

Protokoll 10/2021

fört vid Södermalms stadsdelsnämnds sammanträde
torsdagen den 21 oktober 2021 kl. 17:30-18:25,
<https://live.mediaflow.com/56CE03NO8Y>

Ledamöter

Christoffer Järkeborn (M) Ordförande
Anders Göransson (S) Vice ordförande
Mikael Igelström (M)
Anne-Lie Elfvén (L)
Lars Rottem Krangnes (C)
Magnus Nilsson (S)
Britten Lagerkvist Tranströmer (S)
Charlotte Lilja Pittuco (V)
Birgitta Sevefjord (V)
Christina Wallmark (SD)
Anders Karlsson (M)
Roslana Cederhage (M) ersätter Harald Eriksson (M)
Anneli Önneby (MP) ersätter Magnus Palm (MP)

Ersättare

Britt Haselwanter (M)
Johan Lisspers (L)
Frida Bondesson (KD)
Anna-Karin Lindahl (S)
Cassandra Solback (S)
Elis Wibacke (V)
Frida Nehrfors Hultén (V)
Ulf Wester (SD)
Antonia Simon (FI)

Övriga närvarande

Martha Anderstedt Nämndsekreterare
Cecilia Bross (Lärarförbundet) Personalföreträdare
Ann-Christine Jenvén Stadsdelsdirektör
Jonathan Storm Ersättare nämndsekreterare

Justerare

Anders Göransson

Datum för justering**Paragraf**

§27

Sekreterare

Jonathan Storm

§ 27**Remiss av Cykelstaden – Cykelplan för Stockholm 2021**

Svar på remiss från trafikkontoret, T2021-00262

SÖD 2021/497

Beslut

Stadsdelsnämnden överlämnar stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Reservation

Christina Wallmark (SD) reserverar sig mot beslutet till förmån för eget förslag (bilaga).

Särskilt uttalande

Anders Göransson (S), Britten Lagerkvist Tranströmer (S) och Magnus Nilsson (S) lämnar ett särskilt uttalande från Socialdemokraterna (bilaga).

Birgitta Sevefjord (V) och Charlotte Lilja Pittuco (V) lämnar ett särskilt uttalande från Vänsterpartiet (bilaga).

Ersätтарыttrande

Antonia Simon (Fi) lämnar ett eget ersätтарыttrande från Feministiskt initiativ (bilaga).

Cassandra Solback (S) och Anna-Karin Lindahl (S) ställer sig bakom det särskilda uttalandet från Socialdemokraterna.

Elis Wibacke (V) och Frida Nehrforshultén (V) ställer sig bakom det särskilda uttalandet från Vänsterpartiet.

Ulf Wester (SD) ställer sig bakom Sverigedemokraternas förslag till beslut.

Sammanfattning av ärendet

Södermalms stadsdelsnämnd har av trafikkontoret erhållit ett förslag på reviderad cykelplan, *Cykelstaden – Cykelplan för Stockholm 2021* på remiss för yttrande. Förslaget 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 förslag på nya och ändrade cykelstråk i staden tagits fram.

Förvaltningen anser att den reviderade cykelplanen är mycket ambitiöst utformad och utgör ett viktigt dokument i stadens strävan att utvecklas i hållbar inriktning. En utveckling mot ett ökat

cyklande innebär enligt förvaltningen många positiva effekter, inte bara för miljön vad gäller luftkvalitet, buller och minskad trängsel, utan också ur ett folkhälsoperspektiv.

Förvaltningen anser att utvecklingen av befintliga eller nya cykelstråk i första hand bör göras inom befintlig infrastruktur på gatumark så att värdefulla park- och rekreationsvärden inte går förlorade. Förvaltningen anser att förslagets målsättning, som innebär att fler ska cykla, är positivt men att det inte bör ske på bekostnad av parkernas funktion och biologiska värden.

Förvaltningen konstaterar att planen i första hand är inriktad på att utveckla de primära stråken vilka ansvaras av trafiknämnden.

Förvaltningen efterlyser en tydligare beskrivning av hur ansvaret ser ut gällande eventuella underhålls- och investeringsåtgärder som behöver göras på de huvudstråk som ligger på park- och grönområden vilka stadsdelsnämnderna ansvarar för. Det kan bland annat handla om insatser för att förbättra linjemålning, behov av hastighetsdämpande åtgärder samt skyltning.

