

**PM Rotel V (Dnr KS 2021/53)**

## **Regional cykelplan för Stockholms län**

Remiss från Region Stockholm

Remisstid den 16 april 2021

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

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

**Föredragande borgarrådet Daniel Helldén** anför följande.

### Ärendet

Region Stockholm har tagit fram ett förslag till reviderad regional cykelplan för Stockholms län och skickat en remiss till bland annat Stockholms stad för yttrande. Den reviderade planen utgår från samma övergripande mål som föregående cykelplan, det vill säga att cyklandet i länet ska öka, och ska även ses som ett sätt att skapa handlingskraft kring att nå delmål, mål och vision i den övergripande regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUF5 2050).

### Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafikinämnden, kommunstyrelsens råd för funktionshinderfrågor och kommunstyrelsens pensionärsråd.

Kommunstyrelsens råd för funktionshinderfrågor och kommunstyrelsens pensionärsråd har inte inkommit med svar.

*Stadsledningskontoret* välkomnar planens övergripande inriktning och konstaterar att förslaget i stora delar sammanfaller med stadens arbete inom området men efterfrågar mer åtgärder för kombinationsresor med kollektivtrafik.

*Exploateringsnämnden* anser att förslaget innehåller goda ansatser för att stärka cykeltrafikens roll men betonar potentiella konflikter om markanspråk och anser att byggaktörers roll för att uppnå ökad cykling bör inkluderas i planen.

*Miljö- och hälsoskyddsnämnden* är positiv till förslaget men föreslår kompletteringar, bland annat en färdplan för utbyggnad, en kontrollfunktion som säkerställer att standarder följs, mer åtgärder för kombinationsresor med kollektivtrafik, kostnads-/nyttoanalyser för att visa att investeringar i cykelinfrastruktur ger pengar tillbaka till samhället när folkhälsonyttan räknas in samt ska-krav istället för bör-krav.

*Stadsbyggnadsnämnden* är positiv till förslaget och framhåller vikten av samverkan med andra projekt vid utbyggnad för att underlätta genomförande, möjlighet att hitta finansiering och att skapa en väl sammanhållen god gestaltning.

*Trafiknämnden* välkomnar förslaget och instämmer i att det sammanfaller med stadens arbete. Nämnden framhåller att stora insatser för cykeltrafiken krävs av väghållare och aktörer på kommunal, regional och nationell nivå och efterfrågar förtydligande av vilka delar av cykelnätet som är statligt ansvar vad gäller utbyggnad och underhåll samt att en utökad möjlighet att ta med cykeln i kollektivtrafiken bör utredas. Nämnden efterfrågar även kompletteringar i remissens kartmaterial, välkomnar att ett gemensamt gestaltungsprogram tas fram samt ger ett antal kommentarer kring utformningsstandarder och vägledningen för genomförande, bland annat att breddmålet för gångtrafik är för smalt och att det inte bör planeras för att gångbanan används som omkörningsfil för cykeltrafiken.

### Mina synpunkter

Cykeln är en del av lösningen för framtidens transporter. Många resor i Stockholm är korta och lämpar sig väl för cykel och den växande andelen elcyklar lämpar sig även för längre resor. Stor potential finns att öka andelen cykelresor.

Stockholms stad har arbetat intensivt under många år för att skapa en bättre och säkrare cykelstad där fler väljer att cykla. Stadens cykelplan antogs år 2013 och syftar till att skapa ett väl fungerande och utbyggt cykelvägnät som är attraktivt, har god framkomlighet och hög trafiksäkerhet. Det utpekade pendlingsnätet i stadens cykelplan sammanfaller till stor del med de regionala cykelstråken. Mellan år 2012-2018 investerade Stockholms stad 1 miljard kronor i cykelinfrastruktur och anlade ca 60 km nya och breddade cykelbanor, varav ca 40 km på det regionala nätet. Under mandatperioden 2019-2022 investeras ytterligare 1 miljard.

Jag välkomnar förslaget till Regional cykelplan för Stockholms län och delar den övergripande inriktningen på ökad cykling och vikten av utbyggd cykelinfrastruktur. Stockholms stad kan ge ett betydande bidrag till målet om att 20 procent av alla resor i länet år 2030 utgörs av cykelresor.

Planen behöver dock bli tydligare angående att utreda möjligheten att ta med cykel i kollektivtrafiken, en fråga som ägs av Region Stockholm. Planens strategiska insatsområde ”Kommunikation och kampanjer” bör riktas inte bara mot potentiella cyklister utan även mot arbetsgivare och fastighetsägare, för att öka tillgången till omklädningsrum och säker cykelparkering i anslutning till arbetsplatser och göra cykeln till ett mer attraktivt alternativ vid resor till och från arbetet. Stockholms stad har ett pågående arbete med att ta fram riktlinjer för att göra stadens förvaltningar och bolag till cykelvänliga arbetsplatser. Jag vill även lyfta vikten av att ta fram ett gemensamt gestaltungsprogram för att förtydliga vägvisning, igenkänning och orienterbarhet av de regionala stråken. I övrigt hänvisar jag till remissinstansernas synpunkter.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

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

Stockholm den 14 april 2021

DANIEL HELLDÉN

## Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Regional cykelplan för Stockholms län, remissversion
3. Vägledning för genomförande av regional cykelplan, samrådsversion
4. Remissbrev Regional cykelplan för Stockholms län
5. Region Stockholms Tillväxt- och regionalplaneförvaltnings tjänsteutlåtande Remiss Regional cykelplan för Stockholms län

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Särskilt uttalande** gjordes av borgarråden Karin Wanngård, Jan Valeskog, Emilia Bjuggren och Kadir Kasirga (alla S) enligt följande.

Vi välkomnar den angelägna revideringen av den regionala cykelplanen. Det behövs dock fler åtgärder för att nå målet om tredubblat cykelresande till år 2030. Det är anmärkningsvärt att regionen inte har analyserat orsakerna bakom att andelen cykelresor inte har ökat sedan år 2014. Det är uppenbart att det krävs ökat fokus på konkretion i planen och att slutmålet behöver kompletteras med etapp- och delmål. Berörda aktörer behöver öka samarbetet, öka resurserna till genomförande över tid och förbättra dialogen med nationella instanser. Satsningarna bör ses som investeringar för att uppnå stadens och regionens trafikmål och för att främja folkhälsan i stort.

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

Vi välkomnar varmt denna nya regionala cykelplan, med tydliga krav och riktlinjer. Cykelfrämjande åtgärder ligger i linje med den utveckling Vänsterpartiet vill se av minskade emissioner från personbilsarmadan och transportbilismen i Stockholms kommun. Därtill vill vi lyfta följande områden som förtjänar att belysas. Säkerheten för barn som cyklar. Så länge den upplevs som otillräcklig kommer de föräldrar som kan välja att skjutsa, vilket ökar bilanvändningen på sträckor som annars skulle kunna cyklas av barnen, med bättre hälsa och mindre trängsel som följd. Planen behöver skallkrav för att öka tilliten till att vägar upplevs som säkra och skyltade på ett sätt så ett barn förstår. Att lära ut trafikbeteende i skola och barnomsorg är bra kompletterande åtgärder. Cykeln som alternativ i mer utsatta områden. Enligt framlagd kartläggning cyklar kvinnor mer sällan och även barnen i områden som signaleras som mer utsatta socioekonomiskt. Här behöver långsiktiga delplaner tas fram och trafikbeteende i pedagogisk utformning ges plats i övergripande plan. Att skapa egenmakt med att kunna lita på sin förmåga att ta sig fram och orientera sig är utvecklande och hälsofrämjande. Att kunna förvara sin cykel på ett svåråtkomligt sätt för stöld är också viktigt. Cykelförvaring ska planeras i nybyggen och läggas till vid befintliga bostäder. Här kan kommunen ha stor nytta av kontakt med lokala cykelföreningar för både fritidscyklning och transportcyklning. Promenera, gå och cykla. Många gående har dålig uppsikt över cyklister och vice versa. Detta blir extra viktigt vid busshållplatser och liknande, så här blir tydligheten i infrastrukturen av yttersta betydelse. Där den fysiska planeringen har begränsade möjligheter i stadsdelar av äldre natur, är det i första hand utrymmet för bilen som måste tas bort, med undantag för tillgänglighetsanpassning för boende. Cykelbud istället för motoriserat bud. Att ersätta motortrafik med cykel för leveranser är en önskad utveckling; där brevbäraren kan ta sig fram, kan också andra bud ta sig fram. Vinterväglag utgör utmaningar, där Vänsterpartiet sedan tidigare framfört synpunkter på skallkrav på framkomlighet och säkerhet för den snöröjning som upphandlas eller genomförs i kommunal regi.

## **Kommunstyrelsen**

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

**Särskilt uttalande** gjordes av Rashid Mohammed (V) med hänvisning till Vänsterpartiets särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

**Ersättaryttrande** gjordes av Lisa Palm (Fi) med hänvisning till Socialdemokraternas särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

## Remissammanställning

### Ärendet

Region Stockholm har remitterat Regional cykelplan för Stockholms län till bland annat Stockholms stad för yttrande.

Region Stockholms tillväxt- och regionplanenämnd har i samverkan med kommunerna i Stockholms län och Trafikverket tagit fram ett förslag till reviderad regional cykelplan för Stockholms län. Den reviderade planen utgår från samma övergripande mål som föregående cykelplan, det vill säga att cyklandet i länet ska öka, och ska även ses som ett sätt att skapa handlingskraft kring att nå delmål, mål och vision i den övergripande regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUF5 2050). I bilagan Vägledning för genomförande finns mer utförliga rekommendationer för utformning, drift och underhåll av regionala cykelstråk.

### Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, kommunstyrelsens råd för funktionshinderfrågor och kommunstyrelsens pensionärsråd.

Kommunstyrelsens råd för funktionshinderfrågor och kommunstyrelsens pensionärsråd har inte inkommit med svar.

### Stadsledningskontoret

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 17 mars 2021 har i huvudsak följande lydelse.

I kommunfullmäktiges budget 2021 framgår att Stockholms infrastruktur ska främja effektiva och hållbara transporter samt god framkomlighet. Infrastruktur och samhällsplanering ska utformas för att gynna klimatsmart resande i form av kollektivtrafik, cykelbanor och transportsnåla resmönster. Detta är också exempel på hur staden ska uppnå målet om att sänka de totala växthusgasutsläppen till att vara högst 1,5 ton CO<sub>2</sub>e per invånare, som anges i stadens *Miljöprogram för 2020-2023*, beslutad av kommunfullmäktige den 25 maj 2020 (dnr KS 2019/1040).

