

PM Rotel V (Dnr KS 2019/932)**Politiskt program Svenska Cykelstäder**

Remiss från Svenska cykelstäder

Remisstid den 31 maj 2019, förlängd svarstid till oktober 2019.

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i promemorian.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Föredragande borgarrådet Daniel Helldén anför följande.

Ärendet

Föreningen Svenska Cykelstäder har skickat ett förslag på politiskt program på remiss till Stockholms stad. Programmet är tänkt att spegla frågor som är viktiga för kommuner och regioner och riktar sig mot den nationella nivån.

Föreningen Svenska Cykelstäder, där Stockholms stad är medlem, består av kommuner, regioner och organisationer som arbetar för ökad och säkrare cykling. Programmet består av 29 punkter som bland annat behandlar statliga medel till cykling, väghållaransvar, systematiserade kategorier av cykelinfrastruktur, nationell cykelplan, cykling till skolan, mål och indikatorer för cykling samt regelfrågor.

Remisstiden var till den 31 maj 2019. Staden har begärt och fått förlängd svarstid till oktober 2019.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret och trafiknämnden.

Stadsledningskontoret är positivt till att föreningen Svenska cykelstäder utarbetat ett program med förslag som syftar till ökad och säker cykling.

Stadsledningskontoret anser dock att programmet skulle vinna på att omarbetas till en mer strategisk inriktning med mindre detaljnivå och en prioritering av de mest angelägna förslagen. Cykelns nytta som transportmedel bör tydligare lyftas fram.

Trafiknämnden välkomnar förslaget till politiskt program för Svenska Cykelstäder som innehåller ett flertal förslag som har förutsättningar att bidra till ökad och säker cykling. Programmet skulle vinna på att förkortas och koncentreras och där en mer strategisk inriktning skulle kunna beskrivas under ett mindre antal temaområden.

Mina synpunkter

Enligt stadens framkomlighetsstrategi ska kapacitetsstarka transporter som gång-, cykel- och kollektivtrafik prioriteras. Stockholms stad fortsätter satsningen på cykelinfrastruktur och ska inrymma 1 000 mnkr inom den långsiktiga investeringsbudgeten under åren 2019-2022.

Jag är positiv till att föreningen Svenska cykelstäder utarbetat ett program med förslag som syftar till ökad och säker cykling. Bättre förutsättningar för cykel har potential att minska trängsel och ge bättre stadsmiljö, klimat och folkhälsa i tätort, samtidigt som det är där de största utmaningarna gällande trafiksäkerhet och samspel mellan olika trafikarter finns.

Kommuner och regioner ska ges goda förutsättningar att utifrån egna behov och förutsättningar planera och genomföra åtgärder för ökad och säker cykling. Att ge kommuner och regioner en större och flexiblare verktygslåda och mer muskler att göra det enklare och säkrare att cykla framför allt i tätorter behöver prioriteras. Det behövs bättre möjligheter att hitta lösningar anpassade för olika trafikmiljöer i tätorter. Forskning och utveckling samt trafiklugnande åtgärder är andra viktiga områden.

Den nationella nivån behöver ta ett större ansvar för en väl fungerande infrastruktur. De två första punkterna i programmet är centrala: öronmärkning av statliga medel till cykling och översyn av väghållaransvaret för de regionala cykelvägarna. Det är angeläget att tillräckliga resurser anslås till såväl investeringar som drift och underhåll. De samhällsekonomiska effekterna av såväl nyanläggning som förbättringar blir tydligare på sträckor med höga befintliga eller förväntade flöden och stor potential för överflyttning från andra trafikslag.

Regelfrågorna är centrala. Varken svensk eller internationell trafiklagstiftning är utformade utifrån cykelns förutsättningar. Programmet lyfter frågorna om cykling mot enkelriktat och möjligheten att inrätta cykelgator som trafiklugnande åtgärd i blandtrafik. Det finns dock fler angelägna regelfrågor som skulle underlätta för cykeltrafik, till exempel förenklingar kring högersväng för cykeltrafik vid röd signal, som Stockholms stad planerar att införa på försök. Även frågan om möjligheten till friliggande statliga cykelvägar kan behöva ses över. Med ytterligare verktyg i verktygslådan ökar möjligheterna att hitta lösningar anpassade för olika trafikmiljöer och förutsättningar.

