

**§ 12****Remiss Cykelstaden - Cykelplan för Stockholm 2021**

T2021-00262

BRO 2021/210

**Beslut**

Nämnden beslutar att delvis godkänna förvaltningens svar på remissen och dessutom anföra följande:

Det är väldigt glädjande att Stockholm äntligen får en ny cykelplan. Flera bra satsningar i Västerort finns med i programmet och dessa behöver detaljutformas i samarbete med lokalsamhället. I sammanhanget vill vi nämna att Bromma är relativt kuperat och många backar avskräcker cyklister. Det är därför önskvärt om cykelbanor planeras i ungefär samma höjdplan och att långa och branta backar undviks.

Det bor många äldre i Bromma och många är oroliga för att bli påkörda av cyklister som kör fort. Tydliga planer för att förbättra tryggheten för gående behöver tas fram. Cykel och andra tvåhjuliga fordon är ett eget trafikslag som naturligt håller högre hastigheter än folk som går. Det är därför viktigt att separera cykelstråk ifrån gångstråk. Cykel- och gångplanerna för Stockholm behöver alltså hänga ihop redan från början för att skapa bästa möjliga tillgänglighet och trygghet för både cyklister och gångtrafikanter.

Vi vill också påtala behovet av att ytterligare förbättra de två primära cykelstråken Brommaplan-Tranebergsbron och Alvik-Stora Essingen. Även om det finns cykelbanor är det tidvis hög belastning och trångt längs dessa sträckor. De åtgärder som nu är på gång för att åtgärda sträckan utanför Måleributiken i Alvik är mycket välkomna.

Den grönbå majoriteten i Bromma stadsdelsnämnd är måna om att vi förbättrar våra skolvägar, så att de blir säkra och trygga. Föräldrar ska våga släppa iväg sina barn till skolan på cykel, utan att vara rädda för att de ska råka ut för olyckor. Cykeltrafiken bidrar också till en bättre hälsa och barnen behöver röra på sig. Det är därför önskvärt att planen även omfattar konkreta åtgärder för att göra skolvägarna säkrare. Sådana åtgärder bör arbetas fram i samarbete med skolorna och föräldraföreningar och barnen själva. Det finns flera skolor i Bromma som skulle behöva få en bättre trafiksäkerhet.

**Sammanfattning av ärendet**

Trafikkontoret har upprättat ett utkast till Cykelplan för Stockholm 2021 vilken ska ersätta den tidigare Cykelplan Stockholm 2012. Cykelplanens inriktning är fortfarande aktuell. Översynen har syftat till att uppdatera planen genom ett bredare grepp om cykling med fokus på en mognare cykelstad för alla. Det har bland annat tillkommit tydligare planeringsinriktningar och målen har utvecklats. Ett antal åtgärdsområden anger hur planen ska genomföras och målen nås.

Det finns många fördelar med att satsa på att underlätta för cykling både för samhället och för den enskilde stockholmaren:

Cykeln är enkel och pålitlig

Cykling är ekonomiskt hållbart och kostnadseffektivt

Cykeln är ett tyst och fossilfritt transportmedel

Ökad cykling främjar en bättre folkhälsa

Cykling bidrar till ett attraktivt stadsliv

Cykling bidrar till yteffektivitet och är ett kapacitetsstarkt färdmedel

**Förslag till beslut**

Johan Paccamonti m.fl. (M), Hanna Wistrand (L), Karl Persson (MP) och Adam Rosberg (C) lämnade ett förslag till beslut.

**Förslag till beslut**

Johan Heinonen m.fl. (S) lämnade ett förslag till beslut.

**Förslag till beslut**

Lillemor Samuelsson m.fl. (V) yrkade bifall till förvaltningens förslag.

**Förslag till beslut**

Aders Edin (SD) lämnade ett förslag till beslut.

**Beslutsgång**

Ordföranden ställde förslagen mot varandra och konstaterade att nämnden ställde sig bakom förslaget från (M), (L), (MP) och (C). (se beslut ovan).

**Reservation**

Johan Heinonen m.fl. (S) reserverade sig till förmån för eget förslag till beslut.

"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.

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 i kommunfullmäktige 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 cyklisterna 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.

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

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.