Under perioden 2013-2018 investerade Stockholms stad en miljard kronor i utbyggd cykelinfrastruktur. I kommunfullmäktiges budget 2019 avsattes ytterligare en miljard kronor för att investera i ökad framkomlighet för cykel fram till 2022. Prioriteringen av dessa investeringar utgår i hög grad från *Cykelplan Stockholm 2012*, som kommunfullmäktige beslutade om den 18 februari 2013 (dnr 314-1559/2012, utl. 2013:24), som bland annat pekar ut cykelpendlingsstråk inom stadens gränser. Cykelplanen knyter an till stadens *Framkomlighetsstrategi*, som beslutades av kommunfullmäktige den 28 januari 2013 (dnr 314-1226/2012, utl. 2012:143). Där anges som mål att cykeltrafiken ska öka, för att 2030 utgöra minst 15 procent av resorna i högttrafik. För att förtydliga det nämndövergripande ansvaret för målsättningarna fastställde kommunfullmäktige den 16 juni 2014 *Strategi för ökad cykling i Stockholms stad* (dnr 329-49/2014), som inkluderar en handlingsplan för ökad cykling i Stockholm.

Stadsledningskontoret anser att det är av fundamental betydelse för stadens ambitioner om hållbar tillväxt att infrastrukturutveckling samordnas inom länet. Detta gäller också utvecklingen av cykel som transportmedel. Därför ställer sig kontoret positivt till att Region

Stockholm tar initiativ till att revidera den regionala cykelplanen och välkomnar planens övergripande inriktning.

Stadsledningskontoret kan konstatera att den föreslagna regionala cykelplanen i stora delar sammanfaller med de strategier, planer och mål som staden har inom området. De regionala cykelstråken sammanfaller till stor del med stadens utpekade pendlingsnät för cykeltrafik, både geografiskt och vad gäller standard för utformning.

Kontoret gör dock bedömningen att planen inte innehåller tillräckliga åtgärder för att optimera möjligheterna till kombinationsresor. För att lyckas med det skulle en utökad samordning behövas med de ansvariga för kollektivtrafiken i regionen. För att öka genomförandegraden av utbyggnaden av cykelbanorna skulle kostnaderna behöva förtydligas och analyseras, till exempel i form av nyttokalkyler.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen anser remissen besvarad med vad som sägs i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

## **Exploateringsnämnden**

**Exploateringsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 11 mars 2021 följande.

1. Exploateringsnämnden beslutar att överlämna kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.
2. Exploateringsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

*Särskilt uttalande* gjordes av Jonathan Metzger m.fl. (V), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Christina Wallmark (SD), *bilaga 1*.

**Exploateringskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 16 februari 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Exploateringskontoret ställer sig i sak positivt till satsningar som främjar ett hållbart resande och bidrar till förbättrad folkhälsa. Kontoret stödjer arbete som underlättar förutsättningarna att skapa ett växande Stockholm. En regional cykelplan med en sammanhängande högkvalitativ cykelinfrastruktur är en viktig del i det arbetet.

Exploateringskontoret ser att den regionala cykelplanen så långt som möjligt samordnas med den cykelplan och de utformningsprinciper som tillämpas inom Stockholms stad. Staden har därutöver antagit en strategi för ökad cykling som även den innehåller åtaganden för exploateringskontoret. Exploateringskontoret följer i första hand nämnda styrdokument och riktlinjer. Exploateringskontoret ser det som positivt att reviderat förslag till ny regional cykelplan har haft som utgångspunkt att åstadkomma ökad samordning, men har inte haft möjlighet att ta del av i vilken utsträckning sådan samordning har skett. Exploateringskontoret överlåter i huvudsak åt trafikkontoret (i egenskap av väghållare) att inkomma med synpunkter som avser den regionala cykelinfrastrukturen och samordning med Stockholms stads egen planering.

I förslag till ny regional cykelplan konstateras att det precis som för all transportinfrastruktur kostar att bygga bra cykelinfrastruktur. För exploateringskontoret är det angeläget att högt ställda mål om ökad cykling inte medför sådana kostnadshöjande åtgärder att de riskerar att bli alltför ekonomiskt betungande för enskilda exploateringsprojekt.

Exploateringskontoret vill även betona de målkonflikter som ofta finns i stadsutvecklingsprojekt. Markanspråk som finns för att åstadkomma önskad standard och kvalitet för cykelinfrastruktur kan komma i konflikt med andra mål och anspråk. Detta gäller inte minst i befintlig stadsmiljö. Här behöver tydligare framgå att önskade satsningar görs utifrån medvetna prioriteringar.

Stadens exploateringsprojekt är ofta begränsade i omfattning. Det innebär att behov av cykelfrämjande insatser och utbyggnad av cykelinfrastruktur för att knyta samman cykelvägnätet ofta ligger utanför projektens möjliga åtaganden. Samtidigt är det angeläget att

stadens stadsutvecklingsområden knyts till det regionala cykelvägnätet. De möjligheter till medfinansiering som idag finns är ofta svåra att tillämpa i olika exploateringsprojekt. Exploateringskontoret ser det därför som fördelaktigt om formerna för medfinansiering kan ses över och förbättras.

I övrigt anser kontoret att det finns potential att i pågående och kommande stadsutvecklingsprojekt ytterligare öka ambitionsmålen inom angivna insatsområden för att uppnå målen om ökad cykelandel. Exploateringskontoret har en aktiv roll i utformningen av stadens riktlinjer för parkering och mobilitetsåtgärder. Här finns potential att genom riktade mobilitetsinsatser ytterligare stärka cykel som färdmedel. Det gäller särskilt insatsområdena trafikinformation och kommunikation och kampanjer. Här behöver även nära samarbete med byggaktörer ske, vilka ofta är de som svarar för många av de mobilitetsinsatser som görs i exploateringsprojekt. Utbyggnad av god cykelinfrastruktur innefattar även parkeringsanläggningar av god standard. Många av dessa finns i den egna bostaden. Sammantaget menar exploateringskontoret att byggaktörers roll i målet om att uppnå ambitionerna om ökad cykling bör omnämnas i förslag till ny regional cykelplan. För att se över vilka ytterligare mobilitetsinsatser som kan ske utöver de som idag förekommer, så ses det som fördelaktigt om förslag till konkreta mobilitetsfrämjande insatser arbetas fram. Även ansvarsfördelning mellan olika parter behöver tydliggöras.

För Stockholms stad gäller att ett nära samarbete mellan stadens olika förvaltningar behöver ske.

Exploateringskontoret har även stor möjlighet till inflytande vad gäller kravställande på entreprenörer i byggskede. Kontoret välkomnar exempel och positiva erfarenheter från skrivningar i avtal för cykelfrämjande åtgärder som blir förutsättningar för externa aktörer under byggskede.

Sammantaget ser exploateringskontoret att förslag till ny reviderad cykelplan för Stockholms län innehåller goda ansatser för att stärka cykeltrafikens roll. En konkretisering av föreslagna åtgärder samt tydligare ansvarsfördelning mellan olika parter kan vara fördelaktigt. Införande av en exempelbank med goda förslag till hur cykelresande kan främjas kan vara värt att överväga. För att nå stor grad av kostnadseffektivitet och rikta insatser där de gör störst nytta ses samlad kunskap som nödvändig. Exploateringskontoret ser även en möjlighet är att Stockholms stads strategi för ökad cykling revideras och i högre grad samordnas med de insatsområden som framgår av den regionala cykelplanen för Stockholms län. Här kan rutiner samt ansvarsfördelning mellan stadens olika förvaltningar tydliggöras. Exploateringskontoret bistår gärna med sin kunskap i ett sådant revideringsarbete.

## Miljö- och hälsoskyddsnämnden

**Miljö- och hälsoskyddsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 9 mars 2021 följande.

1. Miljö- och hälsoskyddsnämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

*Särskilt uttalande* gjordes av Katarina Luhr (MP), Torbjörn Erbe m.fl. (M), Christoffer Jönsson (L) och Gunnar Caperius (C), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Emilia Bjuggren m.fl. (S), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Deniz Butros m.fl. (V), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Urban Emson (SD), *bilaga 1*.

*Ersätтарыttrande* gjordes av Ulrika Hoff (KD) som instämmer i det särskilda uttalandet från Katarina Luhr m.fl. (MP), Torbjörn Erbe m.fl. (M), Christoffer Jönsson (L) och Gunnar Caperius (C).

**Miljöförvaltningens** tjänsteutlåtande daterat den 17 februari 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Miljöförvaltningen är positiv till den nya regionala cykelplanen för Stockholms län. Förvaltningen instämmer i att arbetet för att få fler att cykla behöver skalas upp rejält om cykelmålet för 2030 ska uppnås. Detta behov blir särskilt tydligt mot bakgrund av att andelen resor i länet som gjordes med cykel år 2019 är oförändrat jämfört med andelen år 2015. Både år 2015 och 2019 utgjorde cykelresor 7 procent av alla resor enligt resevaneundersökningen.

Förvaltningen anser att de satsningar som planen föreslår är viktiga för att skapa förutsättningar för ett regionalt cykelvägnät och att planen med nedanstående förslag till ändringar och kompletteringar kan bidra till att nå målet om att 20 % av alla resor år 2030 görs med cykel.

Planen visar på en bra och nödvändig balans mellan dels så kallat hårda åtgärder, såsom utbyggda cykelbanor och förbättrat underhåll, och dels mjuka åtgärder, som att med kampanjer och information få svårnådda målgrupper att börja cykla mer. Förvaltningen anser även att cykelplanen på ett tydligt sätt beskriver ansvarsfördelning och betonar vikten av samarbete mellan olika aktörer för ett ändamålsenligt genomförande.

Samtidigt anser förvaltningen att en rad kompletteringar behövs för att skärpa dokumentets strategiska tyngd. Detta motiveras inte minst av att cykelandelen inte har ökat i den utsträckning som 2014 års Cykelplan avsåg, vilket ställer högre krav på utformningen av den reviderade Cykelplanen.