Trafiklugnande åtgärder kan ge bättre och mänskligare stadsmiljöer och tryggare och säkrare cykling. Exempel på detta är sänkt bashastighet i tätort och tekniska innovationer för ökad hastighetsefterlevnad för motorfordon. Det är även önskvärt att ge kommuner möjligheter att själva fatta beslut om fartkameror och kommunala trafikpolisier för ökade möjligheter att övervaka regelefterlevnad.

Programmet skulle vinna på att förkortas och koncentreras och där en mer strategisk inriktning skulle kunna beskrivas under ett mindre antal temaområden. I dessa kan de frågor lyftas fram som föreningen bedömer är mest angelägna och har förutsättningar att nå bred enighet.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i promemorian.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Stockholm den 10 oktober 2019

DANIEL HELLDÉN

Bilaga

Remissen

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Särskilt uttalande gjordes av borgarrådet Clara Lindblom (V) enligt följande.

Vi delar Trafikkontorets uppfattning att förslagen i ursprungstexten skulle vinna på att sättas i ett sammanhang, och vi tycker kontorets övergripande förslag till strategisk inriktning är viktiga att förmedla. Samtidigt ser vi inte att det skulle behöva vara en motsättning mellan att skapa en mer strategisk inramning och att bevara och arbeta vidare med de viktiga frågor som ursprungstexten innehåller. Som ett exempel på detta nämner kontoret att "Inriktningen bör av samma skäl vara mer på lokal och regional cykling och med mindre fokus på exempelvis ett rikstäckande stamcykelnät". I ursprungstexten är det ett av de 29 förslagen som nämner detta, en stor majoritet av förslagen rör lokala frågor. Vi delar kommunens uppfattning att den viktigaste potentialen för mer hållbara persontransporter finns på lokal nivå, men vi tycker inte att frågor om grön turism och att skapa alternativ till biltransporter även på längre sträckor helt ska ignoreras.

Kommunstyrelsen

Särskilt uttalande gjordes av Clara Lindblom och Rashid Mohammed (båda V) med hänvisning till Vänsterpartiets särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

Remissammanställning

Ärendet

Föreningen Svenska Cykelstäder har tagit fram ett förslag på program som föreningen ska driva. Programmet är tänkt att spegla frågor som är viktiga för kommuner och regioner och riktar sig mot den nationella nivån. Stockholms stad har fått förslaget på remiss.

Föreningen Svenska Cykelstäder, där Stockholms stad är medlem, består av kommuner, regioner och organisationer som arbetar för ökad och säkrare cykling. Programmet består av 29 punkter som bland annat behandlar statliga medel till cykling, väghållaransvar, systematiserade kategorier av cykelinfrastruktur, nationell cykelplan, cykling till skolan, mål och indikatorer för cykling samt regelfrågor.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret och trafiknämnden.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 23 september 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Enligt stadens framkomlighetsstrategi och miljöprogram 2016-2019 ska kapacitetsstarka transporter som gång-, cykel- och kollektivtrafik prioriteras. Stockholms stads budget för 2019 anger att en satsning på framkomlighetsåtgärder och cykelinfrastruktur om 1 500 mnkr inryms inom den långsiktiga investeringsbudgeten under åren 2019-2022.

Stadsledningskontoret är positivt till att föreningen Svenska cykelstäder utarbetat ett program med förslag som syftar till ökad och säker cykling. Stadsledningskontoret anser dock att programmet skulle vinna på att omarbetas till en mer strategisk inriktning med mindre detaljnivå och en prioritering av de mest angelägna förslagen. Cykelns nytta som transportmedel bör tydligare lyftas fram.

Bättre förutsättningar för cykel har störst potential att minska trängsel och ge bättre stadsmiljö, klimat och folkhälsa i tätort, samtidigt som det är där de största utmaningarna gällande trafiksäkerhet och samspel mellan trafikanter finns. Programmet bör därför fokusera på lokal och regional cykling med mindre fokus på rikstäckande stamcykelnät.

Inriktningen bör vara att kommuner och regioner ska ges så goda möjligheter som möjligt att planera och genomföra åtgärder utifrån lokala behov och förutsättningar. Regelfrågor är centrala och trafiklagstiftning bör i högre grad utformas för att ta tillvara cykelns potential i framför allt tätorter. Det behövs bättre möjligheter att hitta lösningar anpassade för olika trafikmiljöer i tätorter. Forskning och utveckling samt trafiklugnande åtgärder är andra viktiga områden.

