

## **Cykelplan för Stockholms stad**

Framställan från trafiknämnden

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Cykelstaden - Cykelplan för Stockholms stad, i enlighet med bilaga 2 till utlåtandet, godkänns.
2. Stadens nämnder ska arbeta efter cykelplanens inriktning.
3. Stockholms Stadshus AB uppmanas att för egen del, samt även ge samtliga bolagsstyrelser i uppdrag, att arbeta efter cykelplanens inriktning.
4. Cykelplan Stockholm 2012 (Dnr 314-1559/2012) upphör därmed att gälla.

**Föredragande borgarrådet Daniel Helldén** anför följande.

### Ärendet

Trafiknämnden har tagit fram ett förslag på reviderad cykelplan som skickats ut på remiss och bearbetats utifrån inkomna remissvar, se bilaga 4 till utlåtandet.

Cykelplanen lägger fast en långsiktig inriktning för cykelplaneringen i Stockholms stad med utblick mot 2040. Det övergripande målet är att öka såväl antalet som andelen cyklister genom att göra det enklare och säkrare att cykla.

### Beredning

Ärendet har initierats av trafiknämnden och remitterats till stadsledningskontoret.

*Stadsledningskontoret* anser att förslaget till reviderad cykelplan har en tydlig bäring på strävan mot en hållbar storstad enligt Vision 2040 och att planen ligger väl i linje med miljöprogrammets målsättning. Kontoret betonar att ett flertal nämnder och bolag ska beakta planen i den mån deras verksamhet

berörs av den, samt ser positivt på att cykelplanen fokuserar på att det huvudsakliga cykelvägnätet ska ges en utformning som möjliggör trafiksäker cykling i olika hastigheter, samtidigt som cyklandet även lyfts fram som en del i ett attraktivt stadsliv.

## Mina synpunkter

Stockholm ska vara en ledande cykelstad. Det ska vara enkelt, tryggt och säkert att cykla i Stockholm och infrastrukturen ska succesivt byggas ut för att skapa ett sammanhängande cykelnät. Vi arbetar kraftfullt med åtgärder för att få fler stockholmare att cykla. Detta behövs för att klara framkomligheten och klimatmålen, förbättra luftkvaliteten och inte minst skapa ett attraktivt stadsliv.

Stockholms stads tidigare cykelplan antogs år 2013 och en ambitiös utbyggnad av cykeltrafiken tog då fart med resultatet ökad cykling. Mellan åren 2012-2021 har cykeltrafiken i innerstaden ökat med 32 procent och i ytterstaden med 38 procent sedan år 2011. Totalt har cyklingen på femton år mer än fördubblats över det så kallade innerstadssnittet. Pandemiåret 2020 innebar de högsta cykelflödena i modern tid i Stockholm, cykeltrafiken ökade under år 2020 med cirka 15 procent jämfört med år 2019. Detta visar på vilken potential som finns för ökad cykling i Stockholm.

Vi fortsätter nu arbetet med att göra Stockholm till en ledande cykelstad. Vi ökar ambitionerna med målsättningen att senast år 2040 ska var fjärde resa i Stockholm ske med cykel. Vi anpassar planen till förändringar av lagstiftningen kring cykling, stadsutveckling och innovationer på området. Cykelgata införs som möjligt verktyg på gator där antalet cyklister utgör det dominerande trafikflödet och flöden av motorfordon är låg, för att underlätta cykling på gator där det inte finns utrymme att bygga separata cykelbanor.

Den reviderade cykelplanen har ett utökat fokus på att underlätta vardagscykling i bred bemärkelse för en mångfald av cyklister och fordon. Detta kompletterar den tidigare cykelplanens fokus på arbetsresor. Det utpekade cykelvägnätet har uppdaterats. Genom ett sammanhängande och komplett nätverk av säkra cykelvägar och cykelvänliga gator med god framkomlighet skapas möjligheter för alla oavsett förutsättningar att känna sig trygga på hela resan. Analys av investeringsbehov och påverkan för andra trafikslag blir av vikt för investeringsbeslut framåt.

Genom den nya cykelplanen lägger vi nu fast inriktningen för stadens cykelplanering för de kommande decennierna och därmed en viktig pusselbit till en hållbar samhällsutveckling.

## Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Cykelstaden, Cykelplan för Stockholm
3. Cykelstaden, Cykelplan för Stockholm med spårade ändringar
4. Cykelstaden, Redovisning av remissvar

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Särskilt uttalande** gjordes av borgarråden Karin Wanngård, Jan Valeskog och Kadir Kasirga (alla S) enligt 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 förslaget till en ny cykelplan 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 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 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 relativt 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 har

minskat när samhället återgått 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.

Vi välkomnar kompletteringen som beskriver socioekonomiska skillnader i Stockholm. För att göra Stockholm till en cykelstad för alla krävs olika åtgärder i olika delar av staden. I Skarpnäck angav 62 procent att de cyklade minst en dag i veckan i september 2020, i Rinkeby-Kista var motsvarande andel 35 procent (stadens medborgarenkät om miljö, trafik och resvanor 2020). Utifrån den kunskapen behöver åtgärder presenteras för att möjliggöra ökat cyklande i hela staden.

Cykelplanens genomförandetid är oklar. I förslaget till cykelplan står det att planens genomförandetid är lång. I Mina synpunkter skriver trafikborgarrådet att inriktningen för stadens cykelplanering läggs fast för de kommande decennierna. Vi menar att cykelplanen och dess åtgärder måste tidsättas. Om cykelplanen inte regelbundet revideras riskerar den att bli inaktuell och åtgärderna riskerar att inte följas upp.

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 informationsinsats**

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.

Stadens trafikmiljö har fått ett relativt 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.

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**

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 25). Problemen har dock inte endast varit ”initiala”. Under sommaren 2021 har problemen med olämplig parkering av elsparkcyklar funnits kvar och förvärrats. Inför sommarsäsongen år 2022 är antalet elsparkcyklar antligen begränsat, men de som kvarstår parkeras fortfarande ofta olämpligt och ibland farligt. 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. Det är bra att ett tak för hur många elsparkcyklar som ska få finnas i Stockholm till slut införts, efter många år av kaos. Det är också bra att regeringen ger kommunerna ytterligare ett verktyg för att för att skapa ordning och reda genom att införa parkeringsförbud på gator och cykelbanor. Elsparkcyklar får bara parkera på gångbana och cykelbana om de står vid en uppställningsplats avsedd för cyklar. Förbudet gör det enklare för kommuner att föra bort felparkerade elsparkcyklar.

Vi noterar 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 (sida 25). Den bild majoriteten av stockholmarna har av elsparkcyklarna i gatumiljön är en helt annan.

## **Lånecyklar**

Stockholm har hela mandatperioden stuckit ut, både i världen och i landet, som en stad utan något lånecykelsystem. Förklaringen är att staden nu genomfört två misslyckade upphandlingar av lånecyklar. När lånecyklar nu åter ska ställas ut har processen fördröjts. Staden måste prioritera att få ut lånecyklarna så att vi kan få en mer trafiksäker och välorganiserad offentlig miljö.