Förvaltningens synpunkter redovisas uppdelat på *Regional Cykelplan i Stockholms län*, planeringsunderlaget *Vägledning för genomförande av regional cykelplan*, samt *Kartunderlag för det regionala cykelvägnätet*.

Regional cykelplan i Stockholms län

### **Övergripande: analys av orsak till utebliven ökning av cykelandel**

Det saknas en analys av varför regionen inte lyckats med att öka andelen cykelresor sedan den nuvarande cykelplanen beslutades 2014, samt vilka åtgärder som krävs för att nå målet om 20% till år 2030. Det saknas överlag en tydligare strategi. Målen är identiska som målen 2014, men inga tydliga extra åtgärder föreslås för att uppnå 20 % -målet.

Med anledning av att cykelandelen inte ökar och klimatutsläppen från vägarbetet fortsätter i fel inriktning, är en möjlig slutsats att det behöver genomföras andra eller



ytterligare åtgärder. Frågor som behöver besvaras är ”Hur behöver kommunerna i regionen samordna och skala upp sina insatser för att klara målet?”, ”Hur ser vägen dit ut, behövs nya funktioner eller resurser?”

#### **Övergripande: tydligare strategi för att uppnå mål**

Som strategin är utformad i nuläget finns ingen tydlig väg med delmål/ etapper och åtgärdsförslag som tydligt bemöter detta. Här behövs fler konkreta åtgärdsförslag som visar hur kommunerna och väghållarna ska nå upp till målen.

Exempel på funktioner/ arbetssätt som behöver förtydligas:

- 1) Definiera en färdplan för utbyggnad av samtliga stråk enligt planen, med utpekade ansvar för respektive kommun
- 2) Definiera vilken typ av samordning som behövs mellan kommunerna för ett effektivare regionalt samarbete
- 3) Kontrollfunktion som säkerställer att standarder följs

#### **Kombinationsresande (s16)**

Den Regionala cykelplanen framhåller att kombinationsresande med cykel, tåg och sjöfart är viktiga. Planen utelämnar dock tydliga inriktningar och berörda aktörer i regionen. Utöver tåg och sjöfart bör även bussar, tvärbana och tunnelbana inkluderas i utredningsunderlaget för ett attraktivt och sömlöst kombinationsresande. Om cyklingen ska underlättas och öka behöver en regional samordning ske med ansvariga för kollektivtrafiken i regionen, SL och dess underleverantörer. För kranskommuner på längre avstånd från målpunkterna är möjligheterna att ta cykel i kollektivtrafiken mycket viktiga för att främja ett kombinationsresande.

#### **Investeringsbehov, förtydliganden (s22)**

Den regionala cykelplanen konstaterar att god infrastruktur kostar. Här finns tydliga fördelar med att framhålla de kostnads-/ nyttoanalyser som genomförts för cykelinfrastruktur för att nyansera frågan och underlätta för kommuner att motivera nya projekt.

Studier visar att investeringar i cykelinfrastruktur ger pengar tillbaka till samhället när folkhälsoytan räknas in. I en studie från 2020 genomfördes exempelvis en sådan analys i Danmark i samarbete med Lunds- och Queenslands universitet. I studien beräknades en nytta för samhället å 1,60 kr per cyklad kilometer, vilket kan jämföras med kostnaden för infrastruktur för biltrafik som kostar 1,50 kr per kilometer. Faktorer som undersöktes var kostnader för bland annat luftföroreningar, klimatförändringar, resväg, buller, vägslitage, hälsa, olyckor och trängsel i Köpenhamn. (<https://www.lu.se/artikel/forskare-sex-ganger-dyrare-om-du-valjer-bilen>)

I stället för att konstatera, som i Cykelplanen, att cykelinfrastruktur kostar pengar, skulle det vara mer effektivt att framhålla det som en investering. Detta då cykelinfrastruktur för kommunen innebär en tydlig ROI (Return On Investment) när folkhälsoaspekterna räknas in.

Ett annat angreppssätt för att visa nyttan gjordes i Stockholm genom att räkna på den totala potentialen. Cykelfrämjandet tillsammans med Cykelkansliet på Region Stockholm kom fram till att, om vi skulle nå målet om att cykelresor utgjorde 20 % av alla resor i regionen år 2030, skulle det innebära att man sparade 149 människoliv per år. (<https://cykelframjandet.se/wp-content/uploads/2019/05/cyklingens-halsoeffekter-i-stockholms-lan-2030-heat-pm-2019-05-10.pdf>)

#### **Nationell plan och länsplan för transportinfrastruktur (s22)**

Cykelplanen anger att grundprincipen är att statliga och kommunala väghållare finansierar cykelplanens genomförande. Hur stor budget som behövs för genomförande av föreslagen cykelplan saknas dock. Ett tydliggörande kring budget och kostnad är viktigt för att genomförandet ska bli så bra som möjligt. Förslagsvis kan en andel av infrastrukturbudget gå till arbete med genomförande av regionala cykelplaner. Ett konkret exempel är att Nederländerna nationellt utgår från att avsätta ca 3 % av den totala infrastrukturbudgeten eller 30 euro per capita och år.

#### **Andra finansieringsformer (s23)**

Stadsmiljöavtalen pekats ut som en bra grund för medfinansiering för cykelåtgärder. Stadsmiljöavtal är ett statligt stöd för hållbara stadsmiljöer, där bland annat cykelåtgärder kan beviljas medfinansiering. Här bör regionala cykelkansliet verka för en samordning samt ge stöd åt kommuner för att snabba på genomförandet av cykelplanen.

Förvaltningen anser vidare att cykelplanen ska verka för en hårdare styrning av medfinansiering – endast projekt som visar att de uppnår/bygger enligt standard bör få medfinansiering. Det skulle höja kvaliteten för de insatser som görs med stöd av regionen.

#### **Sopsaltning (s26)**

Cykelplanen lyfter fram sopsaltning som ett sätt att förbättra drift- och underhåll av cykelbanorna, och beskriver även processen. Det saknas dock ett tydligt krav på hur den gemensamma sopsaltningen ska skötas regionalt. Det bör finnas en beskrivning av vad som avses med god kvalitet och ett enhetligt genomförande regionalt. För att standarden över kommungränserna ska vara enhetlig bör planen förorda detta för regionens väghållare.

#### **Byggskede (s27)**

Ombyggnationer innebär idag ofta att väghållare begränsar framkomligheten för cykel, på ett sätt som inte är godtagbart för regionala cykelstråk. Här bör planen förorda krav istället för rekommendationer. En bra utgångspunkt finns redan i cykelplanens beskrivning av att omledningar ska sträva efter att hålla permanent standard.

#### **Prioriterade resor**

I Cykelplanen under kapitel 4 förs ett resonemang om vikten av breddcykling, det vill säga cykling för flera olika ändamål och grupper för att nå upp till målet om 20 procents cykelandel. Detta är även viktigt för att reducera utsläppen från motortrafiken där fritidsresorna står för den största andelen utsläpp.

Prioriteringsvägledningen sätter dock ett primärt fokus på arbetsresor vilket är positivt men inte tillräckligt om vi ska bredda attraktiviteten för cykling för alla typer av resande. För att stärka andelen fritidsresor på cykel är det även viktigt att större betoning läggs på tvärförbindelser och radiella stråk längre ut i regionen, t.ex. kranskommuner så att det är enkelt att ta sig till och från handelsplatser, målpunkter för fritidsaktiviteter och dylikt. Att betona en sådan prioritering i Cykelplanen skulle med sannolikhet öka chanserna för kommuner att söka och få medfinansiering för den typen av infrastrukturprojekt. Vilket i sin tur skulle kunna höja attraktionsvärdet för cykling på fritiden.

#### **Stadens cykelfrämjande arbete**

Stockholm stad arbetar aktivt och på många fronter för att fler ska välja cykeln som transportmedel i staden. Detta arbete beskrivs till stor del i stadens egna Cykelplan. Cykelplanen är en del av stadens Framkomlighetsstrategi där flera mål är direkt kopplade till att cykelresor ska bli ett vanligare resesätt bland stadens medborgare. Till exempel anges i framkomlighetsstrategin ett mål om att 15 % av alla resor i rusningstid år 2030 ska vara cykelresor. Stadens arbete för att främja cykelresor stämmer i flera delar väl överens med de insatser som föreslås i regionens cykelplan. Exempel på kommunikationsinsatser som är i linje med det som Regionens cykelplan föreslår är projekten ”Cykelvänligast” där företag och organisationer uppmuntras och stötts i att göra sin arbetsplats cykelvänlig. Ett annat exempel är det arbete som görs för att få fler medborgare att cykla under vinterhalvåret.

Med det nya miljöprogrammet för åren 2020-2023 tog staden beslut om målet att bli fossilbränslefritt år 2040. Förvaltningen anser att arbetet för en ökad andel cykelresor inom staden och regionen är en viktig del i arbetet att nå målet om en fossilbränslefri stad år 2040.

#### **Vägledning för genomförande av regional cykelplan**

Förvaltningen anser att vägledningen i stora delar är ett bra och nödvändigt dokument som bör användas av kommunerna i deras planering och cykelfrämjande arbete. Det är positivt att vägledningen lyfts ut som ett eget dokument så att cykelplanen får en mer övergripande inriktning medan vägledningen bryter ut det mer tekniska kring utformning samt kraven som ska gälla. I vägledningen finns flera centrala avsnitt som är viktiga att nå ut med till samhällsbyggare och underhållsavdelningar på kommunerna. Hit hör t.ex. avsnittet om skötsel och underhåll av regionala cykelnätet.

Förvaltningen anser dock att det finns behov av flertalet kompletteringar för att vägledningen ska få en större strategisk tyngd. Nedan följer förvaltningens synpunkter på vägledningen.

#### **Ska-krav istället för bör-krav, övergripande i Cykelplan och Vägledning**

Den regionala cykelplanen är ett strategiskt dokument som ska avgöra inriktningen för utformningen av regionens viktigaste och mest trafikerade cykelstråk. Det är att jämföra med trafikleder och motorvägar för biltrafiken.

I såväl vägledningen som Cykelplanen beskrivs att åtgärder ”bör” eller ”ska” utföras på ett visst sätt, inte minst vad gäller utformning av cykelvägnätet. I grunden handlar det om

skillnaden mellan rekommendation och krav. Rekommendationer riskerar att inte efterföljas, medan krav har större tyngd i utformningen. Förvaltningen anser att ett antal bör-krav behöver omformuleras till ska-krav.

