

Protokoll 9/2021

fört vid Östermalms Stadsdelsnämnds sammanträde
torsdagen den 28 oktober 2021 kl. 18:00-19:00, Karlavägen
104

Ledamöter

Andrea Hedin (M) Ordförande
Birgit Marklund Beijer (S) Vice ordförande
Henrik Lundquist (M)
Vivianne Gunnarsson (MP)
Berit Nyberg (S)
Göran Ek (SD)
Magnus Granat (M)
Annika Elmlund (M)
Christina Schönberg Messick (L)
Caroline Blomberg (C)
Fredrik Boeke (S) ersätter Rudolf Sjöstrand (S)
Stephanie Branzell (V) ersätter Jaime Barrios (V)
Marion Sundqvist (V)

Ersättare

Christina Huss (M)
Amelie Langby (M)
Henrika Skott (M)
Johanna Clarin (MP)
Robert Steffens (C)
Sanna Eliasson (S)
Emil Bustos (S)
Anders Lindman (SD)

Övriga närvarande

Kerstin Andersson Stadsdelsdirektör
Sarah Johansson Nämndsekreterare
Ulrika Josephson Westberg Tjänsteman
Roger Mellroth Tjänsteman
Jan Rönnberg Tjänsteman
Marianne Wikander Tjänsteman
Helena Näslund Avdelningschef

Justerare

Datum för justering

Paragraf §13

Sekreterare Sarah Johansson

§ 13**Remiss av Cykelstaden - cykelplan för Stockholm 2021**

ÖST 2021/332

Beslut

1. Östermalms stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och överlämnar det till Trafikkontoret som svar på remissen.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Sammanfattning av ärendet

Syftet med Cykelstaden – Cykelplan för Stockholm 2021 är att lägga fast en långsiktig inriktning för cykelplaneringen i Stockholms stad, med sikte på 2040. Det övergripande målet är fortsatt att öka såväl antalet som andelen cyklister. Detta genom att göra det enklare och säkrare att cykla, men med ett utökat fokus på att underlätta vardagscykling i bred bemärkelse, där cykeln både är ett effektivt transportmedel och en del av ett attraktivt stadsliv. En större mångfald av såväl cyklister som fordon ställer krav på en fortsatt ambitiös utbyggnad och noggrann utformning av cykelinfrastrukturen.

Förvaltningen är positiv till framtagandet av den nya cykelplanen och stadens satsning på ökad cykling i Stockholm. Staden växer med både förtätningar och stadsutvecklingsprojekt och stor utveckling inom området har skett med ny lagstiftning och innovationer. När staden växer och förtätas behöver fler människor kunna förflytta sig på samma yta. Cykling är också ett tyst och fossilbränslefritt transportmedel som bidrar till målet om minskad klimatpåverkan och till folkhälsan genom ökad fysisk aktivitet. Förvaltningen vill framhålla vikten av att fortsätta utveckla arbetet kring ökad säkerhet och trygghet i takt med att cykelinfrastrukturen byggs ut. Både vad gäller fotgängare som rör sig i anslutning till cykelvägar och för cyklister i förhållande till övrig trafik.

Yrkande

Andréa Hedin m.fl. (M), Christina Messick (L), Vivianne Gunnarsson m.fl. (MP), Caroline Blomberg (C) lämnar förslag till att delvis godkänna förvaltningens svar samt att därutöver anföra:

Vi ser positivt på förvaltningens svar på trafikkontorets remiss av Cykelstaden-cykelplan för Stockholm 2021 och det faktum att problematiken kring elsparkcyklar lyfts som en delmängd som behöver omhändertas. Vi håller med om, och vill förtydliga, att remissunderlaget inte ger oss förutsättningar för relevant bedömning och hantering av frågan eftersom underlaget är svårt att

överblicka. Konsekvenserna av de planerade åtgärderna går inte att förstå då både aktuellt flöde, önskat flöde av cykeltrafiken och illustration av topografin saknas. Att inte parallellt visa en aktuell och önskad lägesbild över all trafik i stadsbilden är också en brist som försvårar förståelsen för planerade åtgärder.

Remissunderlaget i en så viktig fråga för de boende i stadsdelen måste vara komplett och tydligt för att stadsdelsnämnden ska kunna göra en relevant bedömning. Det är inte möjligt att lämna relevanta synpunkter i den utsträckning vi vill då underlaget fylls av information som inte har direkt koppling till planen och samtidigt saknar fundamental data.

Vi stödjer förvaltningens remissvar och ställer oss också frågande till att ta bort stråket längs Fiskartorpsvägen till förmån för Planerhagsvägen-Uggleviksvägen-Uggleängsvägen och den nya sträckningen mellan Ropsten och Roslagsvägen. Utifrån topografin är det mer naturligt att inte bestiga de två alternativa rutterna i förslaget utan istället välja Fiskartorpsvägen. Planerhagsvägen-Uggleviksvägen-Uggleängsvägen är endast ett naturligt val vid färd mellan Gärdet-Universitetet. Motivet ”genare koppling” mellan Ropsten och Roslagsvägen är endast relevant om Fiskartorpsvägen helt avvecklas, vilket vore olyckligt.

