvecklingen. Det är bra att kommunstyrelsen har det övergripande ansvaret för att driva, följa upp och hålla samman stadens arbete med cykelfrågor.

Cykelplanens mål är dock för låga och staden har goda förutsättningar att nå högre, inte minst med tanke på den trend som finns i samhället i stort med ökad andel cykling. Målen för ökad cykling och trafiksäkerhet ska istället anges till följande:

- 20 procent av arbets- och studiependlingen i Stockholms stad ska ske med cykel senast 2020.
- 30 procent av antalet persontransporter ska ske med cykel senast 2020.
- Risken att dödas eller skadas svårt i en cykelolycka ska minska med 50 procent till år 2020. Det långsiktiga målet är nollvisionen.
- Minst 90 procent av cyklisterna ska känna sig trygga i trafiken senast 2020.

Strategin pekar ut särskilt viktiga egenskaper för ett attraktivt cykelnät. Förutom de som listas i strategin är det även viktigt att cykelplanens bredd för cykelvägar följs och att underhållet av cykelnätet är bra året om. Det handlar både om framkomlighet och om trafiksäkerhet.

*Särskilt uttalande* gjordes av ordföranden Madeleine Sjöstedt m.fl. (FP), Anna Cederschiöld m.fl. (M) och Johan Fälldin (C) enligt följande.

Ambitionen att inrätta duschrum och uppföra cykelställ i de fastigheter där kommunen bedriver verksamhet är en viktig del i arbetet med strategin för ökad cykling. Strategin är en viktig komponent i stadens miljöarbete, samt i arbetet med att utveckla det lokala transportsystemet.

Det finns, vilket fastighetskontoret i sitt remissvar, en rad utmaningar i att installera duschrum och cykelställ i samtliga fastigheter. En sådan berör de kulturbyggnader där det, i vissa avseenden, är svårt att genomföra större ombyggnationer. En annan berör de idrottsanläggningar där den mark som kan behövas i anspråk för cykelparkeringar inte alltid är en del av den aktuella fastigheten varför nämnden inte har direkt rådighet i frågan. Det är viktigt att vara medveten om dessa utmaningar, samtidigt ska det inte råda någon tvekan kring den grundläggande ambitionen. Det är därför angeläget att, så långt det är möjligt, föra diskussioner med andra berörda fastighetsägare och förvaltningar i syfte att underlätta för att de som arbetar i och använder stadens fastigheter kan välja cykeln som transportmedel.

*Särskilt uttalande* gjordes av Martin Engman m.fl. (S) enligt följande.

Att förbättra säkerheten och framkomligheten för cyklister är en framtidsinvestering. I dagsläget återstår mycket arbete innan cyklister kan känna sig säkra på vägen, hitta någonstans att parkera och sedan återfinna sin cykel i helt skick efter att den lämnats på offentlig plats. Med detta som utgångspunkt välkomnar Socialdemokraterna initiativ för att finna en gemensam strategi samt samordna nämndövergripande frågor rörande cyklingen.

Vi delar utredningens vision om att Stockholm ska vara en stad där alla kan ta sig fram på ett tryggt och säkert sätt. Rapporten lyfter fram vikten av övergripande cykelplanering i stadens utbyggnadsarbete. Vi vill understryka att samarbete mellan förvaltningar, nämnder och övriga aktörer kommer vara nödvändigt för att bygga staden framgångsrikt, både vad gäller infrastrukturella frågor som miljöfrågor eller stadsbyggandet i allmänhet.

Rapportens syfte; att ange en inriktning för hur staden ska agera för att öka cyklandet, har dock inte konkretiserats tillräckligt. Vi stödjer förvaltningens synpunkter om tydliggöranden kring ansvarsfördelningen, men saknar en mer konkret strategi för hur arbetet ska fortlöpa.

Socialdemokraterna ställer sig mycket positiva till miljöförvaltningens förslag om att införa parkeringstal för cyklar på samma sätt som hittills angivits för bilar. På samma sätt ställer vi oss bakom förslaget om att utbildningsnämnden bör uppmärksamma trafik- och renhållningsnämnden på trafikfaror kring skolor.

## **Idrottsnämnden**

*Reservation* anfördes av Åsa Lindhagen (MP) enligt följande.

1. Att i huvudsak bifalla förvaltningens förslag till beslut.
2. Att nämnden vill se högre mål för ökad cykling och trafiksäkerhet.
3. Att därutöver anföras följande

Strategin för ökad cykling i Stockholms stad är ett välkommet arbete för att tydliggöra ansvaret och verka för att staden sammantaget driver på utvecklingen. Det är bra att kommunstyrelsen har det övergripande ansvaret för att driva, följa upp och hålla samman stadens arbete med cykelfrågor.

Cykelplanens mål är dock för låga och staden har goda förutsättningar att nå högre, inte minst med tanke på den trend som finns i samhället i stort med ökad andel cykling. Målen för ökad cykling och trafiksäkerhet bör istället anges till följande:

- 20 procent av arbets- och studiependlingen i Stockholms stad ska ske med cykel senast år 2020.
- 30 procent av antalet persontransporter ska ske med cykel senast år 2020.
- Risken att dödas eller skadas svårt i en cykelolycka ska minska med 50 procent till år 2020. Det långsiktiga målet är nollvisionen.
- Minst 90 procent av cyklisterna ska känna sig trygga i trafiken senast år 2020.

Strategin pekar ut särskilt viktiga egenskaper för ett attraktivt cykelnät. Förutom de som listas i strategin är det även viktigt att cykelplanens bredd för cykelvägar följs och att underhållet av cykelnätet är bra året om. Det handlar både om framkomlighet och om trafiksäkerhet.

Vi anser att idrottsnämnden tillsammans med fastighetsnämnden ska ha ansvar för att det finns bra cykelparkeringar i anslutning till stadens idrottsplatser i de fall där nämnderna har rådighet över markytan. I övriga fall bör nämnderna verka för att bra cykelparkeringar tillhandahålls.

*Särskilt uttalande* gjordes av Emilia Bjuggren m.fl. (S) enligt följande.

Att förbättra säkerheten och framkomligheten för cyklister är en framtidsinvestering. I dagsläget återstår mycket arbete innan cyklister kan känna sig säkra på vägen, hitta någonstans att parkera och sedan återfinna sin cykel i helt skick efter att den lämnats på offentlig plats. Med detta som utgångspunkt välkomnar Socialdemokraterna initiativ för att finna en gemensam strategi samt samordna nämndövergripande frågor rörande cyklingen.

Vi delar utredningens vision om att Stockholm ska vara en stad för alla där alla kan ta sig fram på ett tryggt och säkert sätt. Rapporten lyfter fram vikten av övergripande cykelplanering i stadens utbyggnadsarbete. Vi vill understryka att samarbete mellan förvaltningar, nämnder och övriga aktörer kommer vara nödvändigt för att bygga

staden framgångsrikt, både vad gäller infrastrukturella frågor som miljöfrågor eller stadsbyggandet i allmänhet.

Rapportens syfte, att ange en inriktning för hur staden ska agera för att öka cyklandet, har dock inte konkretiserats tillräckligt. Vi stödjer förvaltningens synpunkter om tydliggöranden kring ansvarsfördelningen men saknar en mer konkret strategi för hur arbetet ska fortlöpa.

Socialdemokraterna ställer sig mycket positiva till miljöförvaltningens förslag om att införa parkeringstal för cyklar på samma sätt som hittills angivits för bilar. På samma sätt ställer vi oss bakom förslaget om att utbildningsnämnden bör uppmärksamma trafik- och renhållningsnämnden på trafikfaror kring skolor.

*Särskilt uttalande* gjordes av Mehdi Oguzsoy (V) enligt följande.

Att antalet cyklister ska vara 12 procent 2018 under högtrafik är en svag men dock acceptabel höjning från dagens 10 procent. Men därefter kapsejsar ambitionerna. Alliansen nöjer sig

fram till 2030 med en ökning på totalt 3 procent. Det ger en ynklig höjning på 0,25 procent per år. Alltså endast en cyklist till per 400. Köpenhamn ligger i dag på 36 procent cyklande.

Cyklar är tyvärr stöldbegärliga. För att det ska bli fler cyklande stockholmare krävs bra och säkra cykelgarage eller andra stödsäkra cykelparkeringar. Våra egna bostadsbolag kan här ta täten i byggandet av trygga förvar åt våra cyklar. Naturligtvis bör också privata värdar satsa på detta.

Alla ska kunna cykla och promenera på ett säkert sätt. Barn och biltrafik måste därför separeras. Samma gäller för gång- och cykelbanor.

Att ansvaret för pendlingsnätet läggs centralt i staden tycker vi är bra. Vi kan även se fördelar med att ansvaret för cykelplanens huvudstråk läggs centralt. Men det behöver motiveras mera, eftersom vi inte i onödan vill ta ifrån stadsdelsnämnderna ansvar. Oavsett detta behöver ansvarig nämnd tillräcklig budget för att klara av bra underhåll och skötsel. Väl underhållna cykelbanor är en av de viktiga förutsättningarna för att minska det stora antalet cykelolyckor.

## **Kulturnämnden**

*Reservation* anfördes av Mats Berglund (MP) enligt följande.

- att i huvudsak godkänna kulturförvaltningens förslag till beslut,
- att öka målen för cykling och för trafiksäkerhet
- att därutöver anföras:

Cyklismen har ökat kraftigt i Stockholm under sedan en lång tid tillbaka. Stadens förvaltningar och politiska ledning har dock vaknat sent, och idag råder en bokstavligt talat livsfarlig trängsel på cykelbanorna. Strategin för ökad cykling i Stockholms stad är därför ett välkommet arbete för att tydliggöra ansvaret och verka för att staden sammantaget driver på utvecklingen. Det är bra att kommunstyrelsen har det övergripande ansvaret för att driva, följa upp och hålla samman stadens arbete med cykelfrågor. Cykelplanens mål är dock för låga och staden har goda förutsättningar att nå högre. För att minska trängseln, minska antalet skador och dödsfall samt minska den klimatskadliga biltrafiken ska målen för ökad cykling och trafiksäkerhet istället anges till följande:

- 20 procent av arbets- och studiependlingen i Stockholms stad ska ske med cykel senast 2020.
- 30 procent av antalet persontransporter ska ske med cykel senast 2020.
- Risken att dödas eller skadas svårt i en cykelolycka ska minska med 50 procent till år 2020. Det långsiktiga målet är nollvisionen.
- Minst 90 procent av cyklisterna ska känna sig trygga i trafiken senast 2020.