Exemplen på bör- och ska-krav som ges nedan gäller för vägledningen, men den övergripande synpunkten om ska-krav gäller även för Cykelplanen. Cykelplanen hänvisar till formuleringar i vägledningen och bör därmed påverkas av nedanstående synpunkter för den senare.

Det finns i vägledningen en inkonsekvent användning av bör- och ska-krav. I exemplet ”siktkrav” används bör- och ska-krav inkonsekvent i samma avsnitt. Där är formuleringen först att de regionala cykelstråken bör utformas enligt siktkraven i VGU, varefter det skrivs att det innebär att cyklisten alltid ska ha en siktsträcka på minst 35 meter. Ska-krav är att föredra i samtliga fall för att undvika missförstånd och bristande tillämpningar i utformningen. Se nedan för fler exempel.

På flera håll i regionen finns tydliga exempel på riskerna som finns med att endast använda ”bör-krav”, då trafikhållare och kommuner då ofta väljer den enklaste lösningen där cykeltrafik bromsas eller stängs av. För att underlätta och vara en tydlig inriktning för kommuner och väghållare i regionen behöver dessa formuleras som ska-krav. Cykelplanen kan jämföras med regionala bussplanen där det finns tydliga definitioner av bör- respektive ska-krav där ska-krav markeras i fetstil för att minimera riskerna för trafikfarlig utformning av väghållarna.

Genomgripande i vägledningen identifieras trafiksäkerhetsrisker där bör-krav behöver formuleras om till ska-krav. Exempel ur Vägledningen i behov av korrigering:

- Separering mellan cyklist och fotgängare (s9)
- Beläggning i asfalt (s14)
- Passage av busshållplats (s15)
- Siktkrav enligt VGU (s15)
- Belysning (s15)
- Anslutande gator med väjningsplikt (s17)
- Hastighetssäkring för korsande bilväg (s17)
- Placeringen av regionala cykelstråk intill skymda in- och utfarter (s18)
- Drift och underhåll, underhåll av ytstruktur samt enhetlig sopsaltning vintertid (s22-23)
- Storlek på minsta tillåtna varningsmärken (s31)
- Placering av vägskyltar och stolpar (s31)

Dessa villkor är förutsättningar för en god framkomlighet och trafiksäkert beteende.

Generellt är ska-krav lämpligare i de fall där en bristande utformning annars skulle leda till trafiksäkerhetsrisker. Utgångspunkten för dessa villkor finns i Cykelplanens ansats (s 24):

- Cyklisten ska kunna hålla sin önskade hastighet
- Cyklisten ska kunna möta andra cyklist på ett säkert sätt
- Cyklisten ska kunna köra om på ett säkert sätt

#### **Utformning av regionala cykelstråk (s5)**

I vägledningen pekas det ut olika typer av standarder för utformning av de regionala cykelstråken. Dessa benämns som ”lägre” respektive ”högre” standard. Utöver att ordval som ”lägre standard” på grund av sitt rent språkliga signalvärde borde ersättas med ”grundläggande standard” eller liknande, finns även en rad bör-krav som med fördel bör formuleras som ska-krav för ökad tyngd.

I riktlinjerna för den så kallade lägre standardnivån finns utformningsförslag som riskerar att leda till konflikter och trafiksäkerhetsproblem mellan fotgängare och cyklist. I vägledningen anges en undantagsregel för cykelbana intill gångbana. Där anges att gångbana kan användas som omkörningsfil vid låga flöden vilket i praktiken skulle innebära omkörning på höger sida. Detta är inte endast en trafik- och säkerhetsrisk utan strider även mot gällande trafikregler i trafikförordningen avseende omkörning och regler om heldragen linje. Planering av regionala cykelstråk som uppmuntrar till och oundvikligen riskerar att medföra konflikter mellan trafikslag bör uteslutas och ersättas med trafiksäkra alternativ.

Det finns många exempel på hur undantagsregler tidigare ibland blir till huvudregler. Som illustrativt exempel kan ”rumble strips” nämnas. Rumble strips är tjocka linjer som målas tätt tvärs över cykelbanan i syfte att minska hastigheten för cyklande, och som i vissa fall har överanvänts som metod på ett sätt som missgynnar framkomligheten. Rumble strips nämns som ett dåligt exempel i cykelplanen och istället föreslås bättre anpassade korsningar och

framkomlighet, vilket förvaltningen välkomnar. Samma princip bör gälla även vid övriga ovan angivna exempel.

#### **Nivåskillnader (s10)**

Nivåskillnader rekommenderas inte utifrån säkerhetsaspekter i vägplanen. I föregångsländer som Köpenhamn och Nederländerna är denna utformning dock vanlig då det förbättrar framkomligheten. I observationsstudier framgår det att nivåskillnader underlättar för trafikanter att hålla sig till rätt yta. Samtidigt som det precis som i cykelplanen innebär en viss ökad säkerhetsrisk när kanten är dold, exempelvis vintertid.

För de regionala cykelstråken är framkomlighet och hög medelhastighet en tydlig faktor som skulle bidra till högt nyttjande. Av denna anledning bör inte nivåskillnader uteslutas som ett alternativ där förutsättningarna finns. Ett alternativ skulle kunna vara att kombinera nivåskillnader med olika beläggning för att markera övergången och minska riskerna. Som vägplanen framhåller minskar också risken när hindret/ kanten går längs med banan då det är enklare för cyklisten att upptäcka hindret och anpassa sin position i körbanan.

#### **Trafiksignaler (s20)**

Trafiksignaler behöver anpassas för cykeltrafik på ett enhetligt sätt i hela regionen för smidig framkomlighet. Detektering bör utvidgas i regionen för att minska antalet onödiga stopp och även här kan bör- krav i fallet med stoppknapp formuleras som ska- krav.

I fall där det är trafiksäkert kan även cyklister ledas till höger om ordinarie trafikljus med väjningsplikt gentemot gående, för att öka framkomligheten. För att minimera konflikt med gångtrafikanter behöver de i dessa fall separeras på ett säkert sätt, t.ex. med tydligt markerade väntytter. Staden har flera exempel där detta redan tillämpas för att underlätta framkomligheten. Regionen kan förslagsvis ha rollen att samordna insatser med kommunerna för att utveckla en enhetlig funktion och utformning.

Regionen bör även växla upp utredningen för undantagsregler för högersväng. Flera europeiska städer har infört det med positivt resultat. Med samordning av regionen kan det påskyndas i samarbete med exempelvis Stockholms kommun som bereder frågan sedan tidigare.

I fallet med trafiksignaler lyfter vägledningen att stolpar oftast placeras i cykelbanan och att de bör läggas vid sidan av. Även detta är ett tydligt framkomlighets- och säkerhetsproblem som istället borde vara ett ska-krav för cykelstråk.

#### **Cirkulationsplatser (s21)**

Vägledningen framhåller att det finns säkerhets- och framkomlighetsrisker med cirkulationsplatser för cyklister. Det finns dock ingen tydlig rekommendation eller vägledning för hur projekt ska ta hänsyn till regionala cykelstråk vid anläggning av nya cirkulationsplatser. Här bör tydliga konsekvensbeskrivningar vara ett krav som säkerställer god framkomlighet. Förvaltningen är positiv till att hämta utformningsförslag från exempel utomlands, såsom vägledningens exempel från Nederländerna.

#### **Cykelservice (s25)**

I avsnittet om cykelservice nämns förslag på tillgång till cykelpump i hela regionen. Här är det viktigt att förtydliga att kommuner investerar i utrustning som fungerar för moderna cyklar samt håller enhetlig standard. De cykelpumpar som finns idag, framförallt i Stockholms kommun, är endast avsedda för två av tre ventiltyper (Dunlop och Schraeder), varmed de saknar stöd för den allt vanligare typen Presta.

Tydliga riktlinjer om utformning av cykelservice är ett viktigt underlag för kravställande för kommuner som investerar i dessa åtgärder. Här skulle enhetlig standard kunna föreslås i cykelplanen.

#### **Förebyggande av trafikförseelser och framkomlighet**

Vägledningen är en bra strategisk grund för hur cykelinfrastrukturen kan utformas för att i möjligaste mån undvika trafiköverträdelser. Förslag på åtgärder som skulle kunna lyftas fram är t.ex. omdirigering av cykeltrafik vid signalljus, där cykeltrafik kan ledas till höger om trafiksignal och ersättas med väjningsplikt vid behov. Ett annat exempel är att i regionen verka för att tillåta högersväng mot rött. Stockholms stads trafikkontor har utrett högersväng mot röd trafiksignal för cyklister, något som förekommer i bland annat Danmark, Tyskland och Nederländerna. Erfarenheterna är goda – det har visat sig att det förbättrar framkomligheten utan att påverka trafiksäkerheten negativt.

Varken Cykelplanen eller Vägledningen nämner några förslag på hur det förebyggande arbetet mot trafikförseelser kan åtgärdas med hjälp av välfungerande cykelinfrastruktur. Förvaltningen anser att den bör kompletteras med detta.

Kartunderlag för det regionala cykelvägnätet

Enligt kartunderlaget föreslås ett av utredningsstråket gå genom Älvsjöskogen, vilket är ett av stadens naturreservat. I dagsläget finns det cykelinfrastruktur i utredningsstråkets närhet i form av en belyst grusväg som går längs med stambanan. Om denna ska uppgraderas på något sätt, t.ex. genom breddning/asfaltering, så behöver det prövas genom att man söker dispens/tillstånd från reservatsföreskrifterna.

Ett annat cykelstråk föreslås utvecklas längs väg 260 vid Skrubba-Flatenområdet. Båda sidor av väg 260 har höga naturvärden, och skyddsåtgärder och/eller kompensationsåtgärder kan därför bli aktuella vid utveckling av cykelstråket. Väster om väg 260 ligger Flatens naturreservat, och för att undvika intrång i reservatet anser förvaltningen att man i första hand utreder möjligheten att dra cykelbanan på östra sidan av väg 260.

## **Stadsbyggnadsnämnden**

**Stadsbyggnadsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 11 mars 2021 följande.

1. Stadsbyggnadsnämnden beslutar att överlämna kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.
2. Stadsbyggnadsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

*Särskilt uttalande* gjordes av Sara Stenudd m.fl. (V), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Peter Wallmark (SD), *bilaga 1*.

