

§ 11**Cykelstaden - cykelplan för Stockholm 2021**

Yttrande till trafiknämnden

HÄ 2021/321

Beslut

Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och överlämnar det till trafiknämnden som svar på remissen.

Sammanfattning av ärendet

Trafikkontoret har skickat en reviderad cykelplan på remiss. Planen innefattar bland annat mål om att cykeltrafiken ska öka och att stadens infrastruktur ska anpassas mer för cykeltrafikanter. Förvaltningen är positiv till planen och skickar med en rad förbättringsförslag vad gäller cykelplaneringen i stadsdelsområdet.

Förslag till beslut

Abit Dundar (L), Johan Nilsson m.fl. (M), Lova André Nilsson (MP), Johan Vesterlund (C), Maria Ljuslin m.fl. (V) och Henrik Åkerlund (SD) föreslog att nämnden skulle besluta enligt förvaltningens förslag.

Eva Fagerhem m.fl. (S) lade fram ett förslag och föreslog att nämnden skulle ställa sig bakom det.

Ordföranden förklarade överläggningen avslutad.

Beslutsgång

Ordföranden ställde förslagen mot varandra och fann att nämnden ställde sig bakom förvaltningens förslag.

Reservation

Eva Fagerhem m.fl. (S) reserverade sig mot beslutet till förmån för eget förslag.

"Att i huvudsak godkänna förvaltningens svar på remissen.

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 därför den nya cykelplanen för Stockholms stad.

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.

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. En alltmer omfattande cykelpendling innebär att säkerhetsfrågor mellan gående och cyklande måste prioriteras, även säkerhetsfrågor när cykelstråk korsar trafikplatser till exempel efter Hägerstensvägen. Utmed denna väg passeras flera gator med på och avfart från Hägerstensvägen. Till exempel finns en busshållplats belägen och avstigning sker direkt ut mot cykelbana innan man kommer upp på själva gångtrottoaren. Detta gäller flera andra stadsdelar med samma upplägg inom området.

Åtgärder kan handla om alltifrån rödmarkeringar i marken och fler cykeltrafikljus till att omvandla ytor för gatuparkering till trafikseparerade cykelbanor. När cykelbana passerar korsning eller på /avfartsvägar längs det som beskrivs som huvudstråk bör dessa avfarter markeras, till exempen målas röda, på cykelbanan så att det uppmärksammas att det är en cykelbana.

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.

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 22 000 elsparkcyklar.

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. 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. Även andra krav måste ställas på el-cykelbolagen, exempelvis begränsning till en förare per fordon, hastighetsbegränsning, åldersgräns och alkoholmätare.

Saltsopning

Projekt med saltsopning av cykelbana är lovande ur säkerhetssynpunkt och ger enligt cykelplanen bättre fäste än vanlig plogning. Det kan dock uppfattas som ett hån mot gångtrafikanter där de får plöja sig fram på snöigaga, moddiga och i många fall isiga trottoarer. Parallellt med trottoar går ett cykelstråk som är helt rensopat. Samordning bör ske med saltsopning på trottoarer längs cykelhuvudstråk för att även de ska anses säkra för gående.

Konsekvenser av cykelbanor i lokalmiljö

I stadens cykelplan har Lövholmsvägen i Gröndal tidigare fått klassningen 'pendlingsstråk'. Det innebär att den ingår i det övergripande cykelvägnätet och att det därmed ställs vissa krav på cykelvägen, till exempel en separering av fotgängare och cyklister, samt en bredare cykelväg. En bidragande anledning till att stråket förlagts här är för att det är mycket trångt genom Gröndals centrum samt att det på den sträckan går spårväg.

Det innebär att totalt 23 stycken träd, i varierande storlek, fälls för att den nya gång- och cykelbanan ska kunna byggas. Anledningen

är att det inte är möjligt att spara dessa träd då marken schaktas och fylls för den nya gång- och cykelbanan.

Ibland kan olika frågor stå emot varandra. Hänsyn bör i större utsträckning tas till stadsdelen karaktär och reella möjligheter när man bestämmer var en cykelbana ska placeras och hur den ska utformas. I Stockholms stads miljöprogram lyfts vikten av bevarandet av träd i stadsmiljö. I detta fall har genomförandet av cykelplanen vägt tyngre."

Särskilt uttalande

Henrik Åkerlund (SD) anmälde ett särskilt uttalande.

"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 Stockholm 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

- HÄ 2021/321-6 (Godkänd - R 1) Tjänsteutlåtande Cykelplan för Stockholm 2021
- HÄ 2021/321-1 Remissbrev - Cykelstaden - cykelplan för Stockholm 2021
- HÄ 2021/321-2 Remissunderlag 1A Cykelstaden - Cykelplan 2021 (remissversion)
- HÄ 2021/321-3 Remissunderlag 1B Reviderade stråk - Cykelplan 2021
- HÄ 2021/321-4 Remissunderlag 1C Reviderade stråk karta - Cykelplan 2021
- HÄ 2021/321-5 Remissbrev B Sändlista för remiss av förslag på reviderad cykelplan

Signerat av

Detta dokument har signerats digitalt av följande personer

Namn	Datum
Abit,Dündar	2021-09-27
Maria,Ljuslin	2021-09-27