

## **Protokoll 5/2021**

fört vid Fastighetsnämndens sammanträde tisdagen den 22 juni 2021 kl. 16:30-17:10, Bråvallasalen, Stadshuset

### **Ledamöter**

Dennis Wedin (M) Ordförande  
Jan Valeskog (S) Vice ordförande  
Jan Tigerström (M)  
Lars Svärd (M)  
Emilie Fors (L)  
Martin Hansson (MP)  
Christina Wainikka (C)  
Linda Agetoft (S)  
Mattias Eriksson (S)  
Elise Karlsson (V)  
Peter Wallmark (SD)  
Kristiina Katajikko (M) ersätter Fredrik Wallner (M)  
Gerardo Berrios (V) ersätter Clara Lindblom (V)

### **Ersättare**

John Myhrman (M)  
Anders Karlsson (M)  
Anders Granström (M)  
Martin Olsson (L)  
Jan Erik Lundqvist (KD)  
Esme Güler (S)  
Bror Hellman (S)  
Isabella Hagnell (S)  
Siri Källgren (V)  
Göran Ek (SD)

### **Övriga närvarande**

Anders Kindberg Fastighetsdirektör  
Carina Jonsson Tjänsteman  
Åse Geschwind Nämndsekreterare  
Martin Holmén Borgarrådssekreterare  
Rakel Nilsson Nämndsekreterare  
Lena Lien Tjänsteman  
Lars Cha Tjänsteman  
Lars Björk Tjänsteman  
Reza Etemad Personalföreträdare  
Magnus Sundin Personalföreträdare

### **Justerare**

Dennis Wedin, Jan Valeskog §§ 1-24 , Linda Agetoft § 25

### **Datum för justering**

2021-06-29

**Paragraf** §11

**Sekreterare** Rakel Nilsson

**§ 11****Cykelstaden – cykelplan för Stockholm 2021. Remissvar**

FSK 2021/256

**Beslut**

Fastighetsnämnden beslutar enligt fastighetskontorets förslag:

1. Fastighetsnämnden godkänner och överlämnar kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

**Beslutsgång**

Ordföranden Dennis Wedin (M) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

**Särskilt uttalande**

Elise Karlsson m.fl. (V) lämnar ett särskilt uttalande enligt följande:

Det är mycket positivt att stadens arbete med cykelfrågor förnyas med framkomlighetsstrategin som fortsatt grund för en framkomlig resurseffektiv och mer klimatvänlig stad. Mycket i den föreslagna cykelplanen är positivt, men vi har en rad synpunkter som det fortsatta arbetet med cykelplanen bör ta hänsyn till.

*Övergripande*

De viktigaste och mest övergripande kommentarerna rör stadens bitvis bristande ambitionsnivå och ansvarstagande.

- Vi vill se tydligare skrivelser om att de många rimliga kraven på förbättrad infrastruktur för cyklande och gående fullt ut ska beaktas vid nybyggnationer, från första planering till genomförande. Detta kräver tydligare löften om förbättrad samordning med stadens övriga förvaltningar, inte minst exploateringskontoret.
- Vi vill också se skarpare skrivelser om ökade krav på entreprenörer i samband med trafikarbeten och byggprojekt att efterleva kraven på framkomlighet för gående och cyklister.

Ett exempel på denna bristande ambitionsnivå är 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 öppnar upp för att “normalstora” stadsutvecklingsområden kan undantas från krav på planläggning.

Ett annat exempel är att endast “Stadens utpekade cykelnät ska vara fritt från trafikfarliga hinder som minskar framkomligheten för cyklister”, vilket olyckligt nog kan tolkas som att icke utpekade cykelnät kan tillåtas innehålla trafikfarliga hinder.

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.

#### *Underlag, faktabakgrund och uppföljning*

Staden behöver höja ambitionen i fråga om uppföljning och utvärdering av arbetet med cykelfrågor.

Ett konkret exempel på ett svårbedömt faktaunderlag är det följande: I avsnitt “2.4 Stockholmarnas åsikter om cykling” redovisas övergripande att en stor andel (7 av 10) av de svarande i stadens medborgarenkät upplever att det är “på det hela taget” lätt att ta sig fram i Stockholm på cykel”. Det framgår inte att alla svarande faktiskt cyklar återkommande i staden, eller om de bara reagerat utifrån att de ser många cyklister på stadens gator. Mer av faktaunderlaget behöver presenteras, och i den mån det finns brister behöver kommande undersökningar ställa relevanta kontrollfrågor för att förbättra underlaget.