Med utgångspunkt i det omfattande utrymme trafikkontoret tar höjd för vid planering av nya stråk, bla med hänvisning till lastcyklars svängradie, är vi negativt inställda och motsätter oss det planerade huvudstråket med sträckning från Strandvägen, längs Styrmanngatan via Karlaplan och strax därefter längs Östermalmsgatan. Cykeltrafiken på Östermalm måste planeras att samexistera med övrig trafik och samtidigt inte försvåra den redan bekymmersamma parkeringssituationen längs gatorna.

Befintliga, naturliga huvudstråk likt de längs Vallhallavägen, Karlavägen och Narvavägen bör följas. Dessa behöver förbättras men inte kompletteras med ytterligare stråk.

Vi ser positivt på att flytta befintligt stråk från Nybrogatans gågata till Sibyllegatan men vill även här betona vikten av måttfulla ingrepp i trafikmiljön. Sibyllegatan är en viktig passage för biltrafik och stombusslinje 1 som inte får försvåras. Boende i området, näringsidkare längs gatan och Östermalmstorg måste ges förutsättningar att samsas med varu- och persontransporter både med cykel, till fots och i bil.

Utvecklingen av cykelstråken till och i Norra Djurgårdsstaden välkomnas. Längs Södra Fiskartorpsvägen finns idag flera korsningar där cykelbanorna bör ses över ur säkerhetssynpunkt. Det gäller bland annat bron vid Bobergsgatan-Storgängsvägen-Prinsens väg där det idag är trångt för cyklister och fotgängare att mötas. Detta särskilt som många cyklister kommer i hög hastighet ner från backen samt att trottoar saknas längs ena sidan av bron och många fotgängare korsar vägen där. Även kurvan vid Harpaviljongen bör ses över då cyklister som kommer uppifrån Lidingövägen här ofta korsar körbanan.

Gällande den, av Kungliga Djurgårdsförvaltningen önskade, nya bron mellan Strandvägen och Djurgården vill vi särskilt betona att med många besökare på Djurgården varje år är det av största vikt att ta ett helhetsgrepp om olika trafikslag för alla broar, kajen och gångvägarna för att minska risken för olyckor samt att skapa goda möjligheter för olika trafikslag att samexistera.

Avslutningsvis vill vi betona att en god trafiksäkerhet bör främjas i en hållbar stad, enligt trafiksäkerhetsprogrammet. Därför bör inte cykeltrafiken prioriteras framför andra trafikanter. Speciellt gäller det gående, där barn, äldre och funktionsutsatta är särskilt sårbara grupper. Att ha samma trafikbestämmelser för samtliga trafikslag är därför pålitligare än att göra vissa undantag som nämns i Cykelprogrammet, högersväng mot rött och allgrönt för cyklister samt möjligheten att cykla dubbelriktat på enkelriktade gator. Det finns även behov av tydligare regler för parkvägar. Alla cyklister är inte lika kunniga om regler. När cykeltrafiken ökar måste också efterlevnaden av regler i trafiken bli mer pålitlig därför krävs ytterligare information för att undvika att olycksfrekvensen ökar.

Birgit Marklund Beijer m.fl (S) och Marion Sundquist m.fl. (V) lämnar förslag till att i huvudsak godkänna förvaltningens svar samt att därutöver anföra:

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.

Det är bra att fler cyklar i Stockholm. 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. Konsekvensen har blivit trängsel i cykelbanorna, långa cykelköer vid korsningar och fler olyckor. Vi välkomnar den nya cykelplanen 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 hamnat avstannat. Det är glädjande att den nu, till slut, presenterats.

Gör det säkrare för cyklister

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.

Separera gång- och cykeltrafikanter

Stockholm måste börja separera gång- och cykeltrafikanter. För att cyklingen ska ske på ett tryggt sätt får det inte vara någon risk att fotgängare plötsligt går ut i cykelbanan. Det är också farligt för fotgängare om det är otydligt vad som är gång- och cykelbana. Exempelvis arbetar man i Danmark med nivåskillnader och olika markbeklädnad: Cykelbanorna är asfalterade men gångbanorna är belagda med plattor och sten.

Bredda cykelbanorna

Såväl cykel- som gångbanor behöver breddas. Vill vi satsa med kraft på gång och cykling så måste ytan för biltrafiken minska och överföras till cykel- och gångtrafikanter. Vid stora trafikflöden måste det vara möjligt att köra om. Om vi vill att också äldre människor och yngre skolbarn ska våga cykla så måste vi ha bredare cykelbanor som känns trygga. För ökad säkerhet bör vi också införa markerade cykelkörfält som ligger innanför parkerade bilar.

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.