### **Förbättra skyltningen**

Skytningen 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**

Flera städer har anlagt 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 behöver 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.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Cykelstaden - cykelplan för Stockholms stad, i enlighet med bilaga 2 till utlåtandet, godkänns.
2. Stadens nämnder ska arbeta efter cykelplanens inriktning.
3. Stockholms Stadshus AB uppmanas att för egen del, samt även ge samtliga bolagsstyrelser i uppdrag att arbeta efter cykelplanens inriktning.
4. Cykelplan Stockholm 2012 (Dnr 314-1559/2012) upphör därmed att gälla.

Stockholm den 18 maj 2022

På kommunstyrelsens vägnar:  
ANNA KÖNIG JERLMYR

Daniel Helldén

**Särskilt uttalande** gjordes av Karin Wanngård, Jan Valeskog och Kadir Kasirga (alla S) med hänvisning till Socialdemokraternas särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

**Särskilt uttalande** gjordes av Rashid Mohammed och Sara Stenudd (båda V) enligt följande.

Att öka andelen resor som sker med icke klimatbelastande färdmedel är helt nödvändigt för att staden ska nå sina klimatmål. Att förbättra villkoren för stadens cyklister, befintliga och potentiella, är en av de viktigaste åtgärderna staden kan vidta.

Vi noterar att flera av remissinstanserna lyfter kommentarer i linje med de synpunkter vi framförde i samband med att planen gick ut på remiss. Tyvärr kvarstår flera av de brister vi tidigare påpekat. Vi upprepar därför några viktiga delar av den kritik vi lämnat, med tillägg av kommentarer från remissvaren.

#### Övergripande

Den viktigaste och mest övergripande synpunkten rör stadens bitvis bristande ambitionsnivå och ansvarstagande. Vi instämmer med kommentarerna från Region Stockholm om att Stockholms stad är den del av regionen med bäst potential för att öka andelen cykelresor, och att därför det övergripande målet om 25 % av resorna ska ske med cykel 2040 är i underkant. Liknande synpunkter kommer från stadens egen miljö- och hälsoskyddsnämnd. Detta samtidigt som exploateringsnämnden i sitt remissvar ställer sig frågande till om målet kan uppnås, och i så fall kräver större insatser än vad som nu sker. Samtidigt som t ex Naturskyddsföreningen konstaterar att de nordiska grannhuvudstäderna idag ligger långt före Stockholm. Sammantaget sätter detta ljus på att stadens arbete med cykelfrågor behöver förstärkas på många plan.

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.

Ett återkommande tema i den övergripande trafiksäkerhetssituationen för oskyddade trafikanter i staden har varit brister vid vägarbeten. Vi uppskattar därför det tillkomna stycket om "Cykeltrafik vid vägarbeten", och tar fasta på att "Potential finns för vidare utveckling av handböcker och andra regelverk, rutiner och tillämpning, liksom information och kunskapsutveckling internt och externt". Vi hoppas att detta sker snarast, och att det tillämpas även vid nybyggnation och andra byggprojekt.

#### Regional potential

Även i det reviderade förslaget ges för lite utrymme åt de som bor i kranskommunerna och arbetar i staden, med potential att cykelpendla. Här instämmer vi till fullo med miljö- och hälsoskyddsnämndens synpunkter. För att nå mål om minskad biltrafik i regionen 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. Detta gäller inte minst i frågor som rör trafiksäkerhet. Även här instämmer vi med miljö- och hälsoskyddsnämndens synpunkt att tydliga etappmål och uppföljning skulle höja planens strategiska tyngd

#### Mångfalden av cyklister, och bristande 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, men även den omarbetade planen brister i fråga om att tydligt inkludera ett funktionshinderperspektiv, något som även Funktionsrådet i Stockholms Stad uppmärksammat i sitt remissvar.

Till exempel rullstolar med olika former av armcykelanordningar kan bereda rullstolsburna utökad frihet att förflytta sig längre sträckor, samtidigt som användarna får förbättrad hälsa. Kraven på infrastrukturen för dessa fordon är mycket snarlika de för lastcyklar, men de förtjänar att omnämnas specifikt, så att funktionshinderperspektivet mer explicit beaktas till exempel vid nybebyggelse, trafikarbeten och annat underhållsarbete.

**Ersättaryttrande** gjordes av Lisa Palm (Fi) enligt följande.

Behovet av en cykelplan som lämnar ett ensidigt fokus på arbetspendling har Feministiskt initiativ lyft länge. Nuvarande cykelplan har sedan 2012 bidragit till utbyggnaden av cykelinfrastrukturen, men den lokala cyklingen har hamnat i skymundan: inom stadsdelar, till förskola och skola, kollektivtrafiken och stadsdelscentrum. Under de år som gått har cyklingen fått ordentlig fart och staden har inte hängt med hela vägen – en vidareutveckling av cykelplanen har dröjt för länge. Därför är föreliggande förslag på ny cykelplan mycket välkommet.

En av de saker som hindrar många av stadens invånare att börja cykla är den upplevda bristen på säkerhet i närhet av bilar. Även alltför nära kontakt med fotgängare skapar otrygghet för båda trafikslagen. Ofta är det alltså utrymmet som ställer till problem och gör att olika trafikslag hamnar i konflikt, och staden måste både planera bättre på nya sträckor och ta till åtgärder på redan existerande gator, vägar och banor. Med bättre separation och tydligare uppmärkning av respektive trafikslags utrymme kan många konflikter undvikas.

Det är viktigt och nödvändigt att barnperspektivet är mer omfattande i den föreslagna cykelplanen är viktigt och nödvändigt. Varje förälder ska kunna känna sig trygg med att skicka iväg sitt barn på cykel till skola och fritidsaktiviteter. Och trafiklösningar som gynnar barns trafiksäkerhet gynnar alla andra trafikanters säkerhet i trafiken.

Med tanke på att få cyklister inleder sin resa precis intill ett primärt stråk eller vid huvudcykelnätet måste det vara enkelt alla årstider att ta sig fram till dem. Framkomlighet definieras i förslaget som något som ska finnas på det utpekade cykelvägnätet – nog så viktigt förstås, men långt ifrån det enda slags framkomlighet som krävs. Som många cyklister kan vittna om ställer vintertid bristande snöröjning på både gator och gc-vägar till det, när man behöver pulsa genom hög snö och lyfta cykeln (om möjligt) över upplogade vallar.

Önskvärt hade också varit om planen utförligare behandlat barmarksrenhållning och vikten av att hålla efter växtlighet intill cykelbanor. Dagens situation är inte bra, och det krävs en ordentlig uppräckning på området. Det är inte rimligt att intressegrupper för cykling själva ska röja växtlighet längs sin cykelväg.

