

Tid Tisdagen den 26 oktober kl. 17:30 – 17:47
Plats Hantverkargatan 3, Glasbruket
Justering Måndagen den 1 november 2021 av §§ 1-10, 12, 17,
18, 20, 21
*Omedelbar justering tisdagen den 26 oktober 2021 av
§§ 11, 13, 14, 15, 16, 19*

Karin Ernlund

Hassan Jama

Närvarande**Beslutande ledamöter:**

Karin Ernlund (C), ordförande
Hassan Jama (V), vice ordförande
Bo Sundin (M)
Mikael Sundin (M)
Hanna Wistrand (L) §§ 1-18, 20, 21
Minna Thullberg (MP)
Destiny Zandi Näslund (KD)
Alexander Ojanne (S)
Suhur Salahyusuf (S)
Ulla Sjöbergh (S)
Tobias Johansson (V)

Tjänstgörande ersättare

Camilla Bergman (L) för Hanna Wistrand (L) § 19

Ersättare:

Billy Östh (M)
Camilla Hane (M)
Camilla Bergman (L)
Joel Forsberg (MP)
Hamid Ershad Sarabi (C)
Nahman Hanna (S)
Sandra Zuniga Michel (S)
Moissis Nikolaidis (S)
Lisa Söderblom Arce (V)

Tjänstemän:

Borgarrådssekreterare Alice Vestlin (C), avdelningschef Carina
Braun, ekonomichef Susanne Olsson, enhetschef Sophie
Dahlberg, personalföreträdare Linda Runcrantz, nämndsekreterare
Marie Norrberg.

§ 14

Cykelplan för Stockholm 2021 – svar på remiss från

trafikkontoret

Dnr 1.6/2021/1899

Beslut

Idrottsnämnden beslutar enligt idrottsförvaltningens förslag som stöds av ordföranden Karin Ernlund (C), Bo Sundin m.fl. (M), Hanna Wistrand (L), Minna Thullberg (MP) och Destiny Zandi Näslund (KD):

1. Idrottsnämnden godkänner och överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på utsänd remiss.
2. Idrottsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Idrottsförvaltningens tjänsteutlåtande från den 24 september 2021.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Karin Ernlund (C), Bo Sundin m.fl. (M), Hanna Wistrand (L), Minna Thullberg (MP) och Destiny Zandi Näslund (KD): föreslår (se beslutet).
- 2) Alexander Ojanne m.fl. (S) föreslår:
 1. Att i huvudsak godkänna förvaltningens förslag till beslut.
 2. 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 är 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 allvariga 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

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

Vi noterar också att 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.

Lånecyklar

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

Den misslyckade politiska hanteringen av en reklamvillkorad upphandling av lånecyklar 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 låncykel är ett politiskt val. Staden måste få till ett låncykelsystem 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 pendlare cyklister som leder flödena av cyklister genom staden på ett effektivt och tryggt sätt. Behovet av sådana expressvägar finns också i Stockholm. I dagsläget finns pendlingsstråk för cyklister men de är på flera sätt otillräckliga. Vi föreslår därför att staden snabbt utreder hur tre sådana "cykelstrador" kan anläggas i Stockholm. En i norr, en i väster och en i söder. Det löser inte hela utmaningen med att skapa en fullgod cykelinfrastruktur i Stockholm. Men det är en viktig åtgärd som skulle innebära en tydlig kvalitetshöjning för de 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.

Beslutsgång

Ordföranden Karin Ernlund (C) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Karin Ernlund (C), Bo Sundin m.fl. (M), Hanna Wistrand (L), Minna Thullberg (MP) och Destiny Zandi Näslund (KD).

Reservation

Alexander Ojanne m.fl. (S) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Särskilt uttalande

Vice ordförande Hassan Jama m.fl. (V) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Vänsterpartiet välkomnar trafikkontorets arbete med en ny cykelplan. Cykling är det trafikslag som har ökat under pandemin

och det är en önskvärd utveckling att det har blivit trångt på stadens pendlingsstråk och andra cykelbanor. Det är viktigt att staden svarar till efterfrågan av modern och säker cykelinfrastruktur. Pengarna som investeras i cykling betalar sig snabbt tillbaka som minskade utsläpp, friskare luft, bättre folkhälsa och minskad trängsel. Ökad cykling är en förutsättning för att vi ska nå våra klimatmål och mål om frisk luft.