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 27). Problemen har dock inte endast varit ”initiala”. Under sommaren 2021 har problemen med olämplig parkering av elsparkcyklar funnits kvar och förvärrats. Det är inte ovanligt att det finns elsparkcyklar parkerade eller slängda i cykelbanorna. Ett nytt fenomen har noterats i olycksstatistiken, nämligen singelolyckor där cyklister skadats på grund av elsparkcyklar som lämnats i cykelbanorna.

Trots detta saknas skarpa skrivningar om elsparkcyklarna i förslaget till cykelplan. Det är viktigt att ytterligare åtgärder prövas ifall det visar sig att vidtagna åtgärder inte fungerar tillräckligt bra. Ett tak måste införas för hur många 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.

Lånecyklar

Stockholm sticker ut som en modern storstad utan lånecyklar.

Förklaringen stavas två misslyckade upphandlingar av lånecyklar.

Staden bör inte upphandla reklamvillkorade lånecyklar en gång till.

I stället bör man utreda en vanlig upphandling av lånecyklar, precis som andra europeiska storstäder.

Lånecyklar är välorganiserade, trygga och billiga transportalternativ för stockholmarna och stadens besökare. Att staden tas över av elsparkcyklar och att det samtidigt inte finns en enda lånecykel är ett politiskt val. Staden måste få till ett lånecykelsystem senast till sommarsäsongen 2022.

Förbättra skyltningen

Skyltningen i staden behöver ses över. Behöver vägvisningen

förbättras? Borde cykelkartor sättas upp på strategiska punkter?

Finns behov av tillfälliga informationsskyltar på några platser, t.ex.

vid olyckdrabbade korsningar? Trafiknämnden behöver utreda hur

skyltning kan användas för att förbättra samspelet i trafikmiljön och tydligheten för cyklande, gående och bilister.

Bra cykelstråk på Östermalm

Vi ställer oss positiva till de nya cykelstråken på Östermalm.

Särskilt utbyggnaden i Norra Djurgårdsstaden och Stora skuggan

möjliggör för många stockholmare att besöka och transportera sig i

dessa vackra delar av vår stadsdel. Vidare är vi positiva till

utbyggnaden längs Drottning Kristinas väg norrut mot Stockholms

universitet, även om detta skulle kräva att parkmark skulle tas i

anspråk.

Anlägg tre cykelstrador

I flera städer anläggs nu expressvägar för cyklar. Långa matarleder för pendlare cyklister som leder flödena av cyklister genom staden

på ett effektivt och tryggt sätt. Behovet av sådana expressvägar

finns också i Stockholm. I dagsläget finns pendlingsstråk för

cyklister men de är på flera sätt otillräckliga. Vi föreslår därför att

staden snabbtredet hur tre sådana ”cykelstrador” kan anläggas i

Stockholm. En i norr, en i väster och en i söder. Det löser inte hela

utmaningen med att skapa en fullgod cykelinfrastruktur i

Stockholm. Men det är en viktig åtgärd som skulle innebära en

tydlig kvalitetshöjning för de stockholmare som vill använda cykeln som ett redskap i vardagen.

- 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. Med cykelgator kan staden främja

cykeltrafik på gator där det är blandtrafik, men utan att utesluta motorfordonstrafik. Detta ger Stockholm en bra möjlighet att göra det bättre och tryggare för stockholmare som vill ta cykeln.

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.

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.

Beslutsgång

Ordföranden ställer proposition på vart och ett av de två yrkandena och förvaltningens förslag och finner att nämnden beslutat enligt yrkandet från Andréa Hedin m.fl. (M), Christina Messick (L), Vivianne Gunnarsson m.fl. (MP), Caroline Blomberg (C).

Reservation

Birgit Marklund Beijer m.fl (S) och Marion Sundquist m.fl. (V) reserverar sig mot beslutet.

Reservation och särskilt uttalande

Göran Ek m.fl. (SD) reserverar sig mot beslutet till förmån för stadsdelsförvaltningens förslag och lämnar särskilt uttalande enligt följande:

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

För många medborgare, särskilt boende i stadens yttre delar, är det också av rent praktiska skäl svårt att klara vardagslivet enbart med cykel. Inköpsresor, resor till skola och förskola, arbetsresor, affärsresor, resor med barn till idrott och föreningsliv liksom näringslivets transporter är också svåra att klara med cykel. Det mål

som ställs upp i cykelplanen, att andelen av stockholmarnas resor som sker med cykel ska öka till 25 procent, förefaller vara oralistisk. Vi menar bland annat att det inte är realistiskt att planera för en kraftig ökning av andelen äldre som cyklar, och inte heller barn.

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

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

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

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

Handlingar i ärendet

- ÖST 2021/332-5 Svar på remiss av cykelstaden - cykelplan för Stockholm 2021
- ÖST 2021/332-6 Bilaga 1. Cykelstaden - Cykelplan för Stockholm 2021 remissversion
- ÖST 2021/332-7 Bilaga 2. Reviderade stråk remissversion

Signerat av

Detta dokument har signerats digitalt av följande personer

Namn	Datum
Andréa Marieanna Arlene, Ström	2021-10-28
BIRGIT, MARKLUND BEIJER	2021-10-28