

Tid Torsdagen den 21 oktober 2021 kl. 16.30 – 16.50
Plats Bråvallasalen, Stadshuset
Justering Måndagen den 1 november 2021, §§ 1-6, 8-9, 11-17, 19-39

Omedelbart justerade paragrafer

Justering Torsdagen den 21 oktober 2021, §§ 7, 10, 18

Johan Nilsson

Emilia Bjuggren

Närvarande**Beslutande ledamöter:**

Johan Nilsson (M) ordföranden

Emilia Bjuggren (S) vice ordföranden

Arne Fredholm (M)

Peter Backlund (L)

Hampus Rubaszkin (MP)

Anders Göransson (S)

Christina Wallmark (SD)

Tjänstgörande ersättare:

Niklas Sandstedt (M) för Annika Elmlund (M)

Bo Fellström (M) för Bo Sundin (M) §§ 1-38

Torsten Lindström (KD) för Susanne Wicklund (C)

Ida Mohlander (S) för Maria-Elsa Salvo (S)

Catharina Gabrielsson (V) för Clara Lindblom (V)

Andreas Lind (S) för Jonathan Metzger (V)

Anders Edin (SD) för Bo Fellström (M) § 39

Ersättare:

Joakim Rönnbäck (L) §§ 5-38

Ylva M Larsson (MP) §§ 1-38

Anders Edin (SD) §§ 1-38

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Johan Castwall, Jenni Almgren, Timmie Aspelin, Ann-Charlotte Bergqvist, Göran Carlberg, Lena Holm, Eleonor Eklind Forslin, Sara Lundén samt borgarrådssekreteraren Daniel Carlsson-Mård.

§ 30**Cykelstaden - Cykelplan för Stockholm 2021. Svar på remiss från trafiknämnden**

Dnr E2021-02019

Beslut

Exploateringsnämnden beslutar enligt exploateringskontorets förslag:

- 1 Exploateringsnämnden anser remissen besvarad med kontorets tjänsteutlåtande.

Handlingar i ärendet

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande från den 19 september 2021.

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

- 1) Ordföranden Johan Nilsson m.fl. (M), Peter Backlund (L), Hampus Rubaszkin (MP), Torsten Lindström (KD) och Christina Wallmark (SD) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Emilia Bjuggren m.fl. (S) föreslår att nämnden beslutar att i huvudsak godkänna kontorets förslag till beslut, samt att därutöver anföra följande:

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

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

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

Cyklandet har ökat under längre tid, men sedan pandemin bröt ut har utvecklingen gått ännu snabbare. På 15 år har antalet cykelpassager vid innerstaden mer än fördubblats. Många stockholmare väljer cykeln före trängseln i

kollektivtrafiken samt före bilköerna och de höga parkeringsavgifterna. Många har även börjat ersätta promenaden med det nya trafikslaget elsparkcyklar. Konsekvensen har blivit trängsel i cykelbanorna, långa cykelköer vid korsningar och fler olyckor.

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

Socialdemokraternas motion från år 2020 handlar om att staden behöver höja ambitionerna. Vi anser att förslaget till ny cykelplan är ett steg i rätt riktning. Den är i stora delar en mycket intressant kunskapssammanställning. Förslaget saknar dock flera viktiga ambitionshöjningar och konkreta åtgärder.

Inventera och bygg om riskfyllda platser

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

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

Gör en stor informationssatsning

Staden bedriver idag en del informationsarbete om att cykla i Stockholm. Till grund för arbetet finns en kommunikationsplan som utgår från cykelplanen från år

2012. Vi menar att ambitionerna behöver höjas och arbetet skalas upp.

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

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

Stadens trafikmiljö har fått ett nytt vanligt förekommande transportslag, nämligen elsparkcyklar. När nya transportslag slår igenom behövs information om hur dessa ska hanteras i trafikmiljön för att samspelet ska fungera bra. Det kan handla om hur de ska framföras på ett säkert sätt, exempelvis om de får köras på trottoarer och hur man bör signalera inför en sväng. Det kan också handla om hur de ska parkeras, mot husvägg eller mitt på trottoaren.

