



## Motion om storskalig cykelsatsning

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.

Sedan pandemin bröt ut har många stockholmare valt 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.

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.

När antalet cyklande stockholmare nu ökar kraftigt har staden dock inte förmått att växla upp det arbetet. Runt om i världen har städer, inte minst under pandemin, snabbt agerat och byggt ut cykelinfrastrukturen. Som ett exempel har Paris under coronapandemin omvandlat ytterligare fem mil bilväg till cykelbanor. Det har ökat framkomligheten och inneburit att staden kunnat erbjuda ett alternativ till kollektivtrafik och bil. I Stockholm har inga sådana åtgärder vidtagits trots att trängseln i kollektivtrafiken är väl omvittnad. Den politiska majoriteten i Stockholm har inte agerat, trots lyckade exempel i andra städer. I Stockholm har istället trängseln på cykelbanorna ökat och samtidigt med det olyckorna relaterade till cykling.

Åtgärder för ökad framkomlighet för cyklister borde ha införts redan tidigt under pandemin. Därför är viktigt att staden nu agerar skyndsamt innan framkomligheten försämras ytterligare samtidigt som antalet olyckor ökar. Om inget görs riskerar konflikterna mellan olika trafikslag att öka till dess att situationen blir ohållbar för samtliga trafikslag. En väl fungerande cykelinfrastruktur underlättar för såväl cyklister som för gångtrafikanter och bilister.

Det är positivt att allt fler stockholmare väljer att ta cykeln till jobbet, med barnen till skolan, på fritiden eller till gymmet. Stockholm måste vara en cykelstad för de många, barnet på väg till skolan, materialsportaren, turisten, långdistanspendlaren, nybörjaren och nöjescyklisten. För att det ska bli verklighet krävs en storskalig cykelsatsning.

### Uppdatera cykelplanen

År 2012 tog staden fram en cykelplan som bland annat bygger på en inventering av staden år 2011. Målen i cykelplanen har år 2018 som målår. Dessa mål har dock inte följts upp och



trafiknämnden fick förra året aldrig veta om målen nåddes. En ordentlig uppföljning av målen och utvärdering av cykelplanen måste göras.

Att stadens styrande och strategiska dokument för cykelarbetet snart är ett decennium gammalt är inte acceptabelt. En ny cykelplan utifrån dagens läge måste tas fram. Det är därför glädjande att trafikkontoret tagit initiativ till en översyn av planen. Revideringen måste dock vara mer omfattande än uppdateringar utifrån förändrad lagstiftning. En ny cykelplan måste innehålla rejält höjda ambitioner. För att inte riskera att återigen bli inaktuell måste den uppdateras regelbundet och ska därför gälla år 2021-2025.

### **Inventera och bygg om riskfyllda platser**

Med ökad trängsel i cykelbanorna och fler cyklister i trafiken finns risk att olyckorna ökar. 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. Åtgärderna kan handla om alltifrån rödmarkeringar i marken och fler cykeltrafikljus till att omvandla ytor för gatuparkering till trafikseparerade cykelbanor.

### **Genomför nya flödesanalyser**

Antalet cyklande stockholmare har ökat under en längre tid. Samtidigt ser vi på senare tid en rejäl ökning som en följd av pandemin. Den som kan undviker att trängas på fullsatta bussar och i trånga tunnelbanevagnar. Staden måste därför göra nya flödesanalyser och uppdatera investeringsplanerna efter stockholmarnas nya beteendemönster.

### **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 behöver information om hur dessa ska hanteras i trafikmiljön och gatumiljön 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.

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.

### **Elsparkecyklar**

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. Runt Gamla stan är problemet särskilt vanligt förekommande då det inte är möjligt att ställa ifrån sig elsparkcykeln inne i Gamla stan, men det dock är möjligt att lämna dem i cykelbanorna som går runt Gamla stan.

Staden måste omedelbart flytta felparkerade elsparkcyklar och fakturera bolagen för kostnaden. Staden måste precis som andra städer kräva att elsparkcykelbolagen begär tillstånd enligt ordningslagen för sin verksamhet så att staden kan ställa krav på var de får parkeras.

### **Lånecyklar**

Stockholm sticker ut, både i världen och i landet, som en stad utan något lånecykelsystem. Det har nu under flera 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. Ett nytt system måste finnas på plats innan sommarsäsongen 2021 i hela Stockholms stad.