Slutligen finner vi det anmärkningsvärt att det saknas en jämställdhetsanalys i både cykelplan och ärende. I själva cykelplanen nämns att enligt RVU 2019 utgör kvinnor och män ungefär en lika stor andel av cyklisterna, 45 respektive 55 procent män, men ingen analys görs (eller hänvisas till) om kvinnor och män cyklar samma distanser, i samma ärenden och så vidare. I ärendet nämns inte saken överhuvudtaget. Det är en stor brist.

## Remissammanställning

### Ärendet

I budget för Stockholms stad 2018 gavs trafiknämnden i uppdrag att påbörja en översyn av stadens cykelplan. Översynen resulterade i ett förslag på reviderad cykelplan som skickats ut på remiss och bearbetats utifrån inkomna remissvar, se bilaga 4 till utlåtandet.

Cykelplanen lägger fast en långsiktig inriktning för cykelplaneringen i Stockholms stad med utblick mot 2040. Det övergripande målet är att öka såväl antalet som andelen cyklister genom att göra det enklare och säkrare att cykla.

Cykelplanen pekar ut sex inriktningar för stadens cykelplanering. De bidrar till och följs upp genom preciserade mål och utgör grunden för de åtgärdsområden som syftar till genomförande av planen. Vidare har det i planen utpekade cykelvägnätet uppdaterats.

### Trafiknämnden

**Trafiknämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 21 april 2022 följande.

1. Trafiknämnden godkänner för egen del reviderad cykelplan för Stockholms stad och hemställer till kommunfullmäktige att godkänna nämndens beslut.
2. Trafiknämnden godkänner återrapporteringen av remissen av förslag till reviderad cykelplan.
3. Trafiknämnden beslutar om omedelbar justering.

*Reservation* anfördes av Inger Edvardsson m.fl. (S), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Marlene Karlén m.fl. (V), *bilaga 1*.

*Ersättningsuttrande* gjordes av Malin Ericson (Fi), *bilaga 1*.

**Trafikkontorets** tjänsteutlåtande daterat den 28 januari 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Syftet med cykelplanen är att lägga fast en långsiktig inriktning för cykelplaneringen i Stockholms stad, sätta mål för cykeltrafikens utveckling och ange inriktningen för de åtgärder som krävs för att nå målen. Cykelstaden blickar mot 2040, för att ha samma planeringshorisont som Stockholms stads Vision 2040 och översiktsplan.

Den nuvarande cykelplanen från 2012 har ett huvudsakligt fokus på arbetspendling. Inriktningen har tydligt bidragit till den satsning som gjorts på en nödvändig utbyggnad av det mest prioriterade cykelnätet. Satsningarna börjar nu ge effekt, och ser ut att förstärka den långsiktigt uppåtgående trenden för cyklingen i Stockholms stad. Cykeltrafiken i stadens mätpunkter har fördubblats på 15 år och cykeln som transportmedel har fått högre prioritet i trafikplaneringen. Potentialen är fortsatt stor. En tredjedel av stockholmarna har mindre än 15 minuters cykelväg till jobbet.

I Cykelstaden behålls det långsiktiga övergripande målet att öka såväl antalet som andelen cyklister genom att göra det enklare och säkrare att cykla. Samtidigt föreslås att Stockholm nu tar nästa steg som cykelstad med ett utökat fokus och ett bredare anslag för att underlätta vardagscykling i bred bemärkelse. I det kan ingå cykling till och från arbete och studier, barns och föräldrars cykling till skola och fritidsaktiviteter, liksom inköps- och andra service- och besöksresor med cykel – vardag som helg. Detta är också i linje med visionen i stadens cykelstrategi som beskriver en cykelstad där alla kan ta sig fram på ett säkert och tryggt sätt.

Cykeln är både ett transportmedel och en del i ett attraktivt stadsliv. En större mångfald av såväl cyklister som fordon ställer krav på en fortsatt ambitiös utbyggnad av cykelinfrastruktur och noggrann utformning av såväl cykelbanor som blandtrafikmiljöer.

Planen pekar ut det huvudsakliga cykelnätet, som består av primära stråk och huvudnät, vilka kompletteras med det lokala nätet. Den befintliga cykelplanens pendlingsstråk ligger i stort fast, men föreslås byta namn till primära cykelstråk (benämns i planen även primära stråk och primärt cykelnät), för att bättre spegla planens utökade fokus på vardagscykling. Breda cykelbanor med bra framkomlighet, anpassade trafiksignaler och hög standard på drift och underhåll är kvaliteter som underlättar inte bara för arbetsresor, utan för alla slags cykelresor oavsett ärende.

Den rekommenderade standarden och utformningen på olika delar av nätet har setts över i samband med översynen. Vissa mindre justeringar och tillägg har gjorts för att möjliggöra en framkomlig, trygg och säker infrastruktur för alla cyklister och en mångfald av fordon. Bland annat införs cykelgata som begrepp och planeringsverktyg.

#### Planeringsinriktningar

Cykelplanen pekar ut sex inriktningar för stadens cykelplanering. De bidrar till och följs upp genom preciserade mål, och utgör grunden för de åtgärdsområden som syftar till genomförande av planen.

##### 1. Gör det enkelt, tryggt och säkert att cykla

Det ska bli enklare, tryggare och säkrare att cykla i Stockholms stad året runt, för dem som redan cyklar och för att få fler att cykla.

##### 2. Underlätta vardagscykling i bred bemärkelse

Cykeln ska vara ett självklart möjligt val för alla typer av ärenden och på så sätt också bidra till rörelse i vardagen. Det ska finnas möjlighet att parkera cykeln nära målpunkten och så att risken att den stjäls eller utsätts för skadegörelse är liten.

##### 3. Skapa ett sammanhängande cykelnät

Genom ett sammanhängande och komplett nätverk av säkra cykelvägar och cykelvänliga gator med god framkomlighet skapas möjligheter för alla oavsett förutsättningar att känna sig trygga. Då kan både antalet och andelen som cyklar öka.

#### 4. Planera för cykel som en del i stadslivet

God planering och utformning för cykel kan tillsammans med gång, kollektivtrafik, grönska och ytor för vistelse bidra till en levande stad och attraktivt stadsliv.

#### 5. Möjliggör för en mångfald av cyklister och fordon

Genom att utgå från de ovana och osäkra cyklisternas behov och de fordon som har störst krav på infrastrukturen blir cykelinfrastrukturen trygg och funktionell för alla cyklister och deras olika fordon, såväl dagens som morgondagens.

#### 6. Uppmuntra innovation och smarta lösningar

De senaste årens arbete med att utveckla cykelarbetet genom försök och enklare effektiva åtgärder med god måluppfyllelse bör fortsätta. Nya innovativa lösningar kan underlätta för cykling inom ramen för befintligt regelverk och ge underlag för en utvecklad lagstiftning som gynnar cyklingens potential.

#### Mål för uppföljning av planeringsinriktningarna

Ett antal mål följer upp den övergripande inriktningen och de sex planeringsinriktningarna. Några av målen kvarstår från nuvarande cykelplan, men är antingen preciserade eller framskrivna utifrån den nya tidshorisonten 2040. Andra mål är nya eller omformulerade.