Strategin pekar ut särskilt viktiga egenskaper för ett attraktivt cykelnät. Förutom de som listas i strategin är det även viktigt att cykelplanens bredder för cykelvägar följs och att underhållet av cykelnätet är bra året om. Det handlar både om framkomlighet och om trafiksäkerhet.

## **Miljö- och hälsoskyddsnämnden**

*Reservation* anfördes av vice ordföranden Katarina Luhr m.fl. (MP) enligt följande.

Att godkänna förvaltningens förslag till beslut.

Att därutöver anföras:

Vi tycker att förvaltningen har framfört ett antal kloka synpunkter och vill i tillägg lyfta följande. Trots cykelmiljarden och påstådda satsningar från alliansen så är det tydligt att såväl pendlar- som vardagscyklister är fortsatt styvmoderligt behandlade av det politiska styret. Den nu aktuella strategin för ökad cykling i Stockholms stad är uddlös och saknar de satsningar som krävs. Nyligen rapporterades i media att Götgatan ska få fler cykelbanor på bekostnad av bilkörfält eftersom, som Ulla Hamilton uttryckte det, "det faktiskt inte kör så många bilar på Götgatan ändå". Detta uttalande

är mycket talande för alliansens syn på cyklism i Stockholm: i de fall som inverkan på biltrafiken anses minimal kan cyklarna få ökat utrymme. Vi anser att detta är att satsa för lågt och förespråkar betydligt modigare satsningar på cykeltrafiken, även då det sker på bekostnad av minskat utrymme för bilarna. Rapporter som analyserar restid med bil i större städer visar tydligt att de storstadsregioner som satsat på cyklarna också minskat bilköerna väsentligt, vilket bevisar att investeringar i cykelbanor även gynnar bilister.

Utöver bristen på betydande satsningar saknar strategin en plan för att åstadkomma en nödvändig attitydförändring vad gäller stadens cyklister. Såväl beslutsfattare som övriga trafikanter tycks anse att cyklisters plats i trafikmiljön inte är självklar. Som cyklist får man stå ut med att cykelbanor försvinner med jämna mellanrum och att trafikljusens flöden baseras på bilisternas hastighet vilket gör det mycket svårt att som cyklist ta såväl rättigheter som skyldigheter på fullt allvar. Bättre infrastruktur är avgörande för en säkrare och trevligare trafikmiljö men vi ser också gärna satsningar på att förbättra attityden och inställningen till samarbete hos både cyklister, bilister och gångtrafikanter.

Slutligen hade vi gärna sett att strategin för ökad cykling i Stockholms stad innehöll en text angående stadens egna möjlighet att påverka cyklismen genom upphandling och uppgraderad ersättningspolicy vid resor i samband med arbete. Vi framhåller även att staden bör verka för ökad möjlighet att medta cykel i kollektivtrafiken.

*Reservation* anfördes av Stellan F Hamrin (V) enligt följande.

Tillstyrka förvaltningens synpunkter.

Därutöver begära att kvantitativa delmål inarbetas i förslaget och att staden uppmanar regeringen att utarbeta förslag på cykel- och återvinningnorm vid byggande som ersättning för dagens bilparkeringsnorm som bör utgå ur PoB-lagen.

*Särskilt uttalande* gjordes av Mikael Magnusson m.fl. (S) enligt följande.

Att förbättra säkerheten och framkomligheten för cyklister är en framtidsinvestering. I dagsläget återstår mycket arbete innan cyklister kan känna sig säkra på vägarna, hitta någonstans att parkera och sedan återfinna sin cykel i helt skick efter att den lämnats på offentlig plats. Med detta som utgångspunkt välkomnar Socialdemokraterna initiativ för att finna en gemensam strategi samt samordna nämndövergripande frågor rörande cyklingen.

Vi delar utredningens vision om att Stockholm ska vara en stad för alla där alla kan ta sig fram på ett tryggt och säkert sätt. Rapporten lyfter fram vikten av övergripande cykelplanering i stadens utbyggnadsarbete. Vi vill understryka att samarbete mellan förvaltningar, nämnder och övriga aktörer kommer vara nödvändigt för att bygga

staden framgångsrikt, både vad gäller infrastrukturella frågor som miljöfrågor eller stadsbyggandet i allmänhet.

Rapportens syfte; att ange en inriktning för hur staden ska agera för att öka cyklandet, har dock inte konkretiserats tillräckligt. Vi stödjer förvaltningens synpunkter om tydliggöranden kring ansvarsfördelningen.

Socialdemokraterna ställer sig mycket positiva till Miljöförvaltningens förslag om att införa parkeringstal för cyklar på samma sätt som hittills angivits för bilar. På samma sätt ställer vi oss bakom förslaget om att utbildningsnämnden bör uppmärksamma trafik- och renhållningsnämnden på trafikfaror kring skolor.

## **Stadsbyggnadsnämnden**

*Reservation* anfördes av Daniel Helldén m.fl. (MP) enligt följande.

1. Stadsbyggnadsnämnden godkänner i huvudsak kontorets svar på remissen.
2. Att sätta högre mål för ökad cykling och trafiksäkerhet
3. Att i övrigt anförda följande.

Strategin för ökad cykling i Stockholms stad är ett välkommet arbete för att tydliggöra ansvaret och verka för att staden sammantaget driver på utvecklingen. Det är bra att kommunstyrelsen har det övergripande ansvaret för att driva, följa upp och hålla samman stadens arbete med cykelfrågor.

Cykelplanens mål är dock för låga och staden har goda förutsättningar att nå högre, inte minst med tanke på den trend som finns i samhället i stort med ökad andel cykling. Målen för ökad cykling och trafiksäkerhet ska istället anges till följande:

- 20 procent av arbets- och studiependlingen i Stockholms stad ska ske med cykel senast 2020.
- 30 procent av antalet persontransporter ska ske med cykel senast 2020.
- Risken att dödas eller skadas svårt i en cykelolycka ska minska med 50 procent till år 2020. Det långsiktiga målet är nollvisionen.
- Minst 90 procent av cyklisterna ska känna sig trygga i trafiken senast 2020.

Strategin pekar ut särskilt viktiga egenskaper för ett attraktivt cykelnät. Förutom de som listas i strategin är det även viktigt att cykelplanens bredder för cykelvägar följs och att underhållet av cykelnätet är bra året om. Det handlar både om framkomlighet och om trafiksäkerhet.

*Särskilt uttalande* gjordes av vice ordföranden Maria Östberg Svanelind m.fl. (S) enligt följande.

Att förbättra säkerheten och framkomligheten för cyklister är en framtidsinvestering. I dagsläget återstår mycket arbete innan cyklister kan känna sig säkra på vägen, hitta någonstans att parkera och sedan återfinna sin cykel i helt skick efter att den lämnats på offentlig plats. Med detta som utgångspunkt välkomnar Socialdemokraterna initiativ för att finna en gemensam strategi samt samordna nämndövergripande frågor rörande cyklingen.

Vi delar utredningens vision om att Stockholm ska vara en stad för alla där alla kan ta sig fram på ett tryggt och säkert sätt. Rapporten lyfter fram vikten av övergripande cykelplanering i stadens utbyggnadsarbete. Vi vill understryka att samarbete mellan förvaltningar, nämnder och övriga aktörer kommer vara nödvändigt för att bygga staden framgångsrikt, både vad gäller infrastrukturella frågor som miljöfrågor eller stadsbyggandet i allmänhet. Vi vill vidare uppmuntra till ett utökat internationellt kontaktnät för att kunna dra lärdom av andras erfarenheter i byggandet av en storstad med god miljö och god hälsa hos dess invånare.

Rapportens syfte, vilket uppges vara att ange en inriktning för hur staden ska agera för att öka cyklandet, har dock inte konkretiserats i den utsträckning vi skulle önska. Att sätta upp visioner om en stad i världsklass är bra, men med utgångspunkt i att Stockholm ligger långt efter världens bästa cykelstäder känns rapporten väl oprecis i sina framtidsformuleringar.

*Särskilt uttalande* gjordes av vice ordföranden Maria Hannäs (V) enligt följande.

Behovet av cykelparkeringar är skriande i Stockholm. Som vana cyklister har vi vant oss vid att missa avgångar i kollektivtrafiken pga. att vi inte hittar någon cykelparkering. Vi har också vant oss att med jämna mellanrum att åka taxi hem ihop med cykeln pga. av skadegörelse eller att cykeldelar stulits.

Nu finns ett förslag från alliansen om att anlägga mellan 4000-6000 cykelparkeringar till och med 2018. Denna satsning är naturligtvis bra, men tyvärr kan den sammanfattas med termen ”för lite och för sent” eftersom det verkliga behovet är 14000 nya cykelparkeringsplaster enligt kontorets tjänsteutlåtande.

För oss är det en självklarhet att ändå stödja förslaget eftersom det någorlunda hyggliga inte är det bästas fiende.

Vänsterpartiet anser att målet måste vara att anlägga lika många cykelparkeringsplatser som behövs enligt behovsanalysen. Utöver det anser vi också att staden måste kunna erbjuda en möjlighet för medborgarna att tryggt kunna lämna sin cykel utan risk för skadegörelse eller stöld. Upplysta och bevakade cykelparkeringar är ett sätt för att tillfredsställa detta behov. Att anlägga s.k. cykelträd (Bike tree) är ett annat sätt att erbjuda säkra parkeringar.

Uppgiften att skapa en duglig infrastruktur för cykel är dock ett samhällsansvar som också ska omfatta kommersiella byggherrar och fastighetsbolag. Också andra

offentliga aktörer såsom stadens egna bolag, SL och Jernhusen måste ta sitt ansvar. Vi vill därför att staden ska använda sitt planmonopol för att tvinga de aktörer som söker bygglov att anlägga cykelparkeringar i tillräcklig mängd.

När det gäller cykelvägvisning ser vi väldigt positivt att detta nu genomförs. Idag finns en tydlig orättvisa där ändamålsenlig skyltning oftast saknas i ytterområdena.

Vänsterpartiet ser också behov av att utveckla stadens webbaserade cykelvägvisning. Vi vill därför ge trafikkontoret i uppdrag att ta fram en konkret plan för utveckling av stadens webbaserade cykelplanerare och framtagande av en gratis kartapplikation anpassade för s.k. smartphones.