*Ersättaryttrande* gjordes av Mikaela Karlsson (Fi), *bilaga 1*.

**Stadsbyggnadskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 28 januari 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsbyggnadskontoret anser att den regionala cykelplanen är ett viktigt dokument med ett innehåll som stämmer väl med stadens styrdokument. Kontoret är positiva till de föreslagna strategierna för ett ökat cyklande. De utpekade stråken stämmer i stort med de utpekade pendlingsstråken i översiktsplanen och stadens cykelplan.

Kontoret instämmer i förslaget om prioriteringen av de regionala cykelvägarna. De radiella kopplingarna samt tvärkopplingarna nära de centrala delarna av regionen har stora flöden och potential att öka. Kontoret framhåller vikten av samverkan vid prioriteringen för att få ut mesta möjliga nytta. Om en utbyggnad samordnas med andra projekt kan det underlätta genomförande, möjlighet att hitta finansiering och att skapa en väl sammanhållen god gestaltning. Kontoret instämmer i att den lokala cykelinfrastrukturen är en viktig del i att möjliggöra cykling för en bredare målgrupp. Befintliga stadsmiljöer är svårare att bygga ut i eftersom det är fler funktioner som samsas om utrymmet. Ett exempel är de olika önskemålen för cykelinfrastrukturen och kollektivtrafiken där det samtidigt är viktigt att det går att kombinera på ett attraktivt sätt. Kontoret önskar därför ett resonemang om prioritering.

## Trafiknämnden

**Trafiknämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 11 mars 2021 följande.

1. Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.
2. Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

*Särskilt uttalande* gjordes av Daniel Helldén (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Patrik Silverudd (L), Johan Fälldin (C) och Mikael Valier (KD), *bilaga 1*.

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

*Särskilt uttalande* gjordes av Peter Wallmark (SD), *bilaga 1*.

**Trafikkontorets** tjänsteutlåtande daterat den 9 februari 2021 har i huvudsak följande lydelse.

### Övergripande

Trafikkontoret välkomnar förslaget till Regional cykelplan för Stockholms län, och delar den övergripande inriktningen på ökad cykling och vikten av utbyggd cykelinfrastruktur.

Stockholms stads cykelplan antogs av kommunfullmäktige 2013-02-18, och syftar till att öka andelen och antalet cyklister och göra det enklare och säkrare att cykla i Stockholm. Planens fokus är att underlätta för arbetspendling med cykel, för befintliga cyklister och för att få fler att cykla genom en väl fungerande infrastruktur med ett sammanhängande nätverk av cykelvägar. En översyn av cykelplanen pågår.

Det utpekade pendlingsnätet, som är det övergripande cykelnätet med den högsta standarden i Stockholms cykelplan, sammanfaller till stor del med de regionala cykelstråken. Mellan 2012-2018 investerade staden 1 miljard kronor i cykelinfrastruktur, och anlade ca 60 km nya och breddade cykelbanor, varav ca 40 km på det regionala nätet. 2019-2020 investerades drygt 400 miljoner kronor.

Förslaget till regional plan identifierar fem strategiska insatsområden för ökad cykling. Av dessa vill trafikkontoret särskilt framhålla betydelsen av infrastrukturåtgärder och folkhälsoaspekten av cykling och annat aktivt resande.

Det regionala samarbetet kring cykelplanering har stärkts på senare år, bland annat genom inrättande av ett Regionalt Cykelkansli i Region Stockholm, och framtagande av den första regionala cykelplanen. Stockholms stad tar en aktiv del i det regionala och mellankommunala arbetet med cykelfrågor, och har en särskilt viktig roll som kärnan i regioncentrum. Trafikkontoret bedömer att stadens insatser är av stor vikt för att uppnå även regionala mål för cykeltrafik.

I det följande kommenteras närmare de olika delarna i förslaget till remissversion av regional cykelplan.

#### Mål om ökad cykling

Målet om att cykelresorna ska utgöra 20 procent av alla resor i länet år 2030 är ett ambitiöst mål. Stockholms stad bör kunna ge ett betydande bidrag till måluppfyllelsen, men stora insatser för att göra det enklare och säkrare att cykla krävs även av andra väghållare och aktörer på både regional och nationell nivå för att målet ska kunna nås.

#### Strategiska insatsområden

##### **Cykelinfrastruktur**

Trafikkontoret instämmer i att infrastrukturåtgärder är centrala för att nå målet om 20 procents cykelandel. Åtgärder inom cykelinfrastruktur kommenteras mer utförligt under avsnittet om regional cykelinfrastruktur.

##### **Trafikinformation**

Under insatsområdet trafikinformation lyfts behovet av en genomtänkt gestaltning av regionala cykelstråk. I det bifogade planeringsunderlaget för genomförande framgår att ett första steg kan vara att gemensamt ta fram ett gestaltungsprogram.

Trafikkontoret konstaterar att den befintliga regionala stamgrenplanen för cykelvägvisning bygger på och sammanfaller med Stockholms stads cykelvägvisningsprogram.

Trafikkontoret är positivt till att regionalt och mellankommunalt samordna ett nästa steg med en ytterligare förtydligad vägvisning av de viktigaste stråken i staden och regionen. Liknande åtgärder föreslås i Stockholms cykelplan. Det ligger dock inom väghållarnas ansvar att svara för investeringar i och vägvisning av cykelinfrastrukturen, samt kontinuerligt underhåll av exempelvis skyltar och målning. Utformning, beskrivning och gestaltning av en uppdaterad vägvisning behöver därför ske med stadens och övriga väghållares förutsättningar och behov i beaktande.

#### **Kombinationsresor**

Trafikkontoret instämmer i ambitionen att underlätta för kombinationsresor med exempelvis cykel och kollektivtrafik, och behovet av cykelparkeringar vid knutpunkter, men vill framhålla att vid de större omstigningspunkterna, som Stockholms Centralstation, har staten i egenskap av fastighetsägare ett stort ansvar för att möjliggöra god tillgänglighet för cykel. Trafikförvaltningen i Region Stockholm har en viktig roll i samverkan för tillgänglighet för cykel i anslutning till pendeltågsstationer och bussterminaler.

En cykelfrämjande åtgärd för kombinationsresor som visat sig framgångsrik i länder som Danmark och Nederländerna är möjligheten att ta med cykeln på kollektivtrafiken. Frågan berörs dock i den regionala planen endast i förbifarten som ett sätt att främja cykelturism. För att kombinationsresor ska bli attraktiva bör Region Stockholm ta ett samlat grepp och utreda frågan om utökade möjligheter att ta med cykeln på kollektivtrafiken.

#### **Regional cykelinfrastruktur**

Det regionala cykelvägnätet pekar ut omkring 80 mil cykelstråk. Stockholms stad har en särskilt viktig roll som kärnan i regioncentrum. Totalt finns i staden 114 mil cykelbanor, cykelfält och gång- och cykelbanor. Runt 20 mil regionala stråk löper inom eller genom Stockholms stad, vilka i stor utsträckning sammanfaller med stadens pendlingsnät för cykel som omfattar ca 36 mil utpekade stråk för utbyggnad. En stor del av dessa tillhör regionens viktigaste och mest trafikerade. Därför är det viktigt för staden hur de regionala stråken definieras, utformas och prioriteras.

#### **Status på den regionala infrastrukturen**

Den befintliga regionala infrastrukturens status illustreras i planen, samt i en interaktiv karta som del av samrådsunderlaget, och det framgår att ca 20 procent av nätet är utbyggt enligt rekommenderad standard. Trafikkontoret bedömer att kartunderlaget behöver uppdateras i det avseendet med ett antal sträckor i Stockholms stad som åtgärdats de senaste åren. Dit hör exempelvis Lidingövägen, Torsgatan, Stadsgårdsleden samt delar av Sockenvägen, Flatenvägen, Ulvsundavägen och Bergslagsvägen.

Trafikkontoret gör vidare bedömningen att – grovt räknat – knappt 4 procent av det regionala nätet inom Stockholms stad där staden är väghållare helt saknar cykelinfrastruktur. Om de sträckor räknas bort som ingår i beslutade eller planerade åtgärder återstår i storleksordningen 2 procent som kvarstår för ett sammanhängande nät.

Vad gäller kopplingar över kommungränser är trafikkontorets uppskattning att runt 80 procent av de utpekade pendlingsstråkskopplingarna mellan Stockholm och angränsande kommuner har - eller har beslut om - cykelinfrastruktur på båda sidor. Merparten av dessa är på regionala stråk. Om även sträckor räknas in där det pågår utredningar, exploateringar eller annat planarbete som innefattar cykelkopplingar blir utfallet nästan 95 %.

Det som kvarstår är att successivt uppgradera nätet till en högre standard för bättre framkomlighet, trafiksäkerhet och komfort. Ambitionsnivån bör vara hög vid nyanläggning och breddning av befintlig infrastruktur.

Det framgår i den regionala planen att en stor del av det regionala cykelvägnätet är statlig väg, vilket innebär att Trafikverket är väghållare och därmed ansvarar för utbyggnad och underhåll av cykelvägar. Det framgår dock inte tydligt i samrådsunderlaget vilka delar av nätet som är statligt ansvar. Detta behöver förtydligas. Det kan även finnas exempel på sträckor där kommunen anges som väghållare för cykelbanor längs eller i anslutning till statlig väg, men där standardhöjningar av cykelinfrastrukturen förutsätter åtgärder inom det statliga väghållarskapet. Även dessa sträckor bör kunna identifieras och illustreras.

#### **Utbyggt nät till 2030**

Målet i den regionala planen är att det till 2030 finns ett sammanhängande regionalt cykelvägnät som bör vara utbyggt enligt rekommenderade utformningsprinciper.

Under 2018 slutfördes satsningen i Stockholms stad att investera 1 miljard kronor i cykelinfrastrukturåtgärder mellan åren 2012 och 2018. En betydande del av de mest prioriterade åtgärderna i Stockholms cykelplan har genomförts under perioden.

Totalt har 91 investeringsprojekt för utbyggnad av cykelnätet bedrivits av trafikkontoret inom ramen för cykelmiljarden och drygt 60 km cykelinfrastruktur anlagts, varav 40 km på det regionala nätet. Utöver detta tillkommer cykelinfrastruktur som byggts i samband med stadsutveckling i till exempel Norra Djurgårdsstaden, Hagastaden och Slussen, samt vid mindre exploateringsprojekt.