Förslag till beslut

Ordföranden föreslår att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag.

Christina Wallmark (SD) föreslår att nämnden beslutar enligt Sverigedemokraternas förslag (bilaga).

Beslutsgång

Ordföranden konstaterar att det finns två förslag till beslut - förvaltningens förslag och Sverigedemokraternas förslag. Ordföranden ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag.

Handlingar i ärendet

- SÖD 2021/497-3 Tjänsteutlåtande Remiss av Cykelstaden - Cykelplan för Stockholm 2021
- SÖD 2021/497-3.1 SÖD 2021_497 bilaga 1
- SÖD 2021/497-3.2 SÖD 2021_497 bilaga 2
- SÖD 2021/497-3.3 SÖD 2021_497 bilaga 3



Södermalms stadsdelsnämnd
2021-10-21
Dnr SÖD 2021/497
Ärende 27

Christina Wallmark (SD)
Ulf Wester (SD)

Remiss av Cykelstaden – Cykelplan för Stockholm 2021

Förslag till beslut

1. Att avslå förvaltningens förslag till beslut

Därutöver vill vi anföra 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 orealistisk. Vi menar bland annat att det inte är realistiskt att planera för en kraftig ökning av andelen äldre som cyklar, och inte heller barn.

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

§ 27 Förslag till beslut – Sverigedemokraterna (SD)

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

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

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



2021-10-21
Ärende 27

Remiss av Cykelstaden –
Cykelplan för Stockholm
2021
Anders Göransson S m fl.

Särskilt uttalande

Vi socialdemokrater välkomnar förvaltningens redovisning, men vill göra följande medskick:

En rimlig utgångspunkt för all planering bör vara barnens behov. Med säkra cykelvägar ökar barnens möjligheter att cykla, och därmed deras möjligheter att på egen hand kunna ta sig till skolan, komma iväg till idrottsträningen, eller musiklektionen, hälsa på kompisar, mormor och morfar. Stadsplaneringen, inklusive cykelplanen, lägger fortsatt alltför liten vikt vid barnens behov.

En faktor som minskar tryggheten för cyklister är parkerade fordon längs cykelstråk. Parkeringsreglerna måste bidra till att minimera risken för cyklister att köra in i plötsligt öppnade bildörrar.

Med lägre hastigheter minskar konflikterna mellan bil- och cykeltrafik, vilket dels lockar fler att cykla, dels minskar behovet av att separera olika trafikslag. En generell strävan bör vara att sänka hastigheterna i stadens vägnät. Men längs många populära cykelstråk skapar cyklar som framförs i hög hastighet konflikter mellan gångtrafikanter och cyklister som tar sig fram i makligare takt. Metoder att motverka höga farter på cykelvägarna är viktigt för tillgängligheten.

De föreslagna nya cykel/gångbroarna mellan Gröndal/Bergsund, resp. Sjöstaden/Södermalm är lockande. Staden blir mer sammanhållen och tillgängligheten ökar. Samtidigt finns frågetecken kring hur pass förenliga broplanerna är med båttrafikens behov.

Vi välkomnar breddningen av gång- och cykelbanan på Västerbron. Ett klokt sätt att omfördela yta mellan bil, gående och cyklister. Vad gäller Årstaviken tycker vi att nämnden gjorde ett klokt ställningstagande 2015.

Avslutningsvis, elsparkcyklar har sin plats i stadsrummet under förutsättning att vi reglerar dem. De måste parkeras på angivna platser och de bolag som placerar ut dem måste betala för sig.

Ersättaryttrande

Feministiskt initiativ ser väldigt positivt på cykelplanen för Stockholm 2021. Det är dags att Stockholm blir en cykelstad på ett omfattande plan och med en väl fungerande infrastruktur. Planens inriktning är att göra det enklare och säkrare att cykla i Stockholm med fokus på att underlätta för arbetspendling med cykel. Det tycker vi på Feministiskt initiativ är väldigt positivt.

Liksom förvaltningen skriver i sitt svar ställer en växande mångfald av olika fordon på våra gator ökade krav på en fortsatt ambitiös utbyggnad av cykelinfrastruktur. Förslaget till cykelplan breddar perspektiven i fråga om vilka som ska beredas möjlighet att cykla, och vilka olika typer av cyklar och fordon som infrastrukturen behöver ta hänsyn till.