## **Trafik- och renhållningsnämnden**

*Reservation* anfördes av vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) enligt följande.

1. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner i huvudsak kontorets svar på remissen.
2. Att sätta högre mål för ökad cykling och trafiksäkerhet.
3. Att i övrigt anförda följande:

Strategin för ökad cykling i Stockholms stad är ett välkommet arbete för att tydliggöra ansvaret och verka för att staden sammantaget driver på utvecklingen. Det är bra att kommunstyrelsen har det övergripande ansvaret för att driva, följa upp och hålla samman stadens arbete med cykelfrågor.

Cykelplanens mål är dock för låga och staden har goda förutsättningar att nå högre, inte minst med tanke på den trend som finns i samhället i stort med ökad andel cykling. Målen för ökad cykling och trafiksäkerhet ska istället anges till följande:

- 20 procent av arbets- och studiependlingen i Stockholms stad ska ske med cykel senast 2020.
- 30 procent av antalet persontransporter ska ske med cykel senast 2020.
- Risken att dödas eller skadas svårt i en cykelolycka ska minska med 50 procent till år 2020. Det långsiktiga målet är nollvisionen.
- Minst 90 procent av cyklisterna ska känna sig trygga i trafiken senast 2020.

Strategin pekar ut särskilt viktiga egenskaper för ett attraktivt cykelnät. Förutom de som listas i strategin är det även viktigt att cykelplanens bredd för cykelvägar följs och att underhållet av cykelnätet är bra året om. Det handlar både om framkomlighet och om trafiksäkerhet.

*Reservation* anfördes av Tobias Johansson (V) enligt följande.

1. Att i huvudsak bifalla kontorets förslag till svar på remiss.
2. Att nämnden tillkännager som sin mening att strategin måste utökas med tydliga strategier för hur trafiksäkerheten för cyklisterna ska öka i Stockholm.
3. Att nämnden tillkännager som sin mening att Stockholms stad måste bli mycket bättre än idag på att ställa krav på exploatörer och andra att bidra till en stad bättre anpassad för cyklisterna. Med hjälp av planmonopolet bör bl.a. en verkningsfull parkeringsnorm för cykelparkeringar införas.
4. Att i övrigt anför följande:

Vi ställer oss mycket positiva till att en strategi tas fram för ökad cykling i Stockholm. Dock upplever vi att strategin har allt för få konkreta åtgärder. Den ställer också allt för få krav på interna och externa aktörer.

Kontoret har tidigare redovisat att utan större satsningar på effektiva trafiksäkerhetsåtgärder kommer en ökning ske av skadade i Stockholmstrafiken. Trots detta saknas aktiva åtgärder för att minska antalet olyckor. Rädslan för olyckor är också en vanlig orsak till att medborgare väljer bort cykeln. Att minska antalet olyckor är därför ett bra sätt utan större satsningar på effektiva trafiksäkerhetsåtgärder kommer en ökad både öka säkerheten för våra cyklisterna och att få fler våga välja cykeln.

## **Utbildningsnämnden**

*Reservation* anfördes av Per Olsson m.fl. (MP) enligt följande.

att i huvudsak bifalla förvaltningens förslag till beslut.  
att tillägga följande:

Strategin för ökad cykling i Stockholm är välkommen. En grön stad utgår från de som går, cyklar och reser kollektivt. Vi behöver anpassa Stockholm så att det blir lättare, säkrare och billigare att transportera sig klimatsmart och hållbart.

Vi vill dock att strategin för ökad cykling i Stockholm ska vara mer ambitiös. I strategin är ett av målen att stärka stadens cykelvarumärke och målet formuleras som ”bilden av Stockholm som en cykelstad i världsklass skall etableras och stärkas”. Fokus borde i första hand ligga på att förbättra och underlätta möjligheterna för att använda cykeln som transportmedel och därefter kan Stockholm få det varumärke som staden förtjänar.

Plats för cykel- och kollektivtrafik behöver prioriteras framför byggandet av nya stora, kostsamma och orimliga vägprojekt. Det är dock inte bara en säker trafikmiljö som behövs. Det räcker inte med att ha en avskild säker cykelbana på Tranebergsbron

när det innebär att en cyklar i en ljudnivå som är under all kritik. Biltrafiken behöver minska.

En stor del av resorna med bil är korta. Inom utbildningsnämndens ansvarsområde pekas det av strategin ut att uppmuntra cykling till skolan. Det är bra. Alla skolor bör dessutom ha en bilfri zon i anslutning till entrén och omkring alla skolor ska lågfartzon gälla. Alla grundskolor ska ha fungerande och trygga gång- och cykelbanor till och från skolan. Det är en aspekt som utbildningsnämnden behöver beakta inför byggandet och uppförande av skolverksamhet på nya platser.

I strategin står det att nämnden ska utbilda elever i trafikkunskap. Det bör rimligen finnas cykelundervisning i alla grundskolor men som då skolan i samarbete med till exempel polisen kan tänkas vara bäst lämpade att hålla i.

Det framhålls i strategin att Sisab ska se till att skolans personal har goda möjligheter att duscha och byta om. Sisab ska också utforma bra och säkra cykelparkeringar. Det är viktigt att anställda inom utbildningsnämndens område gynnas av att cykla.

Slutligen så vill vi se högre mål för ökad cykling och trafiksäkerhet. Vi vill att strategi för ökad cykling i Stockholm ska ha som mål att år 2020 ska: 20 % av arbets- och studiependlingen ske med cykel, 30 % av antalet persontransporter ske med cykel, risken att dödas eller skadas ska minska med 50 % (med nollvision som mål) och minst 90 % av cyklisterna ska känna sig trygga i trafiken.

En cykelstad är en stad som är mycket bättre ur ett barnperspektiv, än en stad som domineras av bilar.

*Särskilt uttalande* gjordes av Marina Gunnmo Grönros m.fl. (V), *bilaga 1*.

En forskningssammanställning gjord av professor Pia Björklid, Stockholms universitet och som finns på Trafikverkets webbplats, [www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se), visar bland annat att färre barn skadas i trafiken, vilket är mycket positivt. Men utvecklingen har en baksida, nämligen den att barnens rörelsefrihet har förändrats. I trafikerade områden föredrar föräldrarna att begränsa rörelsefriheten för att skydda barnen mot risken att bli skadade i en trafikolycka. Den ökande bilismen har begränsat rörelsefriheten framförallt när det gäller barnens lekområden, skolvägar och fritidsvägar.

Trafiksäkerheten för barn måste beaktas i ett helhetsperspektiv. Att miljön ska vara olycksfri och säker är en självklarhet men långt ifrån tillräcklig. Barnen är de främsta brukarna av närmiljön och utemiljön är också deras utvecklingsmiljö.

Riskerna för en så kallad negativ anpassning måste uppmärksammas. Den kan innebära att vårdnadshavare och barn ser det som en självklarhet att man inte längre kan gå eller cykla utan måste använda bilen även för kortare sträckor.

Risken finns att man satsar på individuella åtgärder i form av kampanjer och trafikträning istället för trafikmiljöåtgärder fast det är belagt att det senare har den största effekten på trafiksäkerhetsarbetet.

Barn utvecklas genom att få påverka och ta ansvar för det som berör dem själva vilket också framförs i FN:s konvention om barnets rättigheter (barnkonventionen) artikel 12. Barn och unga måste få bli mer delaktiga i det som gäller deras grannskap. Ett första steg till medinflytande vid förändring av den egna miljön är att besitta

kunskap om det man vill påverka. Även barns rätt till lek, artikel 31 och barns rätt till att "åtnjuta bästa uppnåeliga hälsa", artikel 24 framhålls i barnkonventionen.

Att försöka förändra barns beteende har varit huvudsyftet i många kampanjer. Studier visar att beteendeträning inte ger förutsägbara effekter på barns trafiksäkerhet. Att utveckla beteendemodifikation hos bilförare har inte heller slagit så väl ut, de förändrar inte sitt beteende när barn leker på trottoaren eller på en gångväg nära vägen. Trafiksäkerhetsundervisningen borde därför inriktas mot bilförare snarare än mot barnen. Då vuxna har visat sig svåra att påverka återstår bara en strategi – och det är att förändra trafikmiljön. Den främsta åtgärden är att separera barn och bilar.

Vänsterpartiet drar av ovanstående följande slutsatser av betydelse för en strategi för ökad cykling i Stockholms stad:

- Minska bilismen i Stockholms innerstad,
- Genomför trafiksäkerhetsprogram för elever i skolan men ha en realistisk syn på effekten,
- Låt barn och unga vara delaktiga i utformningen av sin närmiljö vilket innebär större ansvarstagande för det egna beteendet,
- Trafikplanera så att barn och biltrafik separeras.

## **Bromma stadsdelsnämnd**

*Reservation* anfördes av Cecilia Obermüller m.fl. (MP) enligt följande.

att delvis bifalla förvaltningens förslag till beslut  
att därutöver anföras:

Trots cykelmiljarden och påstådda satsningar från alliansen så är det tydligt att såväl pendlar- som vardagscyklister är fortsatt styvmoderligt behandlade. Den nu aktuella strategin för ökad cykling i Stockholms stad är uddlös och saknar de satsningar som krävs. Nyligen rapporterades i media att Götgatan ska få fler cykelbanor på bekostnad av bilkörfält eftersom, som Ulla Hamilton (M) uttryckte det, "det faktiskt inte kör så många bilar på Götgatan ändå". Detta uttalande är mycket talande för alliansens syn på cyklism i Stockholm: i de fall som inverkan på biltrafiken anses minimal kan cyklarna få ökat utrymme. Detta är en låg ambitionsnivå och det behövs betydligt modigare satsningar på cykeltrafiken, även då det sker på bekostnad av minskat utrymme för bilarna. Rapporter som analyserar restid med bil i större städer visar tydligt att de storstadsregioner som satsat på cyklarna också minskat bilköerna väsentligt, vilket bevisar att investeringar i cykelbanor även gynnar bilister.