I framkomlighetssatsningen på cykelinfrastruktur 2019-2022 ryms ytterligare 1 miljard kronor i cykelinvesteringar. 2020 fattades 19 inriktnings- och genomförandebeslut om cykelinvesteringar, och verksamhetsplanen för 2021 rymmer 30 cykelinvesteringsprojekt samt ett antal programutredningar i tidigt skede.

En stor del av Stockholms cykelinvesteringar sker på de viktigaste regionala stråken. Flera av dessa utgör samtidigt viktiga inomkommunala länkar. RVU 2019 visade att 80 procent av cykelresorna i Stockholm har start- och målpunkter i staden, och hälften av cykelresorna sker inom innerstaden. Runt 20 procent är regionala i meningen att de görs mellan staden och övriga regionen.

### **Prioriteringar**

I förslaget till regional plan föreslås en prioriteringsvägledning med prio A respektive prio B-kopplingar. Det framgår att för att säkerställa en samordnad, strategisk och effektiv utbyggnad ska en regional cykelförhandling inledas.

Trafikkontoret konstaterar att radiella kopplingar och tvärkopplingar nära de centrala delarna av regionen är högt prioriterade och bedömer att stora delar av det regionala nätet i Stockholms stad omfattas av dessa. Det är en rimlig prioritering, som sammanfaller med huvudinriktningen i stadens investeringsplanering för cykel.

Samtidigt utgör större områden i Stockholm målpunkter i sig, som innerstaden eller Kista, och där stora delar av cykelnätet har betydelse för mer än enbart den lokala trafiken, som i sig kan vara omfattande. Det finns exempel på lokala parkvägar i centrala Stockholm som har högre cykelflöden än några av de regionala kopplingarna till grannkommuner, och huvudstråk som närmar sig 10 000 cykelpassager per dag.

För att nå mål om ökad cykling i hela regionen kommer det finnas behov av att även prioritera investeringar i andra viktiga delar av cykelnätet, som andra pendlingsstråk, huvudstråk och lokalstråk. Inte minst gäller detta i regioncentrum. Ett sådant exempel är enklare cykelfrämjande åtgärder på delar av huvudnätet för bättre finmaskighet och omskytning till dubbelriktad cykling på enkelriktade lokalgator. Olika former av medfinansiering och finansiering från länstransportplanen bör därför kunna ges till åtgärder på andra delar av cykelvägnätet än det regionala.

I trafikkontorets utredningsbeslut om stadens framkomlighetssatsning 2019-2022 konstateras att det finns behov av att planera för åtgärder som underlättar vardagscykling i bred bemärkelse genom ett ökat utrymme för exempelvis åtgärder på sträckor som kopplar till skolor och idrottsplatser.

Tyngdpunkten kommer fortsatt ligga på utbyggnaden av pendlingsnätet, som i stor utsträckning även sammanfaller med det regionala cykelnätet. Målet om utbyggnad av det regionala nätet bör trots detta ses framför allt som ett av flera medel för att nå övergripande mål om ökad cykling.

### **Utformningsstandard**

I förslaget till regional plan presenteras principer för utformning på det regionala nätet. Mer utförliga rekommendationer återfinns i den bifogade ”Vägledning för genomförande”, som kommenteras längre fram.

Trafikkontoret konstaterar att de standardnivåer som föreslås i den regionala planen i stort överensstämmer med rekommenderad standard på pendlingsstråken i Stockholms cykelplan. Inte minst gäller detta de rekommenderade breddmåten, vilka syftar till att uppnå viss funktion med utgångspunkt i dimensionerande trafiksituationer. Pendlingsstråken utgör ett övergripande cykelvägnät som ska vara till för alla, och cyklister som tar sig fram i olika takt och med olika förutsättningar kan känna sig trygga och säkra.



Stora delar av pendlingsnätet och det regionala nätet i Stockholms stad underlättar på så sätt vardagscykling i bred bemärkelse, och fyller en funktion även som huvudsakligt val för mer eller mindre lokala cykelresor inom och mellan stadsdelar. Särskilt i de tätare delarna av staden är cykeln både ett transportmedel och en del i ett attraktivt stadsliv, där det även ska vara lätt att stanna och parkera längs vägen vid en mängd olika målpunkter.

Flera av de utpekade cykelstråken berör komplexa miljöer, och innebär avvägningar mellan olika intressen och anspråk utifrån de förutsättningar som råder på platsen. Svåra avvägningar behöver ofta göras mellan cykel, gångtrafik och stombusslinjernas framkomlighet. I många korsningar kan det till exempel finnas behov av signalprioritering både för cyklister och bussar.

Generellt kan dock sägas att avsnittet om utformningsstandard med fördel skulle kunna ses över, förkortas något och formuleras mer principiellt med färre detaljer. I avsnittet görs vissa hänvisningar till andra dokument och riktlinjer. Samtidigt nämns till exempel inte Stockholms stads cykelplan och cykelhandbok som idag är de huvudsakliga utgångspunkterna för utformning av en femtedel av det regionala nätet.

I det följande kommenteras särskilt några punkter. Se även kommentarer till vägledning för genomförande.

□ I förslaget till regional plan hänvisas till SL:s utformningskrav i Ribuss vad gäller bland annat cykelinfrastruktur och cykelparkering i anslutning till busshållplatser. I de delarna hänvisas till Stockholms stads granskningssynpunkter på trafikförvaltningens remiss av RiGata hösten 2020 och de fortfarande pågående diskussionerna om förslagen i remissen.

□ Trafikkontoret instämmer i att korsningspunkter bör utformas på ett sådant sätt att framkomlighet och trafiksäkerhet för cyklister främjas. Stockholm arbetar sedan några år tillbaka mestadels med genomgående cykelbanor och cykelpassager med väjningsplikt för biltrafik. Planskilda passager är dock inte alltid möjligt eller lämpligt i täta stadsmiljöer.

□ Vad gäller trafiksignaler finns det i Stockholms stad totalt drygt 600 signalreglerade korsningar. Av dessa har hälften särskilda cykelsignaler. Nästan lika många har någon slags cykeldetektering, och inriktningen är att styrningen i trafiksignalerna fortsatt ska utvecklas så att framkomligheten för cykeln förbättras. Längs pendlingsnätet har den absoluta merparten av de cykelsignalreglerade korsningarna detektering och/eller överanmälan.

Cykling för olika målgrupper och resor

Trafikkontoret instämmer i vikten av att främja en ökad cykling på bred front genom att titta på olika målgruppers förutsättningar och på olika typer av cykelresor.

Cyklister är olika individer med olika förmågor, beteenden, och ärenden, och cykelplaneringen behöver därför utgå från de osäkra och ovana cyklisterna. Barns och äldres cyklande bör särskilt lyftas fram. Det är också viktigt att möjliggöra cykling för olika typer av resor och med olika typer av fordon. Arbetsresor har de högsta cykelandelarna idag, medan endast 6 procent av fritidsresorna sker på cykel och 4 procent av tjänsteresorna. Här finns en potential. Cykeln ska kunna vara ett självklart möjligt val för alla typer av ärenden - till och från arbete och studier, för barn och föräldrar till skola och fritidsaktiviteter, liksom för inköps- och andra service- och besöksresor.

Det är även angeläget att beakta att olika cyklar tar olika mycket plats och har olika förutsättningar att ta sig fram. Förslaget till regional plan lyfter villkoren för lastcyklar. De senaste åren har även inneburit en större mångfald av fordon med små hjul som eldrivna skateboards, hoverboards och elsparkcyklar. Mycket tyder på att utvecklingen framöver kommer att innebära en än större variation och mångfald av olika typer av cyklar och annan mikromobilitet, som löser en rad olika transportuppgifter i staden. Även detta bör lyftas i den regionala planen.

Vägledning för genomförande av regional cykelplan

Till den regionala planen bifogas Tillväxt- och regionplaneförvaltningens planeringsstöd för genomförande av planen, som omfattar avsnitt om utformningsstandard, cykelparkering, trafikinformation och kommunikation. Det framgår att vägledningen avses aktualitetsprövas och uppdateras löpande.

Trafikkontoret anser att vägledningen är ett bra underlag för fortsatt diskussion, och bedömer att en sådan bör inledas i närtid utifrån inkomna remissynpunkter i syfte att nå samsyn mellan länets väghållare kring bland annat utformningsstandard på det regionala nätet.

Kontoret väljer att i det här remissvaret inte ha heltäckande granskningssynpunkter, men vill särskilt kommentera några delar:

Breddmättet för gångtrafik på regionala gc-banor (1,8 m) är smalare än minsta rekommenderad bredd i Stockholms stads planeringsstöd för gångtrafik.

Det är inte heller önskvärt att vid nyanläggning eller breddning planera för att gångbanan används som omkörningsfil för cykeltrafiken.

Det framgår mycket riktigt att potentialen för ökad cykeltrafik är stor på de radiella stråken in mot Stockholms City. Den allra största potentialen finns dock sannolikt inom Stockholms innerstad, närförort och centrala delar av Solna och Sundbyberg, det område som i det regionala underlaget pekas ut som en regional stadskärna. Enligt RVU 2019 sker redan idag 50 procent av arbetsresorna på cykel i Stockholm inom innerstaden, med en medellängd på ca 3,5 km.

Separering genom nivåskillnader och kanststen är en av flera utformningar med olika för- och nackdelar som bör kunna användas för att tydliggöra ytor för gående respektive cyklister.

Cykelfält bör kunna övervägas även i miljöer med hastighetsbegränsningen 40 km/h, och inte enbart vid 30 km/h.

Måtten för avstånd till sidohinder, körbana och parkering skiljer sig delvis från riktlinjerna i handboken Cykeln i staden, som används vid cykelplanering i Stockholms stad. Några av måtten i den regionala vägledningen bedöms inte vara anpassade till täta stadsmiljöer, och bör därför ses över.

Det framgår att cykelbanor inte bör ha en lutning som överstiger 2 procent. Samtidigt är de regionala stråken redan utpekade geografiskt med de naturliga lutningar som finns i olika delar av vägnätet, som inte sällan är kuperat.