#### Andelen cykeltrafik

Andelen av stockholmarnas resor som sker med cykel ska vara minst 25 procent år 2040. Målet gäller andelen boende i Stockholms stad som i resvaneundersökningar anger cykel som det huvudsakliga färdmedlet.

I Cykelplan 2012 finns ett mål för andelen cykel i högtrafik och resor till arbete och utbildning, som uppnåddes 2019. I och med att syftet med cykelplanen breddas från fokus på arbetspendling till att omfatta vardagscykling i bred bemärkelse finns anledning att införa ett mål om en ökad andel cykeltrafik som omfattar alla resor under hela veckan för att mäta utvecklingen brett.

Trafikkontoret anser att ett sådant mål bör vara ambitiöst och samtidigt rimligt att nå givet utgångsläge, förutsättningar och i planen föreslagna åtgärder. Målet om 25 procent är i nivå med motsvarande mål i den regionala cykelplanen om att minst 20 procent av resorna i Stockholms län ska ske med cykel år 2030, men framskrivet till det nya måläret 2040.

I RVU 2019 framgår att cykelandelen av stockholmarnas alla resor i nuläget är ca 10 procent, och av arbetsresorna 16 procent. Den resvaneundersökning som genomfördes 2020 visar ett resultat som är tydligt påverkat av pandemin med en cykelandel som genomsnitt för veckan på 14 procent i Stockholms stad. För arbetsresor är cykelandelen 22 procent i hela staden och 24 procent för boende i innerstaden.

#### Mål om cykelvägarna, barns cykling och Stockholm som cykelstad

Den nuvarande cykelplanens mål om antalet cykelpassager i stadens mätpunkter kvarstår, och kompletteras med ett motsvarande mål för cykelvägarna under vintermånaderna.

Målet om barns cykling till skolan ändras till att gälla barns cykling och vuxnas cykling med barn generellt.

Ett nytt mål om trygg och säker cykling från dörr till dörr införs, med koppling till planeringsinriktningen om ett sammanhängande cykelnät och som en av utgångspunkterna i investeringsplaneringen för cykel.

Planen innehåller även uppdaterade och utvecklade mål för framkomlighet och upplevelsen av Stockholm som cykelstad.

Övriga delar av planen

Som utgångspunkt för delar av planeringsinriktningarna beskrivs mångfalden av cyklisterna och de senaste årens utveckling av olika typer av fordon på cykelbanorna samt de krav som ställs på cykelplaneringen. Slutsatser utifrån bland annat detta hanteras i det något uppdaterade avsnittet om rekommenderad utformning av olika delar av cykelnätet, som även innehåller principer för inrättande av cykelgator.

Planen innehåller även en genomgång av innovation, utveckling och nya regler på cykelområdet de senaste åren. Genomgången har fokus på det utvecklingsarbete som skett i Stockholms stad med exempelvis införande av dubbelriktad cykling på enkelriktade gator och enklare omdisponering av gaturum till förmån för cykel. Slutsatser dras för framtida planering och utveckling.

Slutligen redovisas de åtgärdsområden som syftar till genomförande av planeringsinriktningarna och att målen nås. Den huvudsakliga inriktningen beskrivs vad gäller åtgärder för infrastruktur, framkomlighet, trafiksäkerhet och trygghet, drift och underhåll, parkering, kommunikation och samverkan.

Uppdaterat cykelvägnät

Det i planen utpekade cykelvägnätet utgör en grund för var förbättringar och utbyggnad successivt bör ske för att skapa ett sammanhängande, välutformat och kapacitetsstarkt cykelvägnät. Det är ett stöd för utbyggnad, drift och underhåll av cykelinfrastruktur, och ett planeringsunderlag för stadsbyggnad samt vid planering och utbyggnad av övrig infrastruktur.

Cykelplanekartorna i planen visar det primära nätet, huvudnätet och strategiska kopplingar i Stockholm stad. Kartorna är uppdaterade utifrån det förslag på justeringar som remitterades under 2021 med beaktande av inkomna remissynpunkter.

Planens genomförandetid är lång. Ett utpekat stråk betyder en långsiktig ambition från stadens sida att förbättra cykelförutsättningarna längs den sträckan utifrån de rekommendationer som anges i planen. Exakta dragningar, val av utformning och avvägningar gentemot andra planer, program, intressen och anspråk behöver göras i varje enskilt projekt och utifrån förutsättningarna på platsen.

Primära nätet

Det i planen utpekade primära nätet (före detta pendlingsnätet) för cykel ligger i stort fast. Trots en hög utbyggnadstakt från 2012 och framåt kvarstår en stor del av det primära nätet att successivt åtgärda för bättre framkomlighet, trygghet och trafiksäkerhet. Stora delar av nätet sammanfaller dessutom med det regionala cykelnät som pekats ut i Regional Cykelplan för Stockholms län som reviderades och antogs i regionfullmäktige 2021.

Några mindre justeringar av nätet har gjorts i förhållande till nuvarande cykelplan. I några fall har en uppdaterad bedömning gjorts av sträckans vikt och funktion i cykelnätet. Vissa primära stråk har förlängts och kompletterats för att bättre koppla till kommungräns eller målpunkter i kommunen, eller fått ändrad sträckning för bättre anpassning till förändringar på marken eller till planer för stadsbyggnad och annan infrastruktur.

I vissa pågående och planerade stadsbyggnadsprojekt anger preliminära dragningar inriktningen för planeringen av cykelinfrastruktur i, och i anslutning till, områdena.

#### Huvudnätet

På huvudnätet har ett antal nya länkar tillkommit i förhållande till nuvarande cykelplan i syfte att successivt åstadkomma ett mer finmaskigt cykelnät. På så sätt ökar förutsättningarna att planera för åtgärder som underlättar vardagscykling i bred bemärkelse och att fler människor med olika förutsättningar vill och vågar cykla. Inte minst gäller detta för länkar som utgör kopplingar mellan primära stråk och målpunkter som skolor, idrottsplatser och centrumfunktioner, liksom till nya och kommande målpunkter i samband med stadsbyggnad.

#### Strategiska kopplingar

De strategiska kopplingarna visar önskade samband eller korridorer mellan olika målpunkter där cykelinfrastruktur idag helt eller delvis saknas och där den exakta dragningen inte är fastlagd eller utredd. I flera fall är syftet med kopplingen att överbygga barriärer i form av vatten eller infrastruktur. Stockholm är byggd på öar, med vatten som naturliga barriärer i stadslandskapet. För en stad som hänger samman krävs infrastruktur som överbygger dessa.