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 elspakcyklar 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 låncyklar utan villkorad reklamfinansiering. Stockholm kan inte vänta flera år till på låncyklar.

Låncyklar 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 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.

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 i kommunfullmäktige 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."

### **Reservation**

Lillemor Samuelsson m.fl (V) reserverade sig till förmån för förvaltningens förslag till beslut.

**Reservation**

Anders Edin (SD) reserverade sig till förmån för eget förslag till beslut.

"Cykel är ett utmärkt fortskaffningsmedel, med både förtjänster och brister. Förutom för en liten del av befolkningen, i huvudsak friska och vältränade yngre personer, är långväga cykelresor knappast möjliga eller ens lämpliga. En ökad andel av befolkningen är seniorer, för vilka både kortare och längre cykelresor i sig innebär stora risker och inte heller är möjliga. Långväga cykelresor är på grund av stadens klimat, där halva året karaktäriseras av regn, blåst och ibland snöfall, svåra att genomföra.

För många medborgare, särskilt boende i stadens yttre delar, är det också av rent praktiska skäl svårt att klara vardagslivet enbart med cykel. Inköpsresor, resor till skola och förskola, arbetsresor, affärsresor, resor med barn till idrott och föreningsliv liksom näringslivets transporter är också svåra att klara med cykel. Det mål som ställs upp i cykelplanen, att andelen av stockholmarnas resor som sker med cykel ska öka till 25 procent, förefaller vara orealistisk. Vi menar bland annat att det inte är realistiskt att planera för en kraftig ökning av andelen äldre som cyklar, och inte heller barn.

I den regionala cykelplanen (Regional cykelplan för Stockholms län 2014, (revideras 2020-2021) är målet att till 2030 ska cykelresorna ska utgöra 20 procent av alla resor i länet. Enligt cykelplanen utgjordes 44 procent av cykelresorna inom Stockholms stad inom innerstaden. Enligt cykelplanen var cykelandelen av arbetsresorna drygt 11 procent i februari och närmare 25 procent i september. Av arbetsresor med cykel gjordes 50 procent av resorna inom innerstaden.

Cykel är således ett utmärkt fortskaffningsmedel på särskilt något kortare avstånd. I den täta och historiska innerstaden fungerar cykelresor som ett gott alternativ till kollektivtrafik och är ofta överlägsen att resa med bil. Cykeln fungerar där som ett praktiskt alternativ till andra trafikslag. Samtidigt kan ökad cykling troligen främst innebära ett minskat resande med kollektivtrafik.

Vi menar att det främst finns två frågor där det är lämpligt att förbättra framkomlighet och säkerhet, vad gäller cykeltrafiken. Att öka kontinuiteten i cykelnätet för längre resor, till innerstaden och mellan stadsdelar. Att öka säkerheten och minska konfliktpunkter mellan cykel och andra fordon och mellan cykel-å och fotgängare. Den växande andelen elsparkcyklar gör frågan om hantering av gaturummet och arbete för ökad säkerhet allt mer akut. Det finns en mängd resonemang i cykelplanen som kan ifrågasättas. Exempelvis skrivningen om att: "Cykelplaneringen behöver därför utgå från



såväl de osäkra och ovana cyklisterna som de största och minsta fordonen."

En realistisk plan för ökad säkerhet och färre konfliktpunkter för cykeltrafiken, bör vägas mot framkomlighet för andra trafikslag. Pågående arbeten med avsmalning och borttagande av fordonskörfält för att ge mer plats till cyklar, innebär ofta starka negativa effekter för stadens funktion. Det ger helt i onödan köer, förseningar och trängsel."

### **Handlingar i ärendet**

- 559253 (Godkänd - R 3) Cykelstaden-Cykelplan för Stockholm 2021
- BRO 2021/210-2 Cykelstaden, remissversion av cykelplan
- BRO 2021/210-2.1 Cykelplan - Karta
- BRO 2021/210-2.3 Cykelstaden, Reviderade stråk,remissversion

## **Signerat av**

Detta dokument har signerats digitalt av följande personer

<b>Namn</b>	<b>Datum</b>
JOHAN,ANDREASSON	2021-10-22
LILLEMOR,SAMUELSSON	2021-10-22