Rekommendationerna om sikt hämtade från VGU (som är vägledande för kommuner) är mer tillämpbara på längre sträckor i ytterstadsmiljö än i tätare stadsmiljöer, vilket bör förtydligas. 70 m bromssträcka kan motsvara ett helt kvarter i stenstaden eller i förtätad närförort. Samma sak gäller avsnittet om planskilda passager, och mer specifikt att korsningar där antalet gående/cyklister överstiger 100 i maxtimmen bör ersättas med planskildhet. Om det skulle tillämpas strikt skulle alla korsningar längs Hägerstensvägen i Stockholm med som mest 200 cyklister i maxtimmen behöva göras planskilda, vilket inte bedöms rimligt eller nödvändigt.

Vad gäller busshållplatser hänvisas till pågående granskning av och diskussioner om remiss av RiGata.

Riktlinjerna för drift och underhåll är i stort bra, men vissa detaljer behöver stämmas av gentemot de riktlinjer som staden tillämpar.

Avsnittet om cykelparkering är bitvis väldigt detaljerat, särskilt avseende riktlinjer för infartsparkering, och bör ses över. Likaså gäller avsnittet om vägmärken och vägmarkeringar. Kartunderlaget för det regionala cykelvägnätet

De utpekade regionala cykelstråken är i huvudsak desamma som pekas ut i nuvarande regionala cykelplan, men har uppdaterats något i dialog med trafikkontoret och övriga väghållare i länet. För Stockholms del har sträckningarna för ett antal stråk justerats något för att bättre anpassas till förhållandena på marken och inriktningen på de investeringar som gjorts och planeras framöver.

Trafikkontoret har utöver det några kompletterande synpunkter:

Det saknas gena kopplingar mellan Akalla och Barkarbystaden i Järfälla, samt mellan Solvalla och Rissne.

Det ser ut att finnas två parallella kopplingar mellan Stockholm och Järfälla längs Avestagatan-Ekvägen och Fagerstagatan-Lundavägen. Den senare bör utgå.

Växthusvägen mellan Stockholm och Järfälla bör vara regionalt stråk i sin helhet.

Maskvidden på det regionala nätet är generellt något tät i delar av Stockholms västerort och söderort. Till exempel kan Spångavägens regionala betydelse ifrågasättas, liksom flödena av regional cykeltrafik på Magelungsvägen. Båda sträckorna ingår fortsatt i Stockholms pendlingsnät.

Norra Stationsgatan mellan S:t Eriksgatan och Torsgatan bör ingå i det regionala nätet.

Längs Södertäljevägen bör endast cykelbanan på norra sidan mellan Bredäng och Västberga ingå i det regionala nätet.

Trafikkontoret ser stora utmaningar och liten nytta med det föreslagna utredningsstråket mellan Huddinge och Årsta genom Älvsjöskogens naturreservat och Västberga industriområde. Stråket bör utgå.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår trafikkontoret att godkänna svaret på remissen.

## Reservationer m.m.

### Exploateringsnämnden

*Särskilt uttalande* gjordes av Jonathan Metzger m.fl. (V) enligt följande.

Vi välkomnar varmt denna nya regionala cykelplan, med tydliga krav och riktlinjer. Cykelfrämjande åtgärder ligger i linje med den utveckling Vänsterpartiet vill se av minskade emissioner från personbilsarmadan och transportbilismen i Stockholms kommun. Därtill vill vi lyfta följande områden som förtjänar att belysas.

Säkerheten för barn som cyklar. Så länge den upplevs som otillräcklig kommer de föräldrar som kan välja att skjutsa, vilket ökar bilanvändningen på sträckor som annars skulle kunna cyklas av barnen, med bättre hälsa och mindre trängsel som följd. Planen behöver skallkrav för att öka tilliten till att vägar upplevs som säkra och skyltade på ett sätt så ett barn förstår. Att lära ut trafikbeteende i skola och barnomsorg är bra kompletterande åtgärder.

Cykeln som alternativ i mer utsatta områden. Enligt framlagd kartläggning cyklar kvinnor mer sällan och även barnen i områden som signaleras som mer utsatta socioekonomiskt. Här behöver långsiktiga delplaner tas fram och trafikbeteende i pedagogisk utformning ges plats i övergripande plan. Att skapa egenmakt med att kunna lita på sin förmåga att ta sig fram och orientera sig är utvecklande och hälsofrämjande. Att kunna förvara sin cykel på ett svåråtkomligt sätt för stöld är också viktigt. Cykelförvaring ska planeras i nybyggen och läggas till vid befintliga bostäder. Här kan kommunen ha stor nytta av kontakt med lokala cykelföreningar för både fritidscyklning och transportcyklning.

Promenera, gå och cykla. Många gående har dålig uppsikt över cyklister och vice versa. Detta blir extra viktigt vid busshållplatser och liknande, så här blir tydligheten i infrastrukturen av yttersta betydelse. Där den fysiska planeringen har begränsade möjligheter i stadsdelar av äldre natur, är det i första hand utrymmet för bilen som måste tas bort, med undantag för tillgänglighetsanpassning för boende.

Cykelbud istället för motoriserat bud. Att ersätta motortrafik med cykel för leveranser är en önskad utveckling; där brevbäraren kan ta sig fram, kan också andra bud ta sig fram. Vinterväglag utgör utmaningar, där Vänsterpartiet sedan tidigare framfört synpunkter på skallkrav på framkomlighet och säkerhet för den snöröjning som upphandlas eller genomförs i kommunal regi.

*Särskilt uttalande* gjordes av Christina Wallmark (SD) enligt följande.

För exploateringskontoret är det angeläget att högt ställda mål om ökad cyklning inte medför så stora kostnadshöjande åtgärder att de riskerar att bli alltför betungande ekonomisk börda för enskilda exploateringsprojekt. Exploateringskontoret vill även betona de målkonflikter som ofta finns i stadsutvecklingsprojekt. Markanspråk som finns för att åstadkomma önskad standard och kvalitet för cykelinfrastruktur kan komma i konflikt med andra mål och anspråk. Detta gäller inte minst i befintlig stadsmiljö. Här behöver det tydligare framgå att önskade satsningar görs utifrån medvetna prioriteringar.

Vi ser dock positivt på en utbyggnad av cykelinfrastrukturen i länet. En förstärkning av regionala cykelstråk och tvärkopplingar är önskvärt. För detta talar både miljöhänsyn, folkhälsa och inte minst säkerhetsaspekter. Kontoret önskar i sitt remissvar ett resonemang om prioriteringar av olika insatser. Av de fem insatsområden som presenteras i planen ingår: cykelinfrastruktur, kommunikation och kampanjer, trafikinformation, smidiga kombinationsresor samt folkhälsa.

Vi menar att två områden bör prioriteras högre: i första hand cykelinfrastruktur, i andra hand trafikinformation. Eftersom budgetutrymmet är begränsat är det viktigast att erbjuda

mer säkra och gena cykelstråk, inte minst på regional nivå. Om medborgarna erbjuds mer praktiska, gena och inte minst säkra cykelvägar, kan fler komma att välja cykeln. Frågan om trafikinformation innefattar såväl digital information som hänvisningar och skyltning.

Vi ställer oss samtidigt frågande på vilken grund och med vilka argument som cykelplanen fastslår att just 20 procent av alla resor i länet ska göras med cykel. Det är visserligen positivt med tydligt mätbara mål. Men definitionen av ”antal cykelresor” kan göras på ett flertal sätt – antal resor, antal personkilometer, antal cykelresor utöver en viss sträcka, etc. Det kan därför uppstå flera problematiska avvägningar med ett sådant mål. Om det som skrivs i sammanfattningen av cykelplanen att ”Nästan 70 procent av länets invånare skulle ha mindre än 30 minuter till arbetet om cykling tillåts på alla vägar.” Av detta följer inte med någon automatik att en så stor andel av befolkningen skulle välja att cykla till jobbet om cykling tillåts, särskilt inte vintertid.

Det bör också tas hänsyn till att en viss del av befolkningen inte arbetar (dvs är barn, går i skola, är pensionärer och därför inte har en arbetsplats att resa till). En stor del av resandet har också andra målpunkter än just arbete. Till detta kommer att en trolig effekt av coronapandemin kan vara ett fortsatt ökat hemarbete. Vi menar sammanfattningsvis att mål bör sättas med tydliga motiv och vara möjliga att uppnå – samtidigt som insatser bör göras för att underlätta cykling och cykelparkering, särskilt i anslutning till knutpunkter och hållplatser för kollektivtrafik.

## **Miljö- och hälsoskyddsnämnden**

*Särskilt uttalande* gjordes av Katarina Luhr (MP), Torbjörn Erbe m.fl. (M), Christoffer Jönsson (L) och Gunnar Caperius (C) enligt följande.

Cykling är ett av de mest klimatsmarta och yteffektiva transportmedlen och ger dessutom positiva folkhälsoeffekter. Utifrån detta ser vi grönblåa positivt på det övergripande målet i den regionala cykelplanen om att öka andelen cykelresor från 7% till 20% till 2030.

I takt med att ett transportslag ökar i omfattning tydliggörs också flaskhalsar och riskmoment och då Stockholm på många platser har begränsat med utrymme är det viktigt med en genomtänkt planering. För cykelns och andra oskyddade trafikanters del är trafiksäkerheten av yttersta vikt även i denna cykelplan. Risken är att ett trafikslag tar utrymme från ett annat, och vi ser det som viktigt att även fotgängare och långsamtgående trafikanter ges plats på ett trafiksäkert sätt. Det finns många platser i Stockholm där separerade cykel- och gångbanor saknas vilket skapar farliga konfliktpunkter där trafikslag blandas och risken för olyckor ökar.

I dessa konfliktpunkter är det helt avgörande att alla trafikanter, även cyklister, tar sitt trafikansvar vid möten, omkörningar och i närhet av oskyddade trafikanter. Stockholms stad har under de gångna åren investerat tungt i cykelinfrastruktur för att just bygga bort konfliktpunkter, men mer behöver göras och i fler kommuner.