I fråga om uppföljning så har staden redan tillgång till en massiv databas i form av alla inkomna synpunkter genom Tyck till-appen. Stadens uttalade ambition är att dessa synpunkter både ska bidra som underlag för punktvisa åtgärdanden av fel och brister, och få påverka innehållet i mer långsiktigt arbete. För att detta ska ske transparent behöver även cykelplanen och kommande underlag för det fortsatta arbetet med cykelfrågor bli bättre på att lyfta upp, synliggöra och utnyttja detta kunskapsunderlag. Några exempel på relevanta frågor:

- Hur många inkomna synpunkter rör cykelinfrastrukturen?
- Hur många ärenden har rört hinder och faror i samband med vägarbeten och nybyggnation?
- Hur stor andel har åtgärdats?
- Vad har varit anledningarna till att ärenden lämnats utan åtgärd?
- Vilka konkreta åtgärder för förbättrad uppföljning har skett utifrån påvisade brister?
- Hur har utvecklingen varit över tid, i fråga om antal ärenden och andelen åtgärdade ärenden?

Vi ser fram emot att dessa frågor kommer att besvaras i kommande underlag och uppföljningar.

#### *Mångfalden av cyklister, och saknat funktionshinderperspektiv*

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.

#### *Säkerhet, singelolyckor och framkomlighet vid trafikarbeten*

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.

Peter Wallmark (SD) lämnar ett särskilt uttalande enligt följande:

Cykelplanen för Stockholm är gedigen och det är bra med ambitionen att skapa en översiktlig plan för cykelinfrastrukturen för att få till en bättre helhetsbild. Det finns många positiva delar i cykelplanen men tyvärr är många delar av den starkt ideologiskt påverkad och inte byggd på hur verkligheten ser ut eller vad som praktiskt behöver göras. De omfattande ambitionerna och åtgärderna som föreslås i cykelplanen är baserade på att staden ska införa starka incitament och social ingenjörskonst för att fler ska cykla. Något som Sverigedemokraterna är starkt emot.

Det är orealistiskt att tro att 70 % av Stockholms stads invånare ska cykla, gå eller använda kollektivtrafiken. Det skulle innebära att på en relativt kort tid måste många invånare ställa bilen, och det är inget alternativ för vissa grupper som är beroende av bilen på ett eller annat sätt. Med den tekniska utvecklingen med fler och bättre fossilfria alternativ som dessutom sjunker i pris ser vi inte en framtid där invånarna kommer att välja bort bilen. Tvärtom spår vi en kommande ökning av antal personer som väljer att ha bil. Vi borde därför planera för hur verkligheten ser ut i stället för efter utopiska önskescenarier.

Bilen och kollektivtrafiken bör vara det som ligger i fokus när staden planerar för infrastrukturen. När det gäller cykel och kollektivtrafik ser vi Sverigedemokrater inga problem med att sätta upp ytterligare och säkrare cykelställ vid hållplatser, stationer, idrottshallar, publika anläggningar/lokaler och arbetsplatser samt andra åtgärder för att underlätta för dem som väljer att ta cykeln. Inte heller är det något problem att

utöka och förbättra de befintliga cykelstråken. De pengar som spenderas på cykeltrafiken måste dock vara proportionella jämfört med kollektivtrafiken och bilen i förhållande till hur många som brukar de olika färdmedlen. Sverige är ett land som har flera säsonger och vintern är återkommande väldigt kall med mycket snö vilket naturligtvis försvårar för och minskar antalet cyklister.

**Handlingar i ärendet**

- FSK 2021/256-2 (Godkänd - R 1) Cykelstaden - cykelplan för Stockholm 2021. Remissvar
- FSK 2021/256-3 Bilaga 1 Parkeringsstrategi för idrottsanläggningar

## **Signerat av**

Detta dokument har signerats digitalt av följande personer

<b>Namn</b>	<b>Datum</b>
JAN OLOF, VALESKOG	2021-06-29
DENNIS, WEDIN	2021-06-29
Linda, Agetoft	2021-06-30