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

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

Ordning och reda för elsparkcyklarna

Allt fler stockholmare och turister har börjat ersätta promenaden med det nya trafikslaget elsparkcyklar. Ökningen har skett under flera år och var år 2019 uppe i 13 procent av cyklarna. Sommaren år 2021 nåddes toppnoteringen 23 000 elsparkcyklar. I förslaget till cykelplan beskrivs att det initialt funnits problem med olämplig parkering av elsparkcyklar (sida 27). Problemen har dock inte endast varit ”initiala”. Under sommaren 2021 har problemen med olämplig parkering av elsparkcyklar funnits kvar och förvärrats.

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

Trots detta saknas skarpa skrivningar om elsparkcyklarna i förslaget till cykelplan. Det är viktigt att ytterligare åtgärder prövas ifall det visar sig att vidtagna åtgärder inte fungerar tillräckligt bra. Ett tak måste införas för hur många elsparkcyklar som ska få finnas i Stockholm. En annan åtgärd är att åter pröva frågan om tillstånd för varje uppställningsplats. Ytterligare en åtgärd är att inte tillåta uthyrning av friflytande fordon i hela eller delar av staden, utan endast uthyrning av fordon med fasta platser för både uthyrning och återlämning av fordonen, som i Köpenhamns centrala delar.

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

Låncyklar

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

Den misslyckade politiska hanteringen av en reklamvillkorad upphandling av låncyklar bör inte genomföras en tredje gång, med uppenbar risk för ytterligare bakslag. En utredning behöver därför göras av förutsättningarna för att upphöra med reklamfinansierad cykeluthyrning och istället, i likhet med

andra storstäder, genomföra en enkel upphandling av lånecyklar utan villkorad reklamfinansiering. Stockholm kan inte vänta flera år till på lånecyklar.

Lånecyklar är välorganiserade, trygga och billiga transportalternativ för stockholmarna och stadens besökare. Att staden tas över av elsparkcyklar och att det samtidigt inte finns en enda lånecykel är ett politiskt val. Staden måste få till ett lånecykelsystem senast till sommarsäsongen 2022.

Förbättra skyltningen

Skyltningen i staden behöver ses över. Behöver vägvisningen förbättras? Borde cykelkartor sättas upp på strategiska punkter? Finns behov av tillfälliga informationsskyltar på några platser, t.ex. vid olyckdrabbade korsningar? Trafiknämnden behöver utreda hur skyltning kan användas för att förbättra samspelet i trafikmiljön och tydligheten för cyklande, gående och bilister.

Anlägg tre cykelstrador

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

Vårt förslag innebär att tre cykelstrador anläggs. Förslaget innebär att vissa parkeringsplatser flyttas från aktuella gator till andra platser. I vissa fall kan det krävas att körfält för bilar istället reserveras för cyklar. Exakta dragningar och hur cykelstradorna bäst ska anslutas till befintliga cykelleder ska trafikkontoret utreda, det kan exempelvis handla om att bredda befintliga primära cykelstråk.

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

Inför cykelgator på lämpliga sträckor

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

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

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

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

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

Cykelservicestationer

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

- 3) Catharina Gabrielsson m.fl. (V) föreslår att nämnden beslutar att delvis godkänna kontorets förslag, samt att därutöver anföra följande:

Vänsterpartiet är positiva till att stadens arbete med cykelfrågor kontinuerligt förnyas, vilket vi ser som helt nödvändigt för att skapa en ekologiskt hållbar stad där det är enkelt att välja cykel-, gång- eller kollektivtrafik framför bilen. Samtidigt kan vi konstatera att ambitionsnivån skulle behöva höjas på flera punkter för att planen ska innebära väsentligt förbättrade förutsättningar för cykel- och gångtrafiken i Stockholm.

Vi vill till exempel se skarpare skrivningar om att kraven på förbättrad infrastruktur för cyklande och gående fullt ut ska beaktas i samband med alla typer av nyproduktion – från markanvisning till genomförandefas. I planen anges att endast “större stadsutvecklingsområden behöver planläggas med tillräckligt finmaskiga nät av framkomlig, trygg och säker cykelinfrastruktur som knyter an till det omgivande cykelvägnätet på ett ändamålsenligt sätt.” Det innebär att en majoritet av bostäderna som uppförs i Stockholms stad kommer att undantas från cykelplanens skrivningar om god cykelinfrastruktur, eftersom antalet större stadsutvecklingsprojekt som pågår i staden är begränsade.