För att cyklandet i vår region ska kunna öka så krävs det inte bara en god och trafiksäker infrastruktur på vägarna utan även kringliggande infrastruktur som tillgänglig cykelparkering och möjlighet till cykelservice vilket ökar attraktiviteten att ta cykeln. Det är positivt att regionen erbjuder kommunerna ett ekonomiskt stöd vid etablering av cykelparkeringar vid kollektivtrafiken. Målet om att det ska finnas en tillgänglig cykelparkering inom 25 meter från resenärens destination är en god ambition men i områden i staden, såsom Gamla stan och delar av city, kan detta vara en stor utmaning. Planering för tydliga och utpekade cykelparkeringar på fler platser i staden kan dock minska risken för att cyklar parkeras så att tillgänglighet för fotgängare försämras. Gällande cykelservice och -verkstäder anser vi att det är viktigt att staden uppmuntrar privata och ideella aktörer att tillhandahålla dessa tjänster. Detta kan exempelvis handla om att upplåta mark eller att uppmuntra till mobila tjänster nära våra cykelpendlingsstråk.

*Särskilt uttalande* gjordes av Emilia Bjuggren m.fl. (S) enligt följande.

Vi håller med förvaltningen om att det är angeläget att revidera den regionala cykelplanen och att mer åtgärder behövs för att nå målet om tredubblat cykelresande till år 2030. Det är anmärkningsvärt att regionen inte har analyserat orsakerna bakom att andelen cykelresor inte har ökat sedan år 2014. Det är uppenbart att det krävs ökat fokus på konkretion i planen och att slutmålet behöver kompletteras med etapp- och delmål. Berörda aktörer behöver öka samarbetet, öka resurserna till genomförande över tid och förbättra dialogen med nationella instanser. Vi håller också med förvaltningen om att satsningarna ska ses som investeringar både för att uppnå stadens och regionens trafikmål men också för att främja folkhälsan i stort.

*Särskilt uttalande* gjordes av Deniz Butros m.fl. (V) enligt följande.

Cykelfrämjande åtgärder ligger i linje med den utveckling Vänsterpartiet vill se av minskade emissioner från personbilmattan och transportbilismen i Stockholms kommun.

Förvaltningens svar innehåller många kloka synpunkter och förslag till förbättring av planen och vägledningen. Förutom att instämma i dem vill V lyfta några sammanhang där en cykelplan med stora möjligheter att kunna genomföras.

Säkerheten för barn som cyklar har låga förväntningar från föräldrar som väljer skjutsa eller kollektivtrafikalternativ. Det ökar bilanvändningen på sträckor som skulle kunna cyklas av barnen och främja hälsa, egenmakt och minskad bilanvändning på relativt korta sträckor. Planens mål är för många – skallkrav behövs för att öka tilliten till att vägar upplevs som säkra och skyltade på ett sätt så ett barn förstår. Härtill vore det utmärkt att lära ut trafikbeteende i skola och barnomsorg som pedagogiskt material som föräldrar kan ta del av. Mycket kollektivtrafik når inte träningsställen eller de tider som skall passas på unga stockholmarnas fritid. Att kunna ta sig dit och hem för egen maskin och förvara sin cykel på ett säkert sätt skulle öka tilliten till cykeln och minska stress i vardagstrafiken.

#### Cykeln som alternativ i mer utsatta områden

Enligt framlagd kartläggning cyklar kvinnor mer sällan och även barnen i områden som signaleras som mer utsatta socioekonomiskt. Här behöver långsiktiga delplaner tas fram och trafikbeteende i pedagogisk utformning ges plats i övergripande plan. Att skapa egenmakt med att kunna lita på sin förmåga att ta sig fram och orientera sig är utvecklande och hälsofrämjande. Att kunna förvara sin cykel på ett svåråtkomligt sätt för stöld är också en pusselbit i utvecklingen mot att se en vinst med investeringen i en cykel eller fler till hushållets medlemmar. Cykelförvaring ska planeras i nybyggen och läggas till vid befintliga bostäder. Här kan kommunen ha stor nytta av kontakt med lokala cyklande föreningar för både fritidscyklning och transportcyklning, när det gäller cykelvett och beteende.

#### Promenera, gå och cykla.

Många gående har dålig uppsikt över cyklister och vice versa. Det kan inte alltid vara möjligt att hålla samma höga farter för cyklisten vid busshållplatser och liknande och planeringen av påbud och markeringar är ett stort stöd för alla trafikanter som ofta delar yta. Den enskilda trafikanten blir synligare om påbud visar att här är stråk och väg jämsides och/eller korsande så uppmärksamhetshöjande åtgärder är a och o. Där den fysiska planeringen har begränsade möjligheter i stadsdelar av äldre natur, är det kanske något som måste tas bort och det är bilen med undantag för tillgänglighetsanpassning för boende.

#### Cykelbud istället för motoriserat bud.

I korthet en önskad utveckling på kortare sträckor; där brevbäraren kan ta sig fram, kan också andra bud ta sig fram. Vintertid är den stora utmaningen där förvaltningen redan givit bra synpunkter och V har lagt tidigare synpunkter på skallkrav på framkomlighet och säkerhet för den snöröjning som upphandlas eller tas i kommunal regi.

*Särskilt uttalande* gjordes av Urban Emson (SD) enligt följande.

För Sverigedemokraterna är det angeläget att högt ställda mål om ökad cykling inte medför så stora kostnadshöjande åtgärder att de riskerar att bli alltför betungande ekonomisk börda. Markanspråk som finns för att åstadkomma önskad standard och kvalitet för cykelinfrastruktur kan komma i konflikt med andra mål och anspråk. Här behöver det tydligare framgå att önskade satsningar görs utifrån medvetna prioriteringar.

Vi ser dock positivt på en utbyggnad av cykelinfrastrukturen i länet. En förstärkning av det regionala cykelstråk och tvärkopplingar är önskvärt. För detta talar både miljöhänsyn, folkhälsa och inte minst säkerhetsaspekter. Förvaltningen önskar i sitt remissvar ett resonemang om prioritering av olika insatser. Av de fem insatsområden som presenteras i planen ingår: cykelinfrastruktur, kommunikation och kampanjer, trafikinformation, smidiga kombinationsresor samt folkhälsa.

Vi menar att två områden bör prioriteras högre: i första hand cykelinfrastruktur, i andra hand trafikinformation. Eftersom budgetutrymme är begränsat är det viktigast att erbjuda mer säkra och gena cykelstråk, inte minst på regional nivå. Om medborgarna erbjuds mer praktiska, gena och inte minst säkra cykelvägar, kan fler komma att välja cykel. Frågan om trafikinformation innefattar såväl digital information som hänvisningar och skyltning.

Vi ställer oss samtidigt frågande på vilken grund och med vilka argument som cykelplanen fastslår att just 20 procent av alla resor i länet ska göras med cykel. Det är visserligen positivt med tydligt mätbara mål. Men definitionen av ”antal cykelresor” kan göras på ett flertal sätt – antal resor, anta personkilometer, antal cykelresor utöver en viss sträcka, etc. Det kan därför uppstå flera problematiska avvägningar med ett sådant mål. Om det ska skrivas i sammanfattningen av cykelplanen att ”nästan 80 procent av länets invånare ska ha mindre än 30 minuter till arbetet om cykling tillåts på alla vägar”. Av detta följer inte med någon automatik att en så stor andel av befolkningen skulle välja att cykla till jobbet om cykling tilläts, särskilt inte vintertid.

Det bör också tas hänsyn till att en viss del av befolkningen inte arbetar (dvs är barn, går i skola, är pensionärer) och därför inte har en arbetsplats att resa till. En stor del av resandet har också andra målpunkter än just arbete. Till detta kommer att en trolig effekt av att corona-pandemin kan var ett fortsatt ökat hemarbete. Vi menar sammanfattningsvis att mål bör sättas med tydliga motiv och vara möjliga att uppnå – samtidigt som insatser bör göras för att underlätta cykling och cykelparkering, särskilt i anslutning till knutpunkter och hållplatser för kollektivtrafik.

## **Stadsbyggnadsnämnden**

*Särskilt uttalande* gjordes av Sara Stenudd m.fl. (V) enligt följande.

Vi välkomnar varmt denna nya regionala cykelplan, med tydliga krav och riktlinjer. Cykelfrämjande åtgärder ligger i linje med den utveckling Vänsterpartiet vill se av minskade emissioner från personbilsarmadan och transportbilismen i Stockholms kommun.

Flera krav och rekommendationer har goda möjligheter att kraftigt öka förtroendet för Storstockholm som en cykelregion, om de väl omsätts i praktiken. Dit hör saker som att inte använda hinder för att begränsa hastigheten utan att söka en bättre utformning och att utgå från att en cyklist aldrig ska behöva anmäla sig vid en tryckknapp vid trafiksignaler.

Vi instämmer i flera av kontorets kommentarer, men har följande invändningar:

- Vi delar inte kontorets syn att texterna om utformningsstandard är för detaljerade, utan ser det som positivt att alla regionens kommuner får tydliga riktlinjer.

- Även om vi förstår utmaningarna med att följa måtten för avstånd till sidohinder, körbanan och parkering i täta stadsmiljöer så bör inte det hindra att de sätts som norm, och att avstegen bör motiveras.

Förutom dessa synpunkter vill V lyfta några områden vi tycker förtjänar att belysas.

Säkerheten för barn som cyklar. Så länge den upplevs som otillräcklig kommer de föräldrar som kan välja att skjutsa, vilket ökar bilanvändningen på sträckor som annars skulle kunna cyklas av barnen, med bättre hälsa och mindre trängsel som följd. Planen behöver skallkrav för att öka tilliten till att vägar upplevs som säkra och skyltade på ett sätt så att barn förstår. Att lära ut trafikbeteende i skola och barnomsorg är bra kompletterande åtgärder.

Cykeln som alternativ i mer utsatta områden.

Enligt framlagd kartläggning cyklar kvinnor mer sällan och även barnen i områden som signaleras som mer utsatta socioekonomiskt. Här behöver långsiktiga delplaner tas fram och trafikbeteende i pedagogisk utformning ges plats i övergripande plan. Att skapa egenmakt med att kunna lita på sin förmåga att ta sig fram och orientera sig är utvecklande och hälsofrämjande. Att kunna förvara sin cykel på ett svåråtkomligt sätt för stöld är också viktigt. Cykelförvaring ska planeras i nybyggen och läggas till vid befintliga bostäder. Här kan kommunen ha stor nytta av kontakt med lokala cykelföreningar för både fritidscyckling och transportcyckling.

Promenera, gå och cykla.

Många gående har dålig uppsikt över cyklister och vice versa. Detta