### **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.



## **Förbättra trafiksäkerheten**

I stadens trafiksäkerhetsprogram finns ett trafiksäkerhetsmål om att minska antalet omkomna och svårt skadade i trafiken med 40 procent till år 2020. Målet gäller endast för polisrapporterade trafikanter. Något mål för oskyddade trafikanter som skadas genom t.ex. fallolyckor eller singelolyckor med cykel finns inte. Oskyddade trafikanter, det vill säga trafikanter som inte färdas bakom något skyddande hölje, är överrepresenterade i trafikskadestatistiken generellt och i synnerhet bland de omkomna.

För att minska antal omkomna och svårt skadade i trafiken behöver mer göras när det kommer till oskyddade trafikanter. Ett nytt trafiksäkerhetsprogram måste tas fram (nuvarande program är från år 2010) med särskilt fokus på oskyddade trafikanter. Trafiksäkerhetsprogrammet bör även kompletteras med en redovisning och analys av trafikolyckornas omfattning och samhällskostnader i Stockholmstrafiken. Detta är särskilt viktigt mot bakgrund av att bristerna i statistiken innehåller mörkertal, främst gällande olyckor med cyklister och fotgängare.

Andra delar bör vara hur trafiknämndens årliga rapport om trafikolycksutvecklingen kan användas. Den kan till exempel kompletteras med förslag på fördjupade analyser och prioriterade åtgärder om allt ifrån punktåtgärder på de mest olycksdrabbade platserna till generella förslag så som geofencing, sopsaltning av gångbanor, cykelhjälmskampanjer samt hantering av nya transportmedel så som elsparkcyklar.

## **Förbättra vinterväghållningen**

En god vinterväghållning är avgörande för att minimera antalet olyckor för både gående och cyklister. Klimatförändringarna påverkar vinterväglaget genom kraftigare nederbörd och snabbare temperaturväxlingar. Detta gör det svårare att klara halkbekämpningen på isbelagda gång- och cykelbanor, vilket skedde i Stockholm i början på år 2019.

## **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 inte tillräckliga. Vi föreslår därför att staden snabbtredet 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. Det krävs en bättre cykelinfrastruktur för att få stockholmarnas vardag att fungera. Stockholm behöver en cykelpolitik för alla stockholmare. Det ska vara ordning och reda i trafiken. För det krävs investeringar i ny infrastruktur.

Vårt förslag innebär att tre cykelstrador anläggs. I väntan på att de är på plats ska tillfälliga cykelstrador upprättas. 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.

- 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.

Fram till våren 2021, när nästa cykelsäsong drar igång, måste staden utreda vilka platser som lämpar sig för att bli permanenta cykelgator. 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.

Jag yrkar därför

- Att kommunfullmäktige ger trafiknämnden i uppdrag att utvärdera 2012 års cykelplan och följa upp måluppfyllelsen.
- Att kommunfullmäktige ger kommunstyrelsen i uppdrag att ta fram en ny cykelplan för åren 2021-2025 med högre ambitioner än dagens cykelplan.
- Att kommunfullmäktige ger trafiknämnden i uppdrag att inventera och bygga om riskfyllda och olycksdrabbade platser i staden.
- Att kommunfullmäktige ger trafiknämnden i uppdrag att genomföra nya flödesanalyser och uppdatera investeringsplanerna efter stockholmarnas nya beteendemönster.
- Att kommunfullmäktige ger trafiknämnden i uppdrag att växla upp informations- och kommunikationsarbetet som rör främst cykling och cykelbanor i staden.



Socialdemokraterna

- Att kommunfullmäktige ger trafiknämnden i uppdrag att kräva att elsparkcykelbolagen ansöker om tillstånd i enlighet med ordningslagen.
- Att kommunfullmäktige ger trafiknämnden i uppdrag att genomföra en enkel upphandling av låncyklar utan villkorad reklamfinansiering.
- Att kommunfullmäktige ger trafiknämnden i uppdrag att se över hur skyltningen för cyklande, gående och bilkörande kan förbättras för bättre samspel i trafikmiljön.
- Att kommunfullmäktige ger trafiknämnden i uppdrag att ta fram ett nytt trafiksäkerhetsprogram med särskilt fokus på oskyddade trafikanter.
- Att kommunfullmäktige ger trafiknämnden i uppdrag att snabbutreda hur tre cykelstrador kan anläggas i Stockholm, i norr, söder och väster.
- Att kommunfullmäktige ger trafiknämnden i uppdrag att utreda vilka gator som skulle vara lämpliga att göra om till som cykelgator.
- Att kommunfullmäktige skjuter till de medel som behövs.

Stockholm den 2 november 2020

Jan Valeskog (S)