Utöver bristen på betydande satsningar saknar strategin en plan för att åstadkomma en nödvändig attitydförändring gentemot stadens cyklister. Såväl beslutsfattare som övriga trafikanter tycks anse att cyklisters plats i trafikmiljön inte är självklar. Som cyklist får man stå ut med att cykelbanor försvinner med jämna mellanrum och att trafikljusens flöden baseras på bilisternas hastighet, vilket gör det mycket svårt att som

cyklist ta såväl rättigheter som skyldigheter på fullt allvar. Bättre infrastruktur är avgörande för en säkrare och trevligare trafikmiljö men vi ser också gärna satsningar på att förbättra attityden och inställningen till samarbete hos både cyklister, bilister och gångtrafikanter.

Slutligen hade vi gärna sett att strategin för ökad cykling i Stockholms stad innehöll en text angående stadens egna möjligheter att påverka cyklingen genom upphandling och uppgraderad ersättningspolicy vid resor i samband med arbete. Vi framhåller även att staden bör verka för ökad möjlighet att medta cykel i kollektivtrafiken.

*Särskilt uttalande* gjordes av Lillemor Samuelsson (V) enligt följande.

Förvaltningen påpekar vikten av att tydligt separera gång- och cykelbanor för att undvika olyckor. Vi vill dessutom framhålla att eftersatt snöröjning på gångbanor kan medföra att gående tvingas ut i de ibland bättre skötta cykelbanorna, även detta med ökad olycksrisk.

De väderskyddade cykelställ som finns i anslutning till kollektivtrafiken är ofta belamrade av övergivna cyklar. Insamlingen av sådana är idag en polisiär uppgift, en ordning som kan ifrågasättas. Lämpligare vore att staden tog över denna hantering för att främja cyklandet till och från kollektivtrafikens hållplatser. Särskilt vid knutpunkter och ändhållplatser är en tillräcklig kapacitet för cykelparkering viktig. Att samla in övergivna cyklar och att hålla cykelverkstäder där sådana kan återvinnas och säljas till rimliga priser skulle båda gynna cyklingen och kunna ge arbetstillfällen t ex i organisationsformen av socialt kooperativ. Staden kan ta initiativ till att ändra rutiner och ansvarsfördelning i denna fråga till glädje för cykelpendlarna.

*Särskilt uttalande* gjordes av Helen Törnqvist (C) enligt följande.

Strategin för ökad cykling i Stockholms stad är ett gediget och framåtsyftande dokument som kommer att spela stor roll för ökad cykling i Stockholms stad. Tack vare Centerpartiet har cykelmiljarden och en uppmuntrande inställning till cykling kommit till.

Säkerheten för både cyklister och fotgängare är av stor vikt. Här bör man se över möjligheten till att separera de olika trafikslagen, för att både bredda cykelbanorna och säkra miljön för fotgängare, genom att till exempel mellan Stora Mossen och Brommaplan låta fotgängare gå på den ena sidan av Drottningholmsvägen och ha enbart cyklister på den andra sidan.

Trafiknämnden bör inventera platser för gröna bullerplank, något som skulle göra cykelmiljön tystare. Ett exempel på högt buller är i Alvik utmed Drottningholmsvägen upp på Tranebergsbron. Ljudet från bilarna studsar mot husväggen som cyklisterna cyklar längsmed. Genom att sätta upp meterhöga murar som är klädda med mjukt material och klängväxter mellan bilvägen och cykelbanan skulle bullernivåerna minska. Sådana gröna bullerplank finns i till exempel Köpenhamn.

Utöver de nämnder som nämns i cykelplanen ska de allmännyttiga bostadsbolagen ha ansvar för att restaurera cykelparkeringar och bygga cykelgarage som är fräscha,

synliga och inbjudande. Ibland kan det avgörande för om man använder cykeln vara att den står inlåst i marknivå i ett garage som är ljust med insyn, istället för i det egna förrådet en trappa ned i en mörk, enslig källare.

## **Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd**

*Särskilt uttalande* gjordes av vice ordföranden Rosa Lundmark (V), Kristina Öberg m.fl. (S) och Sarah Johansson m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Att antalet cyklister ska vara 12 procent 2018 under högtrafik är en svag men dock acceptabel höjning från dagens 10 procent. Men därefter kapsejsar ambitionerna. Alliansen nöjer sig fram till 2030 med en ökning på totalt 3 procent. Det ger en ynklig höjning på 0,25 procent per år. Alltså endast en cyklist till per 400. Köpenhamn ligger idag på 36 procent cyklande.

Cyklar är tyvärr stöldbegärliga. För att det ska bli fler cyklande stockholmare krävs bra och säkra cykelgarage eller andra stöldsäkra cykelparkeringar. Våra egna bostadsbolag kan här ta täten i byggandet av tryggt förvar åt våra cyklar. Naturligtvis bör också privata värdar satsa på detta.

Alla ska kunna cykla och promenera på ett säkert sätt. Barn och biltrafik måste därför separeras. Samma gäller för gång- och cykelbanor.

Att ansvaret för pendlingsnätet läggs centralt i staden tycker vi är bra. Vi kan även se fördelar med att ansvaret för cykelplanens huvudstråk läggs centralt. Men det behöver motiveras mera, eftersom vi inte i onödan vill ta ifrån stadsdelsnämnderna ansvar. Oavsett detta behöver ansvarig nämnd tillräcklig budget för att klara av bra underhåll och skötsel. Väl underhållna cykelbanor är en av de viktiga förutsättningarna för att minska det stora antalet cykelolyckor.

## **Farsta stadsdelsnämnd**

*Reservation* anfördes av Mariana Moreira Duarte m.fl. (MP) och Lars Bäck (V) enligt följande.

1. Stadsdelsnämnden godkänner i huvudsak förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen av förslag till strategi för ökad cykling i Stockholm Stad.
2. Nämnden vill se högre mål för ökad cykling och trafiksäkerhet.
3. Nämnden anför i övrigt följande.

Strategin för ökad cykling i Stockholms stad är ett välkommet arbete för att tydliggöra ansvaret och verka för att staden sammantaget driver på utvecklingen. Det är bra att kommunstyrelsen har det övergripande ansvaret för att driva, följa upp och hålla samman stadens arbete med cykelfrågor.

Cykelplanens mål är dock för låga och staden har goda förutsättningar att nå högre, inte minst med tanke på den trend som finns i samhället i stort med ökad andel cykling. Målen för ökad cykling och trafiksäkerhet ska istället anges till följande:

- 20 procent av arbets- och studiependlingen i Stockholms stad ska ske med cykel senast 2020.
- 30 procent av antalet persontransporter ska ske med cykel senast 2020.
- Risken att dödas eller skadas svårt i en cykelolycka ska minska med 50 procent till år 2020.
- Det långsiktiga målet är nollvisionen.
- Minst 90 procent av cyklisterna ska känna sig trygga i trafiken senast 2020.

Strategin pekar ut särskilt viktiga egenskaper för ett attraktivt cykelnät. Förutom de som listas i strategin är det även viktigt att cykelplanens bredd för cykelvägar följs och att underhållet av cykelnätet är bra året om. Det handlar både om framkomlighet och om trafiksäkerhet.

Vi anser inte heller att trafik- och renhållningsnämnden ska ta över driften över pendlingsnätet på parkmarkerna. Vi anser att trafik- och renhållningsnämnden bör prioritera de uppgifterna de idag innehar innan de utökas.

*Särskilt uttalande* gjordes av Lars Bäck (V) enligt följande.

En forskningssammanställning gjord av professor Pia Björklid, Stockholms universitet och som finns på Trafikverkets webbplats, [www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se), visar bland annat att färre barn skadas i trafiken, vilket är mycket positivt. Men utvecklingen har en baksida, nämligen den att barnens rörelsefrihet har förändrats. I trafikerade områden föredrar föräldrarna att begränsa rörelsefriheten för att skydda barnen mot risken att bli skadade i en trafikolycka. Den ökande bilismen har begränsat rörelsefriheten framförallt när det gäller barnens lekområden, skolvägar och fritidsvägar.

Trafiksäkerheten för barn måste beaktas i ett helhetsperspektiv. Att miljön ska vara olycksfri och säker är en självklarhet men långt ifrån tillräcklig. Barnen är de främsta brukarna av närmiljön och utemiljön är också deras utvecklingsmiljö.

Riskerna för en så kallad negativ anpassning måste uppmärksammas. Den kan innebära att vårdnadshavare och barn ser det som en självklarhet att man inte längre kan gå eller cykla utan måste använda bilen även för kortare sträckor.

Risken finns att man satsar på individuella åtgärder i form av kampanjer och trafikträning istället för trafikmiljöåtgärder fast det är belagt att det senare har den största effekten på trafiksäkerhetsarbetet.

Barn utvecklas genom att få påverka och ta ansvar för det som berör dem själva vilket också framförs i FN:s konvention om barnets rättigheter (barnkonventionen) artikel 12. Barn och unga måste få bli mer delaktiga i det som gäller deras grannskap. Ett första steg till medinflytande vid förändring av den egna miljön är att besitta kunskap om det man vill påverka. Även barns rätt till lek, artikel 31 och barns rätt till att ”åtnjuta bästa uppnåeliga hälsa”, artikel 24 framhålls i barnkonventionen.

Att försöka förändra barns beteende har varit huvudsyftet i många kampanjer. Studier visar att beteendeträning inte ger förutsägbara effekter på barns trafiksäkerhet. Att utveckla beteendemodifikation hos bilförare har inte heller slagit så väl ut, de förändrar inte sitt beteende när barn leker på trottoaren eller på en gångväg nära vägen. Trafiksäkerhetsundervisningen borde därför inriktas mot bilförare snarare än mot barnen. Då vuxna har visat sig svåra att påverka återstår bara en strategi – och det är att förändra trafikmiljön. Den främsta åtgärden är att separera barn och bilar.

Vänsterpartiet drar av ovanstående följande slutsatser av betydelse för en strategi för ökad cykling i Stockholms stad:

- Minska bilismen i Stockholms innerstad,
- Genomför trafiksäkerhetsprogram för elever i skolan men ha en realistisk syn på effekten,
- Låt barn och unga vara delaktiga i utformningen av sin närmiljö vilket innebär större ansvarstagande för det egna beteendet,
- Trafikplanera så att barn och biltrafik separeras.

## **Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd**

*Reservation* anfördes av Jessica Jorntun m.fl. (MP) enligt följande.

Att överlämna följande som remissyttrande till kommunstyrelsen.