#### Remissynpunkter

##### Övergripande om syfte, inriktning och mål

Remissen av förslaget till reviderad cykelplan har överlag blivit väl mottagen. Den stora majoriteten av remissinstanserna är positiva till syftet med och den huvudsakliga inriktningen på cykelplanen samt stadens satsning på ökad cykling, och välkomnar revideringen. Den generella bedömningen är att ett genomförande av planen kommer att underlätta för både stadens och länets invånare att ta sig fram med cykel och att nå målen om att öka såväl antalet som andelen cyklister.

Flera remissinstanser framhåller att cykeln är ett tyst och fossilbränslefritt transportmedel som bidrar till bättre luftkvalitet, mindre buller och målet om minskad klimatpåverkan. Det poängteras att cykling bidrar till folkhälsan genom ökad fysisk aktivitet. I andra remissvar betonas att när staden växer och förtäts behöver fler människor kunna förflytta sig på samma yta. I linje med stadens Framkomlighetsstrategi behöver då fler använda kapacitetsstarka färdmedel, det vill säga gå, cykla eller åka kollektivt för att transportsystemet ska fungera effektivt.

Det framhålls att cykelplanen utgör ett värdefullt planeringsstöd och ett viktigt dokument i stadens strävan att utvecklas i hållbar riktning.

Flertalet remissinstanser välkomnar särskilt planens utökade fokus på vardagscykling, och att cykel lyfts fram inte bara som ett transportmedel, utan även som en del i stadslivet.

De föreslagna målen och planeringsinriktningarna får överlag bifall, och kontoret bedömer att de bör kvarstå enligt remissförslaget.

Region Stockholm konstaterar att Stockholms stad är en av kommunerna med störst potential att öka cykelandelen, och att det föreslagna andelsmålet sett till Stockholms stads relativa potential kan vara något i underkant för att regionens mål om 20 procents cykelandel ska uppnås till 2030. Kontoret instämmer i att staden har en särskilt viktig roll som kärnan i regioncentrum, och bedömer att cykelplanens mål och stadens befintliga och föreslagna insatser för att nå dem sammantaget tydligt bidrar även till regionala mål för cykeltrafik.

## Cykling för alla

Planens inriktning på att lyfta fram och möjliggöra för en mångfald av cyklister och fordon får bra respons. Flera remissinstanser instämmer i vikten av att ta hänsyn till barns och äldres behov, och menar att det är tilltalande att cykelplaneringen föreslås utgå från ovana och osäkra cyklister.

Några remissvar efterfrågar ett ännu tydligare fokus på barns cykling. När föräldrar lämnar sina barn på förskola till fots eller på cykel minskar biltrafik i anslutning, vilket kan leda till en trafiksäkrare miljö. Cykel är dessutom ett fordon som kan bidra till större självständighet hos barn och ungdomar, liksom förbättrad hälsa.

Kontoret har utvecklat avsnitten i planen om barns cykling, och tydligare beskrivit fördelarna med att utforma trafikmiljön så att barns cykling gynnas. Kopplingen till stadens plan för säkra och trygga skolvägar har tydliggjorts. Dessutom har ett nytt stycke lagts till om vuxna som är ovana cyklister.

### Elsparkecyklar och mikromobilitet

Frågor som rör användning och reglering av elsparkcyklar lyfts av ett antal remissinstanser. I flera remissvar konstateras att det finns positiva sidor med mikromobilitet i form av yteffektiva, tysta och utsläppsfria fordon, men att olämplig parkering förfular stadsmiljön och hindrar tillgänglighet och framkomlighet för andra trafikanter. Även trafiksäkerhets- och hållbarhetsaspekter lyfts, liksom behovet av samverkan med aktörerna för exempelvis mer ordnad parkering.

Kontoret instämmer i mycket av det som framförs. Smarta, hållbara och yteffektiva mobilitetslösningar är i grunden en positiv utveckling som har potential att bidra till flera av cykelplanens mål och planeringsinriktningar. Det finns dock ett stort behov att hantera framför allt utplacering, parkering av och regelverk kring fordon som tillhör friflyttande hyrflottor, samt noggrant följa utvecklingen av olyckor med elsparkcyklar.

Kommunfullmäktige beslutade därför 2021-11-08 om en ny paragraf i den allmänna lokala ordningsstadgan som tydliggör att det krävs polistillstånd enligt ordningslagen för att bedriva uthyrning av enpersonsfordon samt att även införa en avgift för detta. Beslutet gäller från 1 januari 2022. Trafiknämnden fattade vidare 2021-12-16 beslut om bland annat ett maximalt antal fordon om totalt 12 000 per tillståndperiod, och att frågan om en koncessionsupphandling gällande friflyttande enpersonsfordon utreds.

Under 2021 remitterade dessutom regeringen förslag om förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon som bland annat innebär att elsparkcyklar inte ska få framföras på gångbana, vilket staden välkomnat. Dagens elsparkcyklar hör hemma i cykelinfrastrukturen.

### Behov av fortsatt utbyggnad av cykelinfrastruktur

Många remissvar betonar vikten av att fortsätta med att successivt bygga ut cykelinfrastrukturen inklusive säkra cykelparkeringsplatser, bredda befintliga cykelbanor och utveckla skyltning och vägvisning. I flera svar noteras utmaningar, möjligheter och ökade krav på infrastrukturen med en större mångfald av cykelfordon, som i sin tur tar olika mycket plats.

Några remissinstanser lyfter särskilt behovet av utbyggnad av saknade länkar och förbättring av befintlig infrastruktur på det regionala cykelvägnätet för att åstadkomma bra vägvisade anslutningar till grannkommuner och främja det regionala



cyklandet, andra efterfrågar cykelgator i innerstaden. Färdplan för utbyggnad, kontrollfunktion för standarder och strategi för passa på-åtgärder är ytterligare exempel på förslag, liksom vikten av att fortsätta arbeta med nya innovativa trafiklösningar för cykel.

Kontoret konstaterar att grundläggande i en bra cykelstad är ett sammanhängande, framkomligt och kapacitetsstarkt cykelnät med säkra cykelvägar och cykelvänliga gator. Nätet behöver vara självförklarande och orienterbart med attraktiva möjligheter att parkera vid start- och målpunkter och möjligheten att utträta ärenden längs vägen blir det enkelt och smidigt att ta cykeln. Breda cykelbanor med god framkomlighet, anpassade trafiksignaler och hög standard på drift och underhåll är kvaliteter som underlättar för alla slags cykelresor oavsett ärende, och därför finns behov av att både fortsätta åtgärda saknade länkar där cykling sker i blandtrafik och att förbättra befintlig infrastruktur.

En del frågor ställs som rör cykelplanens huvudstråk på parkmark. Trafiknämnden har genom beslut i kommunfullmäktige övertagit ansvaret för cykelplanens primära nät på parkmark från stadsdelsnämnderna. De senare ansvarar för att genomföra utbyggnader i enlighet med cykelplanen av övriga delar, däribland huvudstråken som ligger på parkmark. Kontoret konstaterar att det kan finnas skäl att göra en översyn av förutsättningarna för att prioriterade investeringar och underhållsåtgärder på dessa stråk kan komma till stånd.

