

Tid Torsdagen den 22 april 2021 kl. 16.00 – 16.25
Plats Stora kollegiesalen, Stadshuset
Justering Måndagen den 3 maj §§ 1-7, 9-14, 16, 19-20

Omedelbart justerade paragrafer

Justering Torsdagen den 22 april 2021, §§ 8, 15, 17-18, 21

Daniel Helldén

Jan Valeskog

Närvarande

Beslutande ledamöter:

Daniel Helldén (MP), ordföranden

Ulla Hamilton (M)
Jan Tigerström (M)
Eva Ekmehag (M)
Patrik Silverudd (L)
Johan Fälldin (C)
Mikael Valier (KD)
Jan Valeskog (S)
Inger Edvardsson (S)
Emmelie Renlund (S)
Peter Wallmark (SD)

Tjänstgörande ersättare:

Joel Höglund (V) För vice ordföranden Rikard
Warlenius (V)
Katja Jassey (V) För Marlene Karlén (V)

Ersättare:

Tomas Tetzell (M)
Bo Arkelsten (M)
Bo Lindner (M)
John Backvid (M)
Camilla Kylenfelt (MP)
Svante Linusson (C)
Bengt Ohlsson (S)
Emil Stensson (S)
Inge Pihlström (SD)
Malin Ericson (Fi)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Gunilla Glantz, Barbro Edlund, Ulrika Falk, Åse
Geschwind, Anna Green, Philip Hall, Sara Högne, Anne Kemmler, Mattias
Lundberg, Elisabet Munters, Bengt Stenberg och personalföreträdarna
Luis Lopez §§ 1-15 samt borgarrädssekreteraren Helena Cullemo.

§ 21**Översyn cykelplan. Svar på uppdrag från kommunfullmäktige och beslut om remiss**

Dnr T2021-00262

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner kontorets uppföljning av arbetet med Cykelplan 2012.
- 2 Trafiknämnden godkänner att förslag till reviderad cykelplan för Stockholms stad och förslag på nya och ändrade cykelstråk skickas på remiss enligt bifogad sändlista.
- 3 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 25 mars 2021.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Daniel Helldén (MP) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

Särskilt uttalande

Joel Höglund m.fl. (V) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

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

Övergripande

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

- Vi vill se tydligare skrivelser om att de många rimliga kraven på förbättrad infrastruktur för cyklande och gående fullt ut ska beaktas vid nybyggnationer, från första planering till genomförande. Detta kräver

tydligare löften om förbättrad samordning med stadens övriga förvaltningar, inte minst exploateringskontoret.

- Vi vill också se skarpare skrivelser om ökade krav på entreprenörer i samband med trafikarbeten och byggprojekt att efterleva kraven på framkomlighet för gående och cyklister

Ett exempel på denna bristande ambitionsnivå är att endast “större stadsutvecklingsområden behöver planläggas med tillräckligt finmaskiga nät av framkomlig, trygg och säker cykelinfrastruktur som knyter an till det omgivande cykelvägnätet på ett ändamålsenligt sätt.” Det öppnar upp för att “normalstora” stadsutvecklingsområden kan undantas från krav på planläggning.

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

Att cykelplanen avgränsas till de som bor i Stockholm gör vidare att alla de som bor i kranskommunerna och arbetar i staden, med potential att cykelpendla, inte uttryckligen omfattas. För att nå mål om minskad biltrafik behöver även dessa potentiella cyklister tas i beaktande. Frågor om namngivning, vägvisning, underhåll och i viss mån gestaltning för cykelstråk bör samordnas över kommungränserna. I detta arbete förtjänar det regionala cykelkansliet att uppvärderas.

Underlag, faktabakgrund och uppföljning

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

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

I fråga om uppföljning så har staden redan tillgång till en massiv databas i form av alla inkomna synpunkter genom

Tyck till-appen. Stadens uttalade ambition är att dessa synpunkter både ska bidra som underlag för punktvisa åtgärdanden av fel och brister, och få påverka innehållet i mer långsiktigt arbete. För att detta ska ske transparent behöver även cykelplanen och kommande underlag för det fortsatta arbetet med cykelfrågor bli bättre på att lyfta upp, synliggöra och utnyttja detta kunskapsunderlag. Några exempel på relevanta frågor:

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

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

Mångfalden av cyklister, och saknat funktionshinderperspektiv

Förslaget till cykelplan breddar perspektiven i fråga om vilka som ska beredas möjlighet att cykla, och vilka olika typer av cyklar som infrastrukturen behöver ta hänsyn till. Detta är mycket positivt, och den viktigaste slutsatsen förtjänar att lyftas fram:

“Breda cykelbanor som möjliggör omkörning och cykling i bredd, tillräckliga svängradier, jämnt underlag och borttagna eller sänkta kanter och andra hinder ger framkomliga, trygga och säkra cykelvägar för en mångfald av fordon och cyklister med olika förutsättningar.“

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

Säkerhet, singelolyckor och framkomlighet vid trafikarbeten

Två viktiga områden för att höja både den upplevda och den faktiska säkerheten för cyklister är vinterväghållning och förbättrad framkomlighet även vid trafikarbeten och stadsutvecklingsprojekt.

Förslaget till cykelplan betonar vikten av att fortsätta utveckla arbetet med sopsaltning. Det är positivt, men vi noterar att man missar ett tillfälle att betona en av vinsterna, nämligen den minskade mängden grus som skapar risker för singelolyckor under vårmånaderna.

Redan tidigare nämnt är kravet på bättre förutsättningar för gående och cyklister vid trafikarbeten och stadsutvecklingsprojekt. Här behöver staden skärpa kraven och det egna uppföljningsarbetet, inklusive tillräcklig kompetenshöjning, vidareutbildning och tvingande styrmedel för att otrygga situationer helst inte ska uppstå alls, och i annat fall skyndsamt åtgärdas. Kraven behöver sträcka sig från att tillräckliga hänsyn ska tas från första TA-ansökan, till hur entreprenörer efterlever planerna vid genomförandet arbetet, inklusive efterföljande återställningsarbeten, som behöver ske utan onödiga fördröjningar.

Dessa är exempel på områden där ett förbättrat kunskapsunderlag genom bättre användande av synpunkter från TyckTill skulle kunna förbättra uppföljning och utvärdering.

Ersätтарыttrande

Malin Ericson (Fi) instämmer i särskilt uttalande från Joel Höglund m.fl. (V).

Vid protokollet
Åse Geschwind