Strategin för ökad cykling i Stockholms stad är ett välkommet arbete för att tydliggöra ansvaret och verka för att staden sammantaget driver på utvecklingen i rätt riktning. Det är bra att kommunstyrelsen har det övergripande ansvaret för att driva, följa upp och hålla samman stadens arbete med cykelfrågor.

Vi anser dock att målen är för låga. Staden har goda förutsättningar att nå högre. Inte minst med tanke på den trend som finns i samhället i stort med ökad andel cykling. Målen för ökad cykling och trafiksäkerhet vill vi därför ange till följande.

- Att minst 20 procent av arbets- och studiependlingen i staden ska ske med cykel senast 2020.

- Att minst 30 procent av persontransporterna ska ske med cykel senast 2020.
- Att risken att bli dödad eller svårt skadad som cyklist ska minska med 50 procent till år 2020. På lång sikt ska staden självklart ha en nollvision.
- Att minst 90 procent av cyklisterna ska känna sig trygga i trafiken senast 2020.

Strategin pekar ut särskilt viktiga egenskaper för ett attraktivt cykelnät. Utöver de egenskaper som är listade i strategin är det även viktigt att följa cykelplanens bredder för cykelvägar och att se till att underhållet av cykelnätet är bra året om. Detta är viktigt för såväl framkomlighet som trafiksäkerhet.

*Särskilt uttalande* gjordes av Kerstin Tholin (V) enligt följande.

En forskningssammanställning gjord av professor Pia Björklid, Stockholms universitet och som finns på Trafikverkets webbplats, [www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se), visar bland annat att färre barn skadas i trafiken, vilket är mycket positivt. Men utvecklingen har en baksida, nämligen den att barnens rörelsefrihet har förändrats. I trafikerade områden föredrar föräldrarna att begränsa rörelsefriheten för att skydda barnen mot risken att bli skadade i en trafikolycka. Den ökande bilismen har begränsat rörelsefriheten framförallt när det gäller barnens lekområden, skolvägar och fritidsvägar.

Trafiksäkerheten för barn måste beaktas i ett helhetsperspektiv. Att miljön ska vara olycksfri och säker är en självklarhet men långt ifrån tillräcklig. Barnen är de främsta brukarna av närmiljön och utemiljön är också deras utvecklingsmiljö.

Riskerna för en så kallad negativ anpassning måste uppmärksammas. Den kan innebära att vårdnadshavare och barn ser det som en självklarhet att man inte längre kan gå eller cykla utan måste använda bilen även för kortare sträckor.

Risken finns att man satsar på individuella åtgärder i form av kampanjer och trafikträning istället för trafikmiljöåtgärder fast det är belagt att det senare har den största effekten på trafiksäkerhetsarbetet.

Barn utvecklas genom att få påverka och ta ansvar för det som berör dem själva vilket också framförs i FN:s konvention om barnets rättigheter (barnkonventionen) artikel 12. Barn och unga måste få bli mer delaktiga i det som gäller deras grannskap. Ett första steg till medinflytande vid förändring av den egna miljön är att besitta kunskap om det man vill påverka. Även barns rätt till lek, artikel 31 och barns rätt till att 'åtnjuta bästa uppnåeliga hälsa', artikel 24 framhålls i barnkonventionen.

Att försöka förändra barns beteende har varit huvudsyftet i många kampanjer. Studier visar att beteendeträning inte ger förutsägbara effekter på barns trafiksäkerhet. Att utveckla beteendemodifikation hos bilförare har inte heller slagit så väl ut, de förändrar inte sitt beteende när barn leker på trottoaren eller på en gångväg nära vägen. Trafiksäkerhetsundervisningen borde därför inriktas mot bilförare snarare än mot barnen. Då vuxna har visat sig svåra att påverka återstår bara en strategi – och det är att förändra trafikmiljön. Den främsta åtgärden är att separera barn och bilar.

Vänsterpartiet drar av ovanstående följande slutsatser av betydelse för en strategi för ökad cykling i Stockholms stad:

- Minska bilismen i Stockholms innerstad,
- Genomför trafiksäkerhetsprogram för elever i skolan men ha en realistisk syn på effekten,
- Låt barn och unga vara delaktiga i utformningen av sin närmiljö vilket innebär större ansvarstagande för det egna beteendet,
- Trafikplanera så att barn och biltrafik separeras.”

## Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd

*Särskilt uttalande* gjordes av ordförande Fredrik Bojerud (C) enligt följande.

För att minska biltrafiken behövs satsningar på ökat cyklande och utbyggnaden av sammanhängande och välplanerade cykelbanor i hela regionen. Tåg-, tunnelbane- eller bussresan är ofta bara en del av hela resan därför måste möjligheter att ta med sin cykel i kollektivtrafiken måste förbättras. Dessutom måste, i samarbete med länets kommuner, fler, bättre och säkrare infartsparkeringar och parkeringsgarage för cykel byggas i anslutning till SL:s hållplatser.

Ett länsgemensamt låncykelsystem knutet till SL:s Accesskort ökar attraktiviteten och tillgängligheten för låncyklar. Genom att låncyklar aktiveras med Accesskortet och finns tillgängliga vid stationer och hållplatser underlättas resan från dörr till dörr.

Båttrafiken skapar smarta genvägar genom Stockholm. Med pendelbåtar där du kan ta med dig cykeln över vattnet skapas kortare resvägar genom att du slipper cykla långa omvägar över broar eller andra trånga stråk.

För vissa är cykel ett komplement till kollektivtrafik och för andra ett färdmedel för kortare resor. Samtidigt ökar intresset för längre pendelresor med cykel från dörr till dörr. Dessa olika typer av resor med cykel har olika behov. Långdistanscyklisterna behöver cykelbanor som är anpassade och trygga för höga hastigheter medan kortdistanscyklisterna behöver en anpassning av stadens trafikmiljöer som minskar konflikten med andra trafikslag. Det finns idag ingen standardiserad skyltning för cykeltrafiken, vilket är en nödvändighet när cykeln ska vara ett naturligt transportslag även för längre sträckor och mellan kommungränser. Därför behövs kraftfulla insatser på nationell och regional nivå för att standardisera skyltning och andra trafiksäkerhetsinsatser för att ta tillvara cyklingens fulla potential.

Här bör Stockholm ta initiativet. Samspelet mellan cyklister, fotgängare och fordon måste göras bättre utifrån trafiksäkerhetssynpunkt. Helt separerade banor för respektive trafikslag är att föredra.

*Centerpartiet vill*

- Att det sker en gemensam regional planering av cykelstråken. Det är oacceptabelt att cykelvägar slutar vid kommungränserna.

- Att det ska vara möjligt att ta med sig cykeln på pendeltågen. Genom att ta ut inredningen längst fram eller längst bak i pendeltågen kan vi skapa plats för fler cyklar ombord på pendeltågen.
- Bygga fler och säkrare cykelinfartsparkeringar cykelgarage vid stationer och hållplatser.
- Utveckla låncykelsystem kopplat till SL-kortet.

Att Stockholmsregionen ska införa en tydlig standardisering av skyltning och andra trafiksäkerhetsinsatser för både lång- och kortdistanscyklisternas behov. Detta bör ses som ett initiativ till en framtida nationell standard.

*Särskilt uttalande* gjordes av vice ordförande Leif Larsson (V) enligt följande.

Vi instämmer i förvaltningens skrivning och vill dessutom framföra:

De väderskyddade cykelställ som finns i anslutning till kollektivtrafiken är ofta belamrade av övergivna cyklar. Insamlingen av sådana är idag en polisiär uppgift. Det kan ifrågasättas om det är en prioriterad uppgift för polisen.

Lämpligt vore att staden tog över denna hantering för att främja cyklandet till och från kollektivtrafikens hållplatser. Särskilt vid knutpunkter och ändhållplatser är en tillräcklig kapacitet för cykelparkering viktig.

Att samla in övergivna cyklar och att hålla cykelverkstäder där sådana kan återvinnas och säljas till rimliga priser skulle båda gynna cyklingen och kunna ge arbetstillfällen exempelvis i organisationsformen socialt kooperativ. Staden kan ta initiativ till att ändra rutiner och ansvarsfördelning i denna fråga till glädje för cykelpendlarna.

## **Kungsholmens stadsdelsnämnd**

*Reservation* anfördes av Anders Ödmark m. fl. (MP) enligt följande.

- i huvudsak enligt förvaltningens förslag
- nämnden vill se högre mål för ökad cykling och trafiksäkerhet
- att i övrigt anförda följande

Strategin för ökad cykling i Stockholms stad är ett välkommet arbete för att tydliggöra ansvaret och verka för att staden sammantaget driver på utvecklingen. Det är bra att kommunstyrelsen har det övergripande ansvaret för att driva, följa upp och hålla samman stadens arbete med cykelfrågor.

Cykelplanens mål är dock för låga och staden har goda förutsättningar att nå högre, inte minst med tanke på den trend som finns i samhället i stort med ökad andel cykling. Målen för ökad cykling och trafiksäkerhet ska istället anges till följande:

- 20 % av arbets- och studiependlingen i staden ska ske med cykel senast 2020.
- 30 % av antalet persontransporter ska ske med cykel senast 2020.
- Risken att dödas eller skadas svårt i en cykelolycka ska minska med 50 % till år 2020. Det långsiktiga målet är nollvisionen.
- Minst 90 % av cyklisterna ska känna sig trygga i trafiken senast 2020.

Strategin pekar ut särskilt viktiga egenskaper för ett attraktivt cykelnät. Förutom de som listas i strategin är det även viktigt att cykelplanens bredder för cykelvägar följs och att underhållet av cykelnätet är bra året om. Det handlar både om framkomlighet och om trafiksäkerhet.

*Särskilt uttalande* gjordes av Reijo Kittilä (V) enligt följande.

Vi saknar barnperspektivet i förslaget till cykelplan.

## **Norrmalms stadsdelsnämnd**

*Särskilt uttalande* gjordes av Barbro Borg m.fl. (MP) enligt följande.

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 cykelplanering. 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 prverksamhet. 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 cyklandets 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.

## **Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd**

*Reservation* anfördes av Birgitta Hald-Svensson m.fl. (MP) enligt följande.

Att delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut. Vi är positiva till strategin för ökad cykling. Förvaltningen har bra synpunkter.

Att därutöver anföra att

Vi vill gärna se att det finns cykelverkstäder t ex vid tågstationer, gärna sociala företag, där man kan lämna in sin cykel under dagen. Det finns i Storbritannien. Vi vill också gärna se cykelpumpar på lämpliga ställen utmed lederna.