Den nationella nivån behöver, förutom att stödja och komplettera kommuners och regioners arbete med bättre cykelförutsättningar, ta ett större ansvar för en väl fungerande infrastruktur med ett sammanhängande nätverk av gena, säkra och framkomliga cykelvägar. De två första punkterna i Svenska cykelstäders program är centrala: öronmärkning av statliga medel till cykling och översyn av väghållaransvaret för de regionala cykelvägarna. Det är angeläget att tillräckliga resurser anslås till såväl investeringar som drift och underhåll av det statliga cykelvägnätet.

Stadsledningskontoret anser vidare att programmet bör använda de etablerade och inkluderande begreppen ”hållbart resande”, ”hållbara transporter” och ”oskyddade trafikanter” istället för ”aktivt resande” och ”aktiva” trafikanter som används och som är svåra att förstå. Kollektivtrafik är ett prioriterat, hållbart och yteffektivt trafikslag för persontrafik i städerna och den framväxande mikromobiliteten kan rätt utformad utgöra ett positivt komplement till andra former av hållbara transportmedel.

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 26 september 2019 följande.

1. Trafiknämnden beslutar att godkänna svaret på remissen.
2. Trafiknämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

Särskilt uttalande gjordes av Rikard Warlenius, m fl. (V), *bilaga 1*.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 23 augusti 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Trafikkontoret välkomnar förslaget till politiskt program för Svenska Cykelstäder, som innehåller ett flertal förslag som har förutsättningar att bidra till ökad och säker cykling.

Kontoret anser dock att upplägget på programmet med sina totalt 29 punkter sammantaget är för omfattande och spretigt. Enskilda punkter har ofta en detaljnivå som ibland gör det svårt att ta ställning till förslagen.

Programmet skulle vinna på att förkortas och koncentreras och där en mer strategisk inriktning skulle kunna beskrivas under ett mindre antal temaområden. I dessa kan de frågor lyftas fram som föreningen bedömer är mest angelägna och har förutsättningar att nå bred enighet. Programmet bör också mejsla ut en tydligare inriktning, där syftet och nyttorna med ökad och säker cykling mer konsekvent genomsyrar förslagen.

Strategisk inriktning

En sådan strategisk inriktning skulle kunna bestå av några huvudsakliga ingångar.

- Programmet bör fokusera på att ge kommuner och regioner så goda förutsättningar som möjligt att utifrån egna behov och förutsättningar planera och genomföra åtgärder för ökad och säker cykling. De frågor bör prioriteras som med kort och medellång tidshorisont kan ge kommuner och regioner en större och flexibla verktygslåda och mer muskler att göra det enklare och säkrare att cykla framför allt i tätorter.

Den statliga nivån behöver ta sin del av ansvaret i detta, både genom egna åtgärder inom sitt mandat, och genom att möjliggöra, stödja och komplettera kommuners och regioners arbete.

- Regelfrågorna är centrala. Varken svensk eller internationell trafiklagstiftning är utformade utifrån cykelns potential som yteffektivt och hållbart transportmedel i framför allt tätorter. Programmet lyfter frågorna om cykling mot enkelriktat för att det ska bli smidigare att ta sig fram på cykel i sitt närområde och möjligheten att inrätta cykelgator som trafiklugnande åtgärd i blandtrafik. Det finns dock fler angelägna regelfrågor som skulle underlätta för cykeltrafik, till exempel tillåten högersväng för cykeltrafik vid röd signal, som trafikkontoret i Stockholms stad planerar att införa på försök. Även frågan om möjligheten till friliggande statliga cykelvägar kan behöva ses över. Med ytterligare verktyg i verktygslådan ökar möjligheterna att hitta lösningar anpassade för olika trafikmiljöer och förutsättningar.

- Det är framför allt i de stora och medelstora städerna och arbetsmarknadsregionerna som bättre cykelförutsättningar har potential att ge effekt på trängsel, stadsmiljö, klimat och folkhälsa, samtidigt som här finns särskilt stora utmaningar i form av trafiksäkerhet och samspel mellan trafikanter. De samhällsekonomiska effekterna av såväl nyanläggning som förbättringar blir tydligare på sträckor med höga befintliga eller förväntade flöden och stor potential för överflyttning från och komplettering till andra trafikslag. Därför bör programmet tydligt fokusera på cykeln som ett enkelt och yteffektivt transportmedel för vardagsresor i

bred bemärkelse. Inriktningen bör av samma skäl vara mer på lokal och regional cykling och med mindre fokus på exempelvis ett rikstäckande stamcykelnät.