Vi menar tvärtom att planeringen behöver ta hänsyn till behovet av en god cykelinfrastruktur oavsett om bostäderna är tillskapade inom ramen för ett större stadsutvecklingsprojekt eller inte. Eftersom resmönster grundläggs tidigt behöver denna infrastruktur dessutom finnas på plats redan vid inflyttning, liksom möjlighet till säker förvaring av cykeln i nära anslutning till hemmet.

Vidare behöver staden skärpa sitt arbete för att säkerställa en god framkomlighet och trafiksäkerhet för gående och cyklister i samband med byggprojekt och trafikarbeten. Lösa kablar, slangar och rör ökar till exempel risken för cykelolyckor, liksom omarkerade kanter, större gropar, diken eller andra ojämnheter. Det behövs en större medvetenhet, skarpare krav på byggaktörer och entreprenörer samt en utvecklad avtalsuppföljning för att bygg- och trafikarbeten ska planeras och genomföras på ett sätt som gör att riskerna för olyckor som involverar cykel- och gångtrafikanter minimeras.

Att cykelplanen avgränsas till de som bor i Stockholm gör vidare att alla de som bor i kranskommunerna och arbetar i staden, med potential att cykelpendla, inte uttryckligen omfattas. För att nå mål om minskad biltrafik behöver även dessa potentiella cyklister tas i beaktande. Frågor om

namngivning, vägvisning, underhåll och i viss mån gestaltning för cykelstråk bör samordnas över kommungränserna. I detta arbete förtjänar det regionala cykelkansliet att uppvärderas.

Avslutningsvis breddar förslaget till cykelplan perspektiven i fråga om vilka som ska beredas möjlighet att cykla, och vilka olika typer av cyklar som infrastrukturen behöver ta hänsyn till. Detta är mycket positivt, och den viktigaste slutsatsen förtjänar att lyftas fram:

“Breda cykelbanor som möjliggör omkörning och cykling i bredd, tillräckliga svängradier, jämnt underlag och borttagna eller sänkta kanter och andra hinder ger framkomliga, trygga och säkra cykelvägar för en mångfald av fordon och cyklister med olika förutsättningar. “

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

Beslutsgång

Ordföranden Johan Nilsson (M) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag som stöds av ordföranden Johan Nilsson m.fl. (M), Peter Backlund (L), Hampus Rubaszkin (MP), Torsten Lindström (KD) och Christina Wallmark (SD).

Reservation

Vice ordföranden Emilia Bjuggren m.fl. (S) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Catharina Gabrielsson m.fl. (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Särskilt uttalande

Christina Wallmark (SD) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

På ett delvis liknande sätt som kontoret ställer vi oss frågande till om uppsatta mål bygger på realistiska beräkningar, rimlighetsbedömningar och verklighetens krav – eller om mål uppställts utifrån utopiska tankegångar och önsketänkande.

Exploateringskontoret noterar att mål om andel cykeltrafik av totala resandet påtagligt ökat i förslag till reviderad cykelplan, och ställer sig frågande till om målet är rimligt att uppnå till 2040, och vad för insatser som i sådana fall kommer att krävas. Vi anser att detta behöver förtydligas.

En plan för cyklande berör och påverkar hela stockholms trafiknät och samtliga trafikslag, liksom i hög utsträckning den offentliga miljön. Det vore lämpligt att bryta ned de högt uppsatta målen utifrån en beskrivning av nuvarande cykeltrafik -vilka kategorier av stockholmare, med vilken ålder och med vilka resvägar, under vilka delar av året, i vilka delar av staden, företas nuvarande cykelresor? Vilka nya kategorier cyklande, typer av resor, till och från vilka huvudsakliga mål, etc, bygger den höga målsättningen på. Vilka ekonomiska konsekvenser, liksom konsekvenser vad gäller säkerhet och offentlig miljö, skulle krävas för att uppnå målen?

Vid protokollet
Timmie Aspelin