Det är viktigt att lederna har en tydlig och konsekvent skyltning så att man kan orientera sig i områden där man normalt inte brukar cykla. Det är också viktigt att man tydligt leder om cykeltrafiken när byggnads- eller rör arbeten pågår. Krav på detta borde ingå i upphandlingar. Nu sätts det plötsligt upp staket utan hänvisning.

När det gäller cykellederna i Rinkeby-Kista området finns det en sak som är värd att påpekas. En cykelled kommer från Bromsten, följer en liten bit gång och cykelvägen mellan Hjulsta-Tensta-Rinkeby och Spånga som nu är markerad med blå färg. Därefter viker leden av mellan Tensta och Rinkeby vidare över Järvafältet till Kista. Det betyder att det är två olika aktörer som har hand om den mycket cykeltrafikerade vägen mellan Hjulsta och norrgående leden från Spånga via på Kistas sydöstra sida. Med tanke på att det under långa perioder är snö och is och att röjningen hittills skötts vid mycket olika tidpunkter när flera entreprenörer är inblandade så oroar vi oss för att det kan vara farligt för cyklister som kommer från Hjulsta genom Rinkeby när en bit av vägen på mitten sköts av Trafik och renhållningsnämnden och resten av förvaltningen. En bit kan vara sandad och skrapad, sen kommer det en annan bit som inte är åtgärdad. Kanske det vore klokt om trafik och renhållningsnämnden tog hand om den nu blåmarkerade sträckan också. Det är många som cyklar den vägen till nästa led.

*Särskilt uttalande* gjordes av ordföranden Bo Sundin m.fl. (M) och Burhan Yildiz (FP) enligt följande.

För Stockholm i allmänhet och Rinkeby-Kista i synnerhet ska fortsätta vara en cykelstad bör tillgängligheten stärkas ytterligare. Järvafältet är stort, vackert och på

många sätt fantastiskt. I framtiden vill vi se ett Järvafält som är mer tillgängligt för cykeln, och därmed medborgarna.

En bra cykelstad behöver ett sammanhängande, framkomligt och kapacitetstarkt cykelvägnät. För att öka cykelns attraktions- och konkurrenskraft genomförs en historisk satsning på cykelinfrastrukturen i Stockholm inom ramen för cykelmiljarden. Vår ambition är att alla cyklister ska ta sig fram på ett effektivt och säkert sätt överallt i staden.

I Järva satsar vi stort på cykling för att fler ska välja cykeln som ett självklart transportmedel. En av de viktigaste åtgärderna i detta arbete har varit att förbättra cykelvägnätet. Fokus i Järvas cykelstrategi ligger i att öka framkomligheten samt nätet fortsätter att kopplas till viktiga målpunkter i staden och i kranskommuner.

Vi erbjuder cykelkurser för vuxna Järvabor som vill lära sig att cykla. Utöver det erbjuder vi en rad cykelaktiviteter och lånecyklar finns tillgängliga på cykelstationer. Potentialen är mycket stort för ökad cykling i Järvaområdet.

*Särskilt uttalande* gjordes av Kerstin Aggefors m.fl. (S) enligt följande.

Det ställs stora krav om man vill förbättra möjligheterna att använda cykeln mera som dagligt transportmedel. Det behövs en ambitionshöjning. Det måste finnas ett bra samarbete mellan kommunerna för att få enkla pendlingsstråk till och från Järva att fungera.

I vårt område har vi speciella problem. Det pågår en massa vägarbeten överallt och de kommer att fortsätta under flera år. Cykelvägarna ändras och saknar tydliga hänvisningsskyltar. Asfalten bryts upp där det ska läggas kablar och kan ha vassa kanter ena dagen och en omärkt grop för att sedan stå fylld med grov sprängsten i månader. Det kommer vi att få leva med en längre tid och man måste noggrant och ofta kontrollera hur cykelvägarna ser ut. Singelolyckor är ju de vanligaste cykelolyckorna. Byggarbetsplatserna gör att förändras från en dag till annan.

Många vägar som delas av cyklister och gångtrafikanter saknar markering av vilken sida av vägen respektive trafikanter ska hålla sig på. Det kan finnas en markering i början av vägen men vid korsningar eller anslutande vägar saknas markering. Ibland finns separata trafikljus för gående och cyklister som är svåra att upptäcka för bilister som har sina signaler på andra sidan övergångsstället. Trafikfarliga situationer uppstår.

Det behövs parkeringsmöjligheter som inte ligger i skymundan bakom en gavel utan väl synliga och så säkra som möjligt för stölder. Man ställer gärna cykeln så nära affären, bussen, arbetsplatsen, parken eller T-banan som möjligt för att kunna titta till den.

Snöröjningen men även sandsopning är ett stort problem som måste lösas för att få en bra situation för cyklister. Man röjer vid olika tider i stadsdelarna och man vet inte vad som möter utmed sträckan när man startar på en snöröjd del. Samordning och samarbete mellan stadsdelarna måste fungera. Grus som samlas under vintern blir slirigt och farligt på våren när snön smält bort. Fungerande cykeltrafik ställer en hel del krav men det ska inte behöva hindra att man framgångsrikt får många fler som pendlar per cykel till sina arbeten.

*Särskilt uttalande* gjordes av Leo Ahmed (V) enligt följande.

Tjänstgörande ersättaren Leo Ahmed (V) anmälde ett särskilt uttalande.

En forskningssammanställning gjord av professor Pia Björklid, Stockholms universitet och som finns på Trafikverkets webbplats, [www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se), visar bland annat att färre barn skadas i trafiken, vilket är mycket positivt. Men utvecklingen har en baksida, nämligen den att barnens rörelsefrihet har förändrats. I trafikerade områden föredrar föräldrarna att begränsa rörelsefriheten för att skydda barnen mot risken att bli skadade i en trafikolycka. Den ökande bilismen har begränsat rörelsefriheten framförallt när det gäller barnens lekområden, skolvägar och fritidsvägar.

Trafiksäkerheten för barn måste beaktas i ett helhetsperspektiv. Att miljön ska vara olycksfri och säker är en självklarhet men långt ifrån tillräcklig. Barnen är de främsta brukarna av närmiljön och utemiljön är också deras utvecklingsmiljö.

Riskerna för en så kallad negativ anpassning måste uppmärksammas. Den kan innebära att vårdnadshavare och barn ser det som en självklarhet att man inte längre kan gå eller cykla utan måste använda bilen även för kortare sträckor.

Risken finns att man satsar på individuella åtgärder i form av kampanjer och trafikträning istället för trafikmiljöåtgärder fast det är belagt att det senare har den största effekten på trafiksäkerhetsarbetet.

Barn utvecklas genom att få påverka och ta ansvar för det som berör dem själva vilket också framförs i FN:s konvention om barnets rättigheter (barnkonventionen) artikel 12. Barn och unga måste få bli mer delaktiga i det som gäller deras grannskap. Ett första steg till medinflytande vid förändring av den egna miljön är att besitta kunskap om det man vill påverka. Även barns rätt till lek, artikel 31 och barns rätt till att "åtnjuta bästa uppnåeliga hälsa", artikel 24 framhålls i barnkonventionen.

Att försöka förändra barns beteende har varit huvudsyftet i många kampanjer. Studier visar att beteendeträning inte ger förutsägbara effekter på barns trafiksäkerhet. Att utveckla beteendemodifikation hos bilförare har inte heller slagit så väl ut, de förändrar inte sitt beteende när barn leker på trottoaren eller på en gångväg nära vägen. Trafiksäkerhetsundervisningen borde därför inriktas mot bilförare snarare än mot barnen. Då vuxna har visat sig svåra att påverka återstår bara en strategi – och det är att förändra trafikmiljön. Den främsta åtgärden är att separera barn och bilar.

Vänsterpartiet drar av ovanstående följande slutsatser av betydelse för en strategi för ökad cykling i Stockholms stad:

- Minska bilismen i Stockholms innerstad,
- Genomför trafiksäkerhetsprogram för elever i skolan men ha en realistisk syn på effekten,
- Låt barn och unga vara delaktiga i utformningen av sin närmiljö vilket innebär större ansvarstagande för det egna beteendet,
- Trafikplanera så att barn och biltrafik separeras.

## **Skarpnäcks stadsdelsnämnd**

*Reservation* anfördes av vice ordförande Ewa Larsson m.fl. (MP) samt tjänstgörande ersättare Tina Kratz (V) enligt följande.

Att stadsdelförvaltningens tjänsteutlåtande överlämnas till kommunstyrelsen med följande tillägg:

att 20 % av arbets- och studiependlingen i Stockholms stad ska ske med cykel senast 2020

att 30 % av antalet persontransporter ska ske med cykel senast 2020

att risken att dödas eller skadas svårt i en cykelolycka ska minska med 50 % till år 2020 med nollvision som mål

att minst 90 % av cyklisterna ska känna sig trygga i trafiken senast 2020

att gång- och cykelvägar namnges så att de blir möjliga att tala om och referera till

att befintliga och utvecklingsbara genvägar för cykel- och gångvägsnätet skyddas och förstärks

att barnens och ungdomarnas möjlighet att cykla i lokalsamhället särskilt uppmärksammas

Cykelplanens generella mål avseende cykling och trafiksäkerhet bör ställas högre. Det är av stor betydelse att cyklingen som transportmedel i staden ökar. Dels mot bakgrund av ett allmänt krav på klimatskyddande åtgärder, dels stadens behov att hushålla med ytkrävande verksamheter där cykeln är ett avsevärt mindre utrymmeskrävande transportmedel än bilen, dels möjligheterna att bidra till folkhälsan genom att det stimulerar till ökad fysisk aktivitet i människors vardagsmiljö.

I det lokala perspektivet är det betydelsefullt att gång- och cykelvägar namnges så att de blir möjliga att tala om och referera till. Något som miljöpartiet påtalat i ett tidigare skede och hoppas snart blir verklighet. Vi ser även ett stort behov av att befintliga och utvecklingsbara genvägar för cykel- och gångvägsnätet skyddas och förstärks, de ska absolut inte utvidgas till bilvägar. I Skarpnäck gäller detta t ex gång- och cykelstråket mellan Bagarmossen och Skarpnäck respektive gång- och cykelvägen på östra sidan av idrottsplatsen vid daghemmet Sjöfararen ner mot Hammarby sjöstad och de vackert slingrande gång- och cykelstråken utefter Nytorpsgårde. Slutligen vill vi att barnens och ungdomarnas möjlighet att cykla i lokalsamhället särskilt uppmärksammas. Detaljplaner respektive områdesprogram i närheten av skolor bör redovisa hur staden bäst slår vakt om och vidareutvecklar barnens/ungdomarnas möjlighet att cykla till skolan.