Trots att Stockholms stad har under en längre tid bedrivit ett systematiskt arbete för ökad cykling och gjort viktiga cykelinvesteringar är cykelinfrastrukturen fortfarande bristfällig på många håll i staden. Det kan till exempel handla om för smala banor, trafiklösningar som skapar konflikter med andra trafikslag, trasig beläggning som får ligga kvar år efter år trots att felet anmäls till trafikkontoret, bristfällig skyltning eller trafiksignaler som inte fungerar för cyklister. Cykel är fortfarande ett underordnat trafikslag i trafikmaktordningen, och var och en som cyklar i Stockholm har själv upplevt detta. Vi behöver skapa en stad där det är lättare, smidigare och tryggare att cykla än att åka bil. Tyvärr har vi fortfarande en lång väg kvar, men den nya cykelplanen kan vara ett steg framåt i arbetet.

Vi vill lyfta några punkter som vi anser är viktiga. Vi instämmer med förvaltningen om att ambitionsnivån bör ökas så att den åtminstone harmoniseras med ambitionsnivån i Region Stockholms nya cykelplan som sätter den regionala målsättningen på 20% andel av resor som görs med cykel 2030. Det regionala målet på 20% gäller hela regionen, och Stockholm är den kommun som har bästa förutsättningar för en högre cykelandel. Staden är tätbebyggd och en stor andel av invånarna bor inom en halv timmes cykelresa från arbete eller studier. Målsättningen bör därför bli mer ambitiös. Ur ett regionalt perspektiv är det viktigt att prioritera arbetet över kommungränserna kring infrastrukturplanering, drift, underhåll och vinterväghållning så att cykling får bättre förutsättningar mellan Stockholm och kranskommunerna.

Förslaget till cykelplan breddar perspektiven i fråga om vilka som ska beredas möjlighet att cykla, och vilka olika typer av cyklar som infrastrukturen behöver ta hänsyn till. Detta är mycket positivt, 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.

Två viktiga områden för att höja både den upplevda och den faktiska säkerheten för cyklister är vinterväghållning och förbättrad framkomlighet även vid trafikarbeten och stadsutvecklingsprojekt.

Förslaget till cykelplan betonar vikten av att fortsätta utveckla arbetet med sopsaltning. Det är positivt, men vi noterar att man missar ett tillfälle att betona en av vinsterna, nämligen den minskade mängden grus som skapar risker för singelolyckor under vårmånaderna.

Redan tidigare nämnt är kravet på bättre förutsättningar för gående och cyklister vid trafikarbeten och stadsutvecklingsprojekt. Här behöver staden skärpa kraven och det egna uppföljningsarbetet, inklusive tillräcklig kompetenshöjning, vidareutbildning och tvingande styrmedel för att otrygga situationer helst inte ska uppstå alls, och i annat fall skyndsamt åtgärdas. Kraven behöver sträcka sig från att tillräckliga hänsyn ska tas från första TA-ansökan, till hur entreprenörer efterlever planerna vid genomförandet arbetet, inklusive efterföljande återställningsarbeten, som behöver ske utan onödiga fördröjningar.

Dessa är exempel på områden där ett förbättrat kunskapsunderlag genom bättre användande av synpunkter från TyckTill skulle kunna förbättra uppföljning och utvärdering.

Vänsterpartiet välkomnar att Stockholm efter flera års väntan på grund av havererade upphandlingar nu får ett lånecykelsystem. Det är ett sätt att öka cyklandet och kan bli en del av kombinerad mobilitet. Vi ser fram emot att systemet blir mer tillgängligt för hela befolkningen och inte endast för innerstadsborna som det förra systemet var. Vi vill gärna se att lånesystemsystemet utvecklas i samverkan med Region Stockholm så att vi får ett regionalt lånecykelsystem. En förbättrad koppling mellan kollektivtrafik och cykling är också ett viktigt utvecklingsområde. Varje tunnelbanestation, annan kollektivtrafikknutpunkt och större busshållplats bör förses med trygga cykelparkeringar. Där har kommunen en stor rådighet för att få det att fungera.

Vi anser att det positivt med innovativa lösningar för ökad cykling som presenteras i planen. De får dock inte användas i stället för cykelanpassad infrastruktur. Till exempel upplever inte alla cyklister sig trygga vid cykling mot enkelriktat. Den här typen av lösningar kan vara ett bra komplement till andra åtgärder och prioriteringar om tillsammans skapar en bra tillgänglighet för cyklister.

Slutligen vill vi påpeka att cykel är ett prioriterat trafikslag enligt Framkomlighetsstrategin, ett styrdokument som det råder en bred politisk enighet om. Vi vill gärna se att cykel får den prioriterade statusen även i praktiken. Det finns för många exempel på att detta inte är fallet när man väger de olika trafikslagens behov mot varandra i trafikplaneringen, driften och underhållet. Stockholm har potential att bli en cykelstad värd namnet, men det förutsätter rätt prioriteringar från politiken och i det praktiska arbetet över förvaltningsgränserna.

Vid protokollet

Marie Norrberg