#### Samspel och trygghet

Flera remissinstanser instämmer i att gående och cyklister bör hanteras som två separata trafikantgrupper då de i många fall har olika förutsättningar och behov, och betonar vikten av att öka möjligheten till samspel och minska risken för konflikter.

Det framgår i planen att det sker relativt få olyckor mellan cyklister och fotgängare, men att det ändå är viktigt att fortsätta det arbete som sker i staden med att underlätta samspelet genom tydlig separering och väl utformade korsningspunkter för att öka tryggheten för både gående och cyklister samt tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning.

Kontoret konstaterar att på smala gång- och cykelbanor med otillräcklig separering kan fotgängare uppleva cykeltrafikens hastighet som hög och cyklister uppleva osäkerhet kring fotgängares rörelser. Cykelplanens rekommenderade bredder för de utpekade cykelstråken syftar i det sammanhanget tillsammans med stadens planeringsstöd för gångtrafik till ökad framkomlighet och trygghet genom väl tilltagna ytor för både cyklister och fotgängare.

#### Trafiksäkerhet, drift och underhåll

Flera remissinstanser instämmer i vikten av att förbättra trafiksäkerhet och arbeta konsekvent med hög standard på drift och underhåll för att det ska bli attraktivt att cykla. Frågan om högre krav på omledningar av cykelbanor vid tillfälliga vägarbeten lyfts från flera håll.

Det påpekas att nöjdheten med trafiksäkerheten är relativt låg i de undersökningar som gjorts. Särskilt betonar vikten av att snöröjning och halkbekämpning prioriteras och förbättras på cykelvägarna för ökad framkomlighet året runt, och att även intilliggande gångbanor fortsatt sopsaltas. Kontoret har utvecklat avsnitten i planen, och lyfter bland annat fram den nyinrättade Cykeljouren som ett bra exempel på drift- och underhållsinsats.

#### Avvägningar i trafikplaneringen

Remissinstanserna är som redogjorts för överlag positiva till stadens satsning på ökad cykling och vikten av att fortsätta bygga ut framkomlig och säker cykelinfrastruktur. Samtidigt pekar flera remissinstanser på utmaningen med trafikplanering i en tät stad med begränsat utrymme, och vikten av att beakta och göra avvägningar mellan olika trafikslag och intressen i stadsmiljön. Det är i regel svårt att på varje plats tillgodose alla anspråk på ett tillfredsställande sätt, och det framhålls att många funktioner kan i nybyggnation leda till breda gatusektioner.

Flera remissvar lyfter vikten av tillräckliga ytor för gångtrafikanter och att stadens mål för tillgänglighet beaktas, andra betonar framkomligheten för kollektivtrafiken och näringslivets transporter. Några remissvar framhåller biltrafikens behov, andra menar att fotgängare och cyklister behöver prioriteras till förmån för ytor för motorfordon. Även vikten av att ta hänsyn till träd, grönska och hållmark samt värdefulla park- och rekreationsvärden lyfts av flera remissinstanser.

Kontorets sammantagna bedömning är att Framkomlighetsstrategins inriktning har stor uppslutning. Fler behöver använda kapacitetsstarka färdmedel, det vill säga gå, cykla eller åka kollektivt för att transportsystemet ska fungera effektivt. Dessutom behöver framkomligheten vara god för näringslivets transporter.

Stads- och trafikplanering handlar om avvägningar och prioriteringar. Det framgår i planen att flera av de utpekade cykelstråken berör komplexa miljöer, och innebär avvägningar mellan olika intressen och anspråk utifrån Framkomlighetsstrategin och de förutsättningar som råder på platsen. Exempel på sådana är kapacitet, angoringsbehov för näringslivets transporter, gestaltning, vistelseytor, grönstruktur, upplevelsen av gaturummet samt tillgänglighet och säkerhet för olika trafikslag och trafikanter.

Erfarenheten visar att cykelåtgärder med fördel kan kombineras med åtgärder som även medger god framkomlighet för andra kapacitetsstarka transportmedel, samt med respekt för grönstruktur och vistelsekvaliteter. Stadens handbok Gata Stockholm ger vägledning för utformning av cykelinfrastruktur och andra funktioner på olika typer av gator vid nybyggnation.

Ibland går det att förena stadens olika mål och ibland är de motstridiga. Vad som är lämplig avvägning mellan dessa intressen varierar eftersom varje plats har sina unika förutsättningar. Kontoret konstaterar att denna plan ökar kunskapsunderlaget och därmed gör det lättare att göra medvetna val.

#### Samverkan inom staden

Flera av stadens förvaltningar och bolag betonar vikten av samverkan och samordning för genomförande av olika delar av planen. Bland annat lyfts frågor om ansvar och gränsdragningar vad gäller cykelparkeringsfrågor och mark för ändamålet.

Syftet med cykelplanen är att vara ett planeringsunderlag för hela staden. Kontoret konstaterar att i Strategi för ökad cykling i Stockholms stad (2013) framhålls att samtliga nämnder och bolagsstyrelser inom Stockholms stad har ett ansvar att inom sina olika områden verka för att främja en ökad och förbättrad cykling i staden. Det gäller bland annat vid stadsutveckling och ny bebyggelse, utbyggnad av infrastruktur och ordnande av cykelparkeringsmöjligheter. Fortsatt och utvecklad samverkan inom staden för att åstadkomma bästa möjliga lösningar samt med andra fastighetsägare är nödvändig, och kontoret har utvecklat och förtydligat skrivningarna i de delarna.

Parkering på fastighetsmark är fastighetsägarnas ansvar. Frågan om en översyn av gröna p-tal vid nybyggnation har lyfts. Frågan kräver ett större grepp och har inte resulterat i några nya förslag eller skrivningar. Kontoret anser att ambitionen fortsatt bör vara hög vad gäller tillgången till cykelparkering i nybyggnation, och att det skapas kvalitativa cykelparkeringar.

#### Cykelstråk

De remissinstanser som yttrat sig över utformningsprinciperna för stadens cykelstråk är överlag positiva. Det framhålls att cykelbanorna behöver dimensioneras med hänsyn till ökande flöden och en blandning av långsamma och snabba cyklister.

Några remissinstanser efterlyser tydligare rekommendationer för utformning av cykelplanens huvudstråk vad gäller exempelvis separering mellan cyklister och fotgängare, samt att det även kan behövas separat cykelinfrastruktur i delar av lokalnätet. Kontoret har förtydligat avsnitten med anledning av synpunkterna.

Det har under remisstiden kommit in ett stort antal synpunkter kring förslaget på uppdaterat cykelnät. Överlag bedömer kontoret att den övergripande strukturen på nätet och intentionerna med exempelvis ett mer finmaskigt utpekat huvudnät för cykling till lokala målpunkter, inte minst i ytterstaden, får gehör. Särskilt lyfts det positiva i ambitionen att åstadkomma säkra gång- och cykelvägar till och från skolor, fritidsaktiviteter och idrottsplatser. Andra frågor som adresseras är alternativa lösningar som färjetrafik för cykeltransporter över vatten, och fördelen med trivsamma cykelstråk i naturnära miljöer som ökar människors positiva upplevelse av att använda cykel som transportmedel. De detaljerade synpunkter på dragningar och förslag på nya stråk som inkommit har beretts och övervägts av kontoret, och i flera fall lett till justeringar.