## **Skärholmens stadsdelsnämnd**

*Reservation* anfördes av Rebwar Hassan (MP), *bilaga 1*.

1. Delvis godkänna förvaltningsförslag till beslut
2. Omedelbar justering.
3. Samt därutöver anförda följande

Strategin för ökad cykling i Stockholms stad är ett välkommet arbete för att tydliggöra ansvaret och verka för att staden sammantaget driver på utvecklingen. Det är bra att kommunstyrelsen har det övergripande ansvaret för att driva, följa upp och hålla samman stadens arbete med cykelfrågor. Cykelplanens mål är dock för låga och staden har goda förutsättningar att nå högre, inte minst med tanke på den trend som finns i samhället i stort med ökad andel cykling. Målen för ökad cykling och trafiksäkerhet ska istället anges till följande:

- 20 procent av arbets- och studiependlingen i Stockholms stad ska ske med cykel senast 2020.
- 30 procent av antalet persontransporter ska ske med cykel senast 2020.
- Risken att dödas eller skadas svårt i en cykelolycka ska minska med 50 procent till år 2020. Det långsiktiga målet är nollvisionen.
- Minst 90 procent av cyklisterna ska känna sig trygga i trafiken senast 2020.

Strategin pekar ut särskilt viktiga egenskaper för ett attraktivt cykelnät. Förutom de som listas i strategin är det även viktigt att cykelplanens bredd för cykelvägar följs och att underhållet av cykelnätet är bra året om. Det handlar både om framkomlighet och om trafiksäkerhet.

*Särskilt uttalande* gjordes av vice ordförande Birgitte Isberg (S), *bilaga 1*.

Socialdemokraterna instämmer i förvaltningens förslag till beslut men vill därutöver anförda följande.

Många av de boende i yttre stadsdelarna i Stockholm arbetar i Stockholms innerstad. Det innebär lång resväg till arbetsplatserna. Att cykla hela vägen från boende till arbetsplatsen är svårt för de flesta. Många bor även långt från kollektivtrafiken och risken finns att bilen används som färdmedel till t.ex. T-banan. Viktigt att få fler att använda cykel än bil i dessa sammanhang. Det är därför angeläget att förstärka cykelvägar och cykelparkeringar, speciellt i anslutning till kollektivtrafiken.

I Skärholmen är ökad folkhälsa ett av de mål som ges särskild prioritet och ökad cykling ligger helt i linje med förvaltningens ambitioner, skriver stadsdelförvaltningen. Vilket också vi socialdemokrater instämmer i.

Många i stadsdelsområdet använder områdets gång/parkvägar för motion, så även dessa vägar måste prioriteras.

Vi understryker det förvaltningen skrivit om vikten att ytterstaden får ta del av cykelmiljarden.

*Särskilt uttalande* gjordes av Rudy Espinoza (V), *bilaga 1*.

V i instämmer förvaltningens skrivelse och vill dessutom framföra:

Det framgår av huvudprinciper för strategi för ökad cykling att staden kommer att bygga ut och utveckla kvalitet i infrastrukturen till utformning av detaljer. Det är i denna riktning som vi påpekar att de värdeskyddade cykelställ som finns i anslutning till kollektivtrafiken är ofta belamrade av övergivna cyklar. Insamlingen av sådana är i dag en polisiär uppgift. Det kan ifrågasättas om det är en prioriterad polisiär uppgift.

Lämpligt vore att staden tog över denna hantering för att främja cyklandet till och från kollektivtrafikens hållplatser. Skärskilt vid knutpunkter och ändhållplatser är en tillräcklig kapacitet för cykelparkering viktigt. Att samla in övergivna cyklar och att hålla cykelverkstäder där sådana kan återvinnas och säljas till rimliga priser skulle båda gynna cyklingen och kunna ge arbetstillfällen. Staden kan ta initiativ till att ändra rutiner och ansvarsfördelning i denna fråga till glädje för cyklister.

## **Spånga-Tensta stadsdelsnämnd**

*Reservation* anfördes av vice ordföranden Ornina Younan m.fl. (S), Awad Hersi m.fl. (MP) och Jonas Ljungstedt (V) enligt följande.

Att delvis bifalla förvaltnings förslag

Att därutöver anföra följande:

Stadsdelsnämnden ansvarar för cykelvägar på parkmark. Stadens stora cykelsatsning, cykelmiljarden omfattar inte finansiering av cykelvägar på parkmark, den delen av cykelvägar sköts av stadsdelsnämnderna. Vi vill att pengar från cykelmiljarden ska gå till förbättring av cykelvägar på parkmark. Det finns rimliga skäl varför man gör åtskillnad hur man finansierar cykelvägar på gatumark och parkmark. Det är inte skäl att centralisera hela ansvaret för cykelvägar. Det finns mycket som talar för att servicen ska vara nära till medborgarna.

Som ett led i arbetet att höja cykelanvändandet i en ny höjd vill ha att lånecykelsystemet kommer till stadsdelen. Vi vill också cykeln bli en naturlig del av stadsdelens fordonspark.

Remissen tar upp många bra förslag, utbyggnad av infrastruktur och väghållning av cykelvägar, men det är också viktigt att staden tar med i planeringen servicestation för cyklister, sådana cykelverkstäder och pumpstationer.

En viktig faktor för att få människor att cykla längre sträckor är en fungerande och konsekvent skyltning, vilket cyklisterna saknar i Stockholmsregionen idag, därför är det viktigt att man vid upphandling och tillstånd för bygg- och grävarbeten ser till att man bidrar till cyklisternas framkomlighet genom tydlig skyltning vid omledningar o dyl. Idag inträffar det ofta att man bara stänger av cykelbana/cykelled med ett staket och inte ens talar om vart cyklisterna ska ta vägen istället. Eller skapar en så smal passage att det är omöjligt att ta sig fram.

## **Södermalms stadsdelsnämnd**

*Reservation* anfördes av Erik Malm m.fl. (MP) enligt följande.

att stadsdelsnämnden i huvudsak godkänner förvaltningens svar på remissen,  
att stadsdelsnämnden uttrycker en önskan om högre mål för ökad cykling och trafiksäkerhet,  
att cykelbanorna så långt som möjligt ska vara helt avskilda från bilvägarna och ligga i ett sammanhållet cykelnät där så få bilvägar som möjligt behöver korsas,  
att i övrigt anför följande,

Strategin för ökad cykling i Stockholms stad är ett välkommet arbete för att tydliggöra ansvaret och verka för att staden sammantaget driver på utvecklingen. Det är bra att kommunstyrelsen har det övergripande ansvaret för att driva, följa upp och hålla samman stadens arbete med cykelfrågor. Cykelplanens mål är dock för låga och staden har goda förutsättningar att nå högre, inte minst med tanke på den trend som finns i samhället i stort med ökad andel cykling. Målen för ökad cykling och trafiksäkerhet ska istället anges till följande:

- ☐ Cykelbanorna ska så långt som möjligt vara helt avskilda från bilvägarna och ligga i ett sammanhållet cykelnät där så få bilvägar som möjligt behöver korsas.
- ☐ 20 procent av arbets- och studiependlingen i Stockholms stad ska ske med cykel senast 2020.
- ☐ 30 procent av antalet persontransporter ska ske med cykel senast 2020.
- ☐ Risken att dödas eller skadas svårt i en cykelolycka ska vara obefintlig.
- ☐ Minst 90 procent av cyklisterna ska känna sig trygga i trafiken senast 2020.

Strategin pekar ut särskilt viktiga egenskaper för ett attraktivt cykelnät. Förutom de som listas i strategin är det även viktigt att cykelplanens bredder för cykelvägar följs och att underhållet av cykelnätet är bra året om. Det handlar både om framkomlighet och om trafiksäkerhet.

Att främja cyklande handlar inte bara om att komma fram snabbt. Tonvikten på cyklingspendlande kan lätt få en sådan slagsida. Det måste även vara trevligt att cykla

för att fler ska välja det. Därför vill vi se fler fina cykelvägar, och gärna lummiga med träd vid sidan.

En särskild satsning behövs också för att få fler barn och föräldrar att gå eller cykla med sina barn till skolan och aktiviteter istället för att ta bilen, men det förutsätter att det finns säkra bilfria cykelvägar att tillgå. Det bör vara tillåtet att cykla i båda riktningarna även där det är enkelriktat.

## **Älvsjö stadsdelsnämnd**

*Särskilt uttalande* gjordes av Evy Kjellberg (C) enligt följande.

Undertecknad yrkar bifall till förvaltningens förslag men vill därutöver anföra.

Önskvärda nya cykelvägar:

1. Förläng cykelvägen efter Svartlösavägen från Långbrodalsvägen till Långsjöbadet. Denna väg nyttjas flitigt av skolbarn från Långsjöhöjden till Herrängens skola. Långsjön med badplats besöks av cyklande människor i alla åldrar.
2. Sammanbind två cykelvägar! Från Sjöängen, under Åbyvägen, går det en cykelväg mellan Huddingevägen och Stockholmsmässan. När man passerat mässgaragen viker cykelbanan av upp mot mässans entré och därefter söder ut mot idrottsplatsen. I stället för denna omväg cyklar de flesta cyklister rakt fram och över Willys parkeringsplats, med fara för eget liv, bland alla backande, parkerade och körande bilar och slutligen via en liten stig upp till cykelvägen som går från Älvsjövägen/Älvsjö C och efter Idrottsplatsen, mot Huddinge. För att öka cyklandet måste cykelvägarna vara säkra och så planerade att onödiga och tidskrävande omvägar undviks. Framkomligheten och säkerheten måste snarast åtgärdas på denna sträcka.

För att öka säkerheten bör cykelbanorna, speciellt då cyklister i båda färdriktningarna delar en och samma cykelväg, i högre utsträckning förses med pilar samt cyklar i färdriktningen, (gärna både dam- och herrcyklar) – inte tvärs över.

För att öka säkerhet, trygghet och service bör nya cykelgarage förses med liten cykelverkstad.