I dag tar felparkerade, trasiga och liggande elsparkcyklar mycket plats på stadens gator, något som speglar andra röriga mönster i staden när stadsbyggandets viktigare uppdrag hamnar hos privata bolag. Flera allvarliga olyckor har skett i samband med elsparkcyklar. Tyvärr presenterar cykelplanen inga konkreta förslag hur felparkeringar och andra negativa effekter av elsparkcyklar i vår stad ska åtgärdas framöver. När ska detta ske? Vem bär ansvaret för alla olyckor?

Fler väljer cykeln som sitt primära färdmedel men även elsparkcyklar och andra transportmedel har blivit en del av trafikmiljön på våra cykelvägar. Vi anser att vi behöver hitta lösningar för att alla dessa transportmedel ska kunna samexistera - till exempel genom att bredda vägarna och bättre skyltning. Promenaden längs Årstaviken mellan Tanto och Liljeholmsbron är en viktig pendlingsstråk för många människor dagligen och är ett av många exemplen där många olika typer av fordon tillsammans med gående vistas.

Vi är glada att planen lyfter behovet av ett fungerande lånecykelsystem. Ett regionalt lånecykelsystem med många välplacerade parkeringsstationer skulle göra det smidigt att kombinera cykel och kollektivtrafik i resan.

Feministiskt initiativ vill komma ifrån den bilcentrerade synen på kommunikation och istället sätta gång-, cykel- och kollektivtrafiken som utgångspunkt för planering och utbyggnad. Vi vill fortsätta arbeta med att stärka lokala centrum och att koppla ihop ytterstadens stadsdelar och ta fram en strategi för att skapa större permanenta zoner fria från privatbilism.

Södermalms stadsdelsnämnd

2021-10-21

Ärende 27

Remiss av Cykelstaden –
Cykelplan för Stockholm 2021

Dnr. SÖD 2021/497

Charlotte Lilja Pittuco m.fl.
(V)

Särskilt uttalande

Vänsterpartiet ser väldigt positivt på den ambitiösa cykelplanen. Det är glädjande för klimatet, folkhälsan och stadsmiljön att cyklandet i staden ökar så mycket och att det blivit säkrare att cykla i Stockholm.

De nya strategiska kopplingarna som föreslås, med gång och cykelbroar som sammanbinder Södermalm med omkringliggande stadsdelar, skulle gynna både cyklister och gående och möjliggöra både mycket bättre cykelförbindelser och fler promenader runt den vackra Årstaviken.

Vi instämmer med förvaltningen att gående och cyklande måste ses som två olika trafikantgrupper med olika förutsättningar. Även om underlaget påpekar att det sker relativt få olyckor mellan gående och cyklister så skapas konflikter där det inte är tydligt hur man ska ta sig fram. Strandpromenaden från Eriksdalsbadet till Hornstulls Strand är ett område som behöver en bättre lösning än dagens och vi ser fram emot den nämnda utredningens förslag.

Vad som bara nämns väldigt kort i planen men som påverkar medborgares vardag mycket är elsparkcyklar. De framförs i dag ofta på trottoarer, vilket vi ser som ett problem. Vi ser att planen behöver ta elsparkcyklar i beaktande så att det är tydligt hur de ska framföras och parkeras. Uthyrningen av elsparkcyklar behöver bli en tillståndspliktig verksamhet så att staden kan kontrollera hur och var de placeras ut. Det är helt orimligt att de ligger slängda på gator och torg och hindrar framkomligheten för alla, men särskilt personer med funktionshinder.

Planen nämner även behovet av ett fungerande system för låncykel. Det kan öka cyklandet både bland tillfälliga besökare men också bland stockholmare och vid kombinationsresor. Vi kan bara beklaga att majoriteten inte har lyckats få ett sådant program på plats de senaste åren, då det är ett bra komplement till annat cyklande.

Signerat av

Detta dokument har signerats digitalt av följande personer

Namn	Datum
Anders,Göransson	2021-10-26
CHRISTOFFER,JÄRKEBORN	2021-11-02
Jonathan,Storm	2021-10-26