Kontoret konstaterar att det i planen utpekade cykelvägnätet utgör en grund för var förbättringar och utbyggnad successivt bör ske för att skapa ett sammanhängande, välutformat och kapacitetsstarkt cykelvägnät. Ett utpekat stråk betyder en långsiktig ambition från stadens sida att förbättra cykelförutsättningarna längs sträckan. Exakta dragningar, val av utformning och avvägningar gentemot andra planer, program, intressen och anspråk behöver avgöras i varje enskilt projekt och utifrån förutsättningarna på platsen.

#### Förändringar i dokumentet

Trafikkontoret har i linje med det ovan redovisade sett över den remitterade versionen av planen, uppdaterat och kompletterat vissa avsnitt, utvecklat texter och förtydligat resonemang och ståndpunkter. Kartmaterial har justerats. Redovisning av mätningar, undersökningar och annan statistik har setts över och vid behov uppdaterats utifrån nya data. Hänvisningar till andra planer och styrdokument inom och utom staden har uppdaterats och tydliggjorts.

#### Analys och konsekvenser

Cykelplanen syftar till att det ska bli enklare och säkrare att cykla i Stockholm och att alla kan ta sig fram på cykel på ett säkert och tryggt sätt – van som ovan, ung som gammal.

Det finns många positiva konsekvenser av att i linje med cykelplanen satsa på att underlätta för cykling, både för samhället och för den enskilde stockholmaren. Det ökar rörelsefriheten och flexibiliteten i resandet, och bidrar till välmående för individen och bättre folkhälsa. Det bidrar till förbättrad ljudmiljö och god luftkvalitet i staden, och därmed till ett attraktivt stadsliv. Då cykeln är ett yteffektivt färdmedel

kan trafiken totalt sett flyta bättre. Dessutom är kostnaden för en resa med cykel låg för både individen och samhället.

En högre andel och större antal cyklister är i linje med stadens Vision 2040 och översiktsplan och bidrar till uppfyllelse av framkomlighetsstrategin, strategin om offentliga rum och klimathandlingsplanen, liksom flera regionala, nationella och globala mål om cykling, trafik, miljö, folkhälsa och en hållbar utveckling.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår trafikkontoret att trafiknämnden för egen del godkänner reviderad cykelplan för Stockholms stad och hemställer till kommunfullmäktige att godkänna nämndens beslut.

## Beredning

Ärendet har initierats av trafiknämnden och remitterats till stadsledningskontoret.

## Stadsledningskontoret

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 4 maj 2022 har i huvudsak följande lydelse.

I Stockholms stads *Vision 2040 – Möjligheternas Stockholm* (beslutad av kommunfullmäktige den 15 juni 2020, dnr KS 2019/483) tecknas en framtid där Stockholm ska vara ett föredöme för innovativt, socialt och miljömässigt hållbart stadsbyggande. Bland annat ska gång-, cykel- och kollektivtrafik vara de självklara valen i den täta och blandade staden. Stockholm ska vara en av Europas ledande cykelregioner och konkurrera med städer som Köpenhamn och Amsterdam när det gäller andelen cyklister. Det regionala cykelvägnätet ska vara välutbyggt med säkra cykelvägar i hela staden.

I *Miljöprogram 2020-2023* (beslutad av kommunfullmäktige den 25 maj 2020, dnr KS 2019/1040) framhålls möjligheten att minska växthusgasutsläppen genom att stadsplaneringen bidrar till transporteffektivitet och ett ökat kollektivt resande samt ökat resande med cykel. Minskade växthusgasutsläpp bidrar till det övergripande och prioriterade målet om att Stockholms stad och dess invånare har ställt om sin energianvändning till att vara fossilfri till år 2040.

Stadsledningskontoret anser att trafiknämndens förslag till reviderad cykelplan har en tydlig bäring på strävan mot en hållbar storstad enligt Vision 2040. Planen ligger också väl i linje med miljöprogrammets målsättning. Om staden ska klara den förväntade tillväxten är det nödvändigt att transportsystemet utvecklas på ett sätt som tar till vara på de kapacitetsstarka färdmedlens potential, vilket innebär att gång-, cykel- och kollektivtrafiken har strategiskt viktiga funktioner i stadens utveckling.

Stadsledningskontoret ser positivt på att cykelplanen har tagits fram med ett brett fokus, där grunden vilar på att det huvudsakliga cykelvägnätet ges en utformning som

möjliggör trafiksäker cykling i olika hastigheter, samtidigt som cyklandet även lyfts fram som en del i ett attraktivt stadsliv.

Kontoret tolkar att de nya rekommendationerna innebär en standardhöjning. Det framgår dock inte av ärendet om en analys gjorts utifrån investeringsbehov och påverkan för andra trafikslag. Stadsledningskontoret konstaterar att sådan analys blir av vikt inför investeringsbeslut framåt.

Stadsledningskontoret instämmer med trafiknämnden om att cykelplanens övergripande mål om en högre andel och större antal cyklister är i linje med stadens Vision 2040 och översiktsplan och bidrar till uppfyllelse av framkomlighetsstrategin, strategin om offentliga rum och klimathandlingsplanen, liksom flera regionala, nationella och globala mål om cykling, trafik, miljö, folkhälsa och en hållbar utveckling.

Mot bakgrund av att planen är stadsövergripande och för att säkerställa stråkens sammanhängande karaktär samt att behovet av cykelparkeringar tillgodoses, konstaterar stadsledningskontoret att ett flertal nämnder och bolagsstyrelser ska beakta planen i den mån deras verksamhet berörs av den. Förutom trafiknämnden och exploateringsnämnden gäller det särskilt stadsbyggnadsnämnden i dess planarbete och stadsdelsnämnder som har väghållaransvar för delar av cykelstråken.

Stadsledningskontoret konstaterar att ett beslut om cykelplan inte innebär beslut om investering. Prioritering av åtgärder får ske inom respektive nämnds tilldelade budgetar. Trafiknämnden har dock en viktig roll i genomförandet och behöver utgöra stöd till berörda nämnder och styrelser.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att godkänna trafiknämndens förslag till reviderad cykelplan, enligt bilaga 1, och att uppdra åt stadens nämnder att arbeta efter cykelplanen samt uppmanar Stockholms Stadshus AB att uppdra åt stadens bolagsstyrelser att arbeta efter cykelplanen. Cykelplan Stockholm 2012 föreslås upphöra att gälla.

## Reservationer m.m.

### Trafiknämnden

*Reservation* anfördes av Inger Edvardsson m.fl. (S) enligt följande.