*Särskilt uttalande* gjordes av Olive Carlson (MP) enligt följande.

Det är bra att en strategi för ökad cykling i Stockholmsstad är framtagen. Vi stödjer förvaltningens synpunkter och förslag och vill framföra följande.

I remissen kommer inte fram om det planeras servicestationer för cyklister (cykelverkstäder, pumpstationer, med mera). Det är viktigt att se helheten och undanröja hinder för att underlätta personer som vill cykla långa sträckor.

Ett väl fungerande, smidigt, säkert och miljöanpassat kollektivtrafiksystem kombinerat med gång och cykelbannor behöver planeras, exempelvis en tågagn som är reserverad för cyklister på vardagar och helger skulle underlätta pendlare som ändå vill cykla på vissa sträckor kunna ta med sig sina cyklar.

Vi ser också vikten av att väl planera cykelbanor vid ombyggnation så att cykelbanor inte tas bort eller stängs av under bygg arbete även om det är tillfälligt.

Vi vill också att det finns cykelförbindelser mellan Älvsjö och Hagsätra samt att cykelbana vid Toffelbacken förbättras. Gångbana och Cykelbana är samma vid Toffelbacken. Det är också några bussar som trafikerar där. Cyklister är tvungna att cykla på bilväg särskilt på morgnarna när många barn är på väg till Sjöängsskolan.

*Särskilt uttalande* gjordes av Emelie Roxby Schüsseleder (V) enligt följande.

Vi instämmer i förvaltningens skrivning och vill dessutom framföra:

De väderskyddade cykelställ som finns i anslutning till kollektivtrafiken är ofta belamrade av övergivna cyklar. Insamlingen av sådana är idag en polisiär uppgift. Det kan ifrågasättas om det är en prioriterad polisiär uppgift. Lämpligt vore att staden tog över denna hantering för att främja cyklandet till och från kollektivtrafikens hållplatser. Särskilt vid knutpunkter och ändhållplatser är en tillräcklig kapacitet för cykelparkering viktig. Att samla in övergivna cyklar och att hålla cykelverkstäder där sådana kan återvinnas och säljas till rimliga priser skulle båda gynna cyklingen och kunna ge arbetstillfällen t ex i organisationsformen av socialt kooperativ. Staden kan ta initiativ till att ändra rutiner och ansvarsfördelning i denna fråga till glädje för cykelpendlarna.

Vi menar också att parkeringsmöjligheterna vid skolorna i Älvsjö ska ses över. I remissen står att detta ska göras på uppdrag av Micasa, det vore önskvärt att ta med eleverna på skolorna i arbetet.

Vi skulle också gärna se en informationssatsning om cykelkartor på stadens hemsida för att göra de kända. Vi tycker också att man skulle kunna utveckla en mobilapp för tjänsten cykelreseplaneraren.

## **Östermalms stadsdelsnämnd**

*Reservation* anfördes av vice ordföranden Stefan Nilsson m.fl. (MP) enligt följande.

att delvis bifalla förvaltningens förslag till beslut  
att därutöver anföras:

Trots cykelmiljarden och påstådda satsningar från alliansen så är det tydligt att såväl pendlar- som vardagscyklister är fortsatt styvmoderligt behandlade. Den nu aktuella strategin för ökad cykling i Stockholms stad är uddlös och saknar de satsningar som krävs. Nyligen rapporterades i media att Götgatan ska få fler cykelbanor på bekostnad av bilkörfält eftersom, som Ulla Hamilton (M) uttryckte det, "det faktiskt inte kör så många bilar på Götgatan ändå". Detta uttalande är mycket talande för alliansens syn på cyklism i Stockholm: i de fall som inverkan på biltrafiken anses minimal kan cyklarna få ökat utrymme. Detta är en låg ambitionsnivå och det behövs betydligt modigare

satsningar på cykeltrafiken, även då det sker på bekostnad av minskat utrymme för bilarna. Rapporter som analyserar restid med bil i större städer visar tydligt att de storstadsregioner som satsat på cyklarna också minskat bilköerna väsentligt, vilket bevisar att investeringar i cykelbanor även gynnar bilister.

Utöver bristen på betydande satsningar saknar strategin en plan för att åstadkomma en nödvändig attitydförändring gentemot stadens cyklister. Såväl beslutsfattare som övriga trafikanter tycks anse att cyklisters plats i trafikmiljön inte är självklar. Som cyklist får man stå ut med att cykelbanor försvinner med jämna mellanrum och att trafikljusens flöden baseras på bilisternas hastighet, vilket gör det mycket svårt att som cyklist ta såväl rättigheter som skyldigheter på fullt allvar. Bättre infrastruktur är avgörande för en säkrare och trevligare trafikmiljö men vi ser också gärna satsningar på att förbättra attityden och inställningen till samarbete hos både cyklister, bilister och gångtrafikanter.

Slutligen hade vi gärna sett att strategin för ökad cykling i Stockholms stad innehöll en text angående stadens egna möjligheter att påverka cyklingen genom upphandling och uppraderad ersättningspolicy vid resor i samband med arbete. Vi framhåller även att staden bör verka för ökad möjlighet att medta cykel i kollektivtrafiken.

*Reservation* anfördes av Birgit Marklund Beijer m.fl. (S) enligt följande.

Att i huvudsak godkänna förvaltningens förslag till beslut

Att avslå Stadsledningskontorets förslag att stadsdelsnämndernas ansvar för cykelplanens pendlingsnät överförs till trafik- och renhållningsnämnden och därutöver anföras

Vi kan inte se några fördelar i att ytterligare avlösa stadsdelsnämndernas uppgifter. Vi anser att det är viktigt för medborgarna att stadsdelsnämnderna, som har en överblick och lokalkännedom över stadsdelen också har en ledande roll när det gäller planering och strategier för ett ökat cyklande och trafiksäkerheten för cyklandet. Det är förvisso borgerliga majoritetens strategi att se till att så få frågor som möjligt som stadsdelsnämnderna får råda över. Då blir det också lättare att avveckla dessa.

#### *Cyklingens infrastruktur*

Det är viktigt att cykelbanorna är säkra, tillräckligt breda och belysta. Cykelbanor som plötsligt tar slut är tyvärr ofta förekommande. Signaler vid cykelbanor ska vara konstruerade att de liksom bilarnas trafikljus ändras till grönt. Möjligheter att ta med cyklar på t.ex. båtar och tunnelbana bör undersökas.

*Särskilt uttalande* gjordes av ordföranden Therese Carlborg m.fl. (M) enligt följande.

Alliansen i Stockholm fortsätter sin satsning på en hållbar trafik för en växande storstad. Vi ser cykeln som en självklar och positiv del av vår trafikbild och satsar framåt med cykelmiljarden för att göra cyklandet i Stockholm ännu mer säkert, smidigt och attraktivt. En ökad andel cyklande trafikanter ger direkta och självklara fördelar för miljön och Stockholms medborgares hälsa, även för de som väljer andra trafikslag. För Alliansen är också medborgarnas egna val alltid i centrum, och vi ser denna satsning som ett argument för cykling, inte ett förbud mot andra trafikslag. För att uppmuntra ökad cykling är det av vikt att staden kan erbjuda ett välfungerande och sammanhängande trafiknät av cykelbanor och cykelleder. Cyklisten ska snabbt och säkert,

både för sig själv och andra trafikanter, kunna ta sig fram utan onödiga stopp längs vägen. Något som lätt blir omöjligt om cykelbanan är blockerad, inte är snöröjd, eller slutar i en farlig korsning. För att skapa de bästa förutsättningarna för en sådan sammanhållen lösning på utbyggnad och underhåll av cykelvägnätet ser vi värdet i att lägga ansvaret för dessa bitar till en aktör inom staden. Vi anser därför att förslaget att trafik- och renhållningsnämnden övertar ansvaret för cykelplanens pendlingsnät i sin helhet är en bra lösning.

Då cyklandet tar sin självklara del i den sammanlagda trafikbilderna är det också nödvändig att cyklisterna tar samma ansvar som övriga trafikanter. Det är därför viktigt att inte bara ge goda förutsättningar för cykeltrafiken, men även arbeta med attityder och trafikbeteenden även hos cyklister. Inom alliansen ser vi fram emot att arbeta vidare med sådana frågor också lokalt på Östermalm där exempelvis en informationskampanj riktad mot cyklister kan bli aktuell kring trafikregler och värdet av en positiv cykelkultur som också respekterar gångtrafikanter och andra trafikslag.

*Särskilt uttalande* gjordes av Jaime Barrios m.fl. (V) enligt följande.

Vi instämmer i förvaltningens skrivning och vill dessutom framföra följande:

Den ökande bilismen har begränsat rörelsefriheten framförallt när det gäller barnens lekområden, skolvägar och fritidsvägar. Trafiksäkerheten för barn måste beaktas i ett helhetsperspektiv. Att miljön ska vara olycksfri och säker är en självklarhet men långt ifrån tillräcklig. Barnen är de främsta brukarna av närmiljön och utemiljön är också deras utvecklingsmiljö. Riskerna för en så kallad negativ anpassning måste uppmärksammas. Den kan innebära att vårdnadshavare och barn ser det som en självklarhet att man inte längre kan gå eller cykla utan måste använda bilen även för kortare sträckor.

Vänsterpartiet drar av ovanstående följande slutsatser av betydelse för en strategi för ökad cykling i Stockholms stad:

- ☐ Minska bilismen i Stockholms innerstad,
- ☐ Genomför trafiksäkerhetsprogram för elever i skolan men ha en realistisk syn på effekten,
- ☐ Trafikplanera så att barn och biltrafik separeras.

Å andra sidan, de väderskyddade cykelställ som finns i anslutning till kollektivtrafiken är ofta belamrade av övergivna cyklar. Lämpligt vore att staden tog över denna hantering för att främja cyklandet till och från kollektivtrafikens hållplatser. Särskilt vid knutpunkter och ändhållplatser är en tillräcklig kapacitet för cykelparkering viktig. Att samla in övergivna cyklar och att hålla cykelverkstäder där sådana kan återvinnas och säljas till rimliga priser skulle båda gynna cyklingen och kunna ge arbetstillfällen t ex i organisationsformen av socialt kooperativ. Staden kan ta initiativ till att ändra rutiner och ansvarsfördelning i denna fråga till glädje för cykelpendlarna.