- Den nationella nivån behöver dels stödja och komplettera kommuners och regioners arbete med bättre cykelförutsättningar, dels ta ansvar för den statliga cykelinfrastrukturen. Grundläggande för att kunna öka cyklandet är en väl fungerande infrastruktur med ett sammanhängande nätverk av gena, säkra och framkomliga cykelvägar. Det är därför angeläget att modellerna för statlig medfinansiering kontinuerligt utvecklas med beaktande av behov, synpunkter och erfarenheter från kommunerna.

Det är också angeläget att tillräckliga resurser anslås till investeringar i det statliga cykelvägnätet, så att de kommunala investeringarna kan kompletteras och helhetseffekten förstärkas, för att bidra till heltäckande cykelvägnät för vardagsresor på cykel, som till exempel arbetspendling. Här ingår också en hög ambitionsnivå vad gäller drift och underhåll, till exempel i form av sopsaltning av cykelvägar vintertid. Dessutom bör projekt för större investeringar i vägar och järnvägar i högre utsträckning beakta påverkan på befintlig cykelinfrastruktur och där förutsättningar och behov finns bidra till utbyggnad av cykelinfrastruktur i anslutning till projekten.

- Forskning och utveckling av underlag och verktyg är angeläget för såväl den nationella transportplaneringen som kommuners och regioners arbete med att skapa bättre cykelförutsättningar. Bildandet av Cykelcentrum vid VTI är positivt i det hänseendet. Det är i sammanhanget viktigt att forskningen sker i nära samverkan med och med beaktande av kommuners behov och erfarenheter på cykelområdet.

- Trafiklugnande åtgärder kan ge bättre och mänskligare stadsmiljöer och tryggare och säkrare cykling. Exempel på detta är sänkt bashastighet i tätort och tekniska innovationer för ökad hastighetsefterlevnad för motorfordon, men det kan även vara värt att överväga möjligheter för kommuner att själva fatta beslut om fartkameror och kommunala trafikpolisier för ökade möjligheter att övervaka regelefterlevnad.

Övrigt

I programmet används begreppet ”aktivt resande” och ”aktiva” trafikanter. Det är något oklart vilka trafikantgrupper som omfattas av begreppet. Trafikkontoret föredrar tills vidare de något mer etablerade och inkluderande ”hållbart resande”, ”hållbara transporter” och ”oskyddade trafikanter”. Vid sidan av cykel och gång är även kollektivtrafik ett prioriterat, hållbart och yteffektivt trafikslag för persontrafik i städerna. Dessutom sker just nu en snabb framväxt av ny yteffektiv mikromobilitet i form av till exempel friflytande elsparkcyklar, som tillför ett positivt värde genom att erbjuda ett enkelt och bekvämt sätt för personer att transportera sig kortare sträckor i tät stadsmiljö, ibland som komplement till kollektivtrafiken.

Reservationer m.m.

Trafiknämnden

Särskilt uttalande gjordes av Rikard Warlenius m fl. (V) enligt följande.

Vi delar kontorets uppfattning att förslagen i ursprungstexten skulle vinna på att sättas i ett sammanhang, och vi tycker kontorets övergripande förslag till strategisk inriktning är viktiga att förmedla. Samtidigt ser vi inte att det skulle behöva vara en motsättning mellan att skapa en mer strategisk inramning och att bevara och arbeta vidare med de viktiga frågor som ursprungstexten innehåller.

Som ett exempel på detta nämner kontoret att "Inriktningen bör av samma skäl vara mer på lokal och regional cykling och med mindre fokus på exempelvis ett rikstäckande stamcykelnät". I ursprungstexten är det ett av de 29 förslagen som nämner detta, en stor majoritet av förslagen rör lokala frågor. Vi delar kommunens uppfattning att den viktigaste potentialen för mer hållbara persontransporter finns på lokal nivå, men vi tycker inte att frågor om grön turism och att skapa alternativ till biltransporter även på längre sträckor helt ska ignoreras.