Inger Edvardsson m.fl. (S) föreslår att nämnden beslutar att i huvudsak godkänna förvaltningens förslag till beslut, samt 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 förslaget till en ny cykelplan 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 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 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 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 kunskapsställning. 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 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

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 25). 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 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.

När lånecyklar nu åter ska ställas ut får vi veta att processen kommer att fördröjas. Staden måste prioritera att få ut lånecyklarna så att vi kan få en mer trafiksäker och välorganiserad offentlig miljö.

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 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 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 sommargånggator. 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.

*Särskilt uttalande* gjordes av Marlene Karlén m.fl. (V) enligt följande.

Att öka andelen resor som sker med icke klimatbelastande färdmedel är helt nödvändigt för att staden ska nå sina klimatmål. Att förbättra villkoren för stadens cyklist, befintliga och potentiella, är en av de viktigaste åtgärderna staden kan vidta.

Vi noterar att flera av remissinstanserna lyfter kommentarer i linje med de synpunkter vi framförde i samband med att planen gick ut på remiss. Tyvärr kvarstår flera av de brister vi tidigare påpekat. Vi upprepar därför några viktiga delar av den kritik vi lämnat, med tillägg av kommentarer från remissvaren.

#### Övergripande

Den viktigaste och mest övergripande synpunkten rör stadens bitvis bristande ambitionsnivå och ansvarstagande.

Vi instämmer med kommentarerna från Region Stockholm om att Stockholms stad är den del av regionen med bäst potential för att öka andelen cykelresor, och att därför det övergripande målet om 25% av resorna ska ske med cykel 2040 är i underkant. Liknande synpunkter kommer från stadens egen miljö- och hälsoskyddsnämnd. Detta samtidigt som exploateringsnämnden i sitt remissvar ställer sig frågande till om målet kan uppnås, och i så fall kräver större insatser än vad som nu sker. Samtidigt som t ex Naturskyddsföreningen konstaterar att de nordiska grannhuvudstäderna idag ligger långt före Stockholm. Sammantaget sätter detta ljus på att stadens arbete med cykelfrågor behöver förstärkas på många plan.

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.

Ett återkommande tema i den övergripande trafiksäkerhetssituationen för oskyddade trafikanter i staden har varit brister vid vägarbeten. Vi uppskattar därför det tillkomna stycket om "Cykeltrafik vid vägarbeten", och tar fasta på att "Potential finns för vidare utveckling av handböcker och andra regelverk, rutiner och tillämpning, liksom information och kunskapsutveckling internt och externt". Vi hoppas att detta sker snarast, och att det tillämpas även vid nybyggnation och andra byggprojekt.

### Regional potential

Även i det reviderade förslaget ges för lite utrymme åt de som bor i kranskommunerna och arbetar i staden, med potential att cykelpendla. Här instämmer vi till fullo med miljö- och hälsoskyddsnämndens synpunkter. För att nå mål om minskad biltrafik i regionen 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. Detta gäller inte minst i frågor som rör trafiksäkerhet. Även här instämmer vi med miljö- och hälsoskyddsnämndens synpunkt att tydliga etappmål och uppföljning skulle höja planens strategiska tyngd.

I övrigt hänvisar vi till vårt tidigare särskilda uttalande från 2022-04-22 i fråga om att bättre använda befintligt kunskapsunderlag från till exempel data som samlas in genom Tyck till-appen.

### Mångfalden av cyklister, och bristande 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, men även den omarbetade planen brister i fråga om att tydligt inkludera ett funktionshinderperspektiv, något som även Funktionsrätt Stockholms Stad uppmärksammat i sitt remissvar.

Till exempel rullstolar med olika former av armcykelanordningar kan bereda rullstolsburna utökad frihet att förflytta sig längre sträckor, samtidigt som användarna får förbättrad hälsa. Kraven på infrastrukturen för dessa fordon är mycket snarlika de för lastcyklar, men de förtjänar att omnämnas specifikt, så att funktionshinderperspektivet mer explicit beaktas till exempel vid nybebyggelse, trafikarbeten och annat underhållsarbete.

*Ersätтарыttrande* gjordes av Malin Ericson (Fi) enligt följande.

Behovet av en cykelplan som lämnar ett ensidigt fokus på arbetspendling har Feministiskt initiativ lyft länge. Nuvarande cykelplan har sedan 2012 bidragit till utbyggnaden av cykelinfrastrukturen, men den lokala cyklingen har hamnat i skymundan: inom stadsdelar, till förskola och skola, kollektivtrafiken och stadsdelscentrum. Under de år som gått har cyklingen fått ordentlig fart och staden har inte hängt med hela vägen – en vidareutveckling av cykelplanen har dröjt för länge. Därför är föreliggande förslag på ny cykelplan mycket välkommet.

En av de saker som hindrar många av stadens invånare att börja cykla är den upplevda bristen på säkerhet i närhet av bilar. Även alltför nära kontakt med fotgängare skapar otrygghet för båda trafikslagen. Ofta är det alltså utrymmet som ställer till problem och gör att olika trafikslag hamnar i konflikt, och staden måste både planera bättre på nya sträckor och ta till åtgärder på redan existerande gator, vägar och

banor. Med bättre separation och tydligare uppmärkning av respektive trafikslags utrymme kan många konflikter undvikas.

Det är viktigt och nödvändigt att barnperspektivet är mer omfattande i den föreslagna cykelplanen är viktigt och nödvändigt. Varje förälder ska kunna känna sig trygg med att skicka iväg sitt barn på cykel till skola och fritidsaktiviteter. Och trafiklösningar som gynnar barns trafiksäkerhet gynnar alla andra trafikanters säkerhet i trafiken.

Med tanke på att få cyklister inleder sin resa precis intill ett primärt stråk eller vid huvudcykelnätet måste det vara enkelt alla årstider att ta sig fram till dem. Framkomlighet definieras i förslaget som något som ska finnas på det utpekade cykelvägnätet – nog så viktigt förstås, men långt ifrån det enda slags framkomlighet som krävs. Som många cyklister kan vittna om ställer vintertid bristande snöröjning på både gator och gc-vägar till det, när man behöver pulsa genom hög snö och lyfta cykeln (om möjligt) över upplagade vallar.

Önskvärt hade också varit om planen utförligare behandlat barmarksrenhållning och vikten av att hålla efter växtlighet intill cykelbanor. Dagens situation är inte bra, och det krävs en ordentlig uppräckning på området. Det är inte rimligt att intressegrupper för cykling själva ska röja växtlighet längs sin cykelväg.

Slutligen finner vi det anmärkningsvärt att det saknas en jämställdhetsanalys i både cykelplan och ärende. I själva cykelplanen nämns att enligt RVU 2019 utgör kvinnor och män ungefär en lika stor andel av cyklisterna, 45 respektive 55 procent män, men ingen analys görs (eller hänvisas till) om kvinnor och män cyklar samma distanser, i samma ärenden och så vidare. I ärendet nämns inte saken överhuvudtaget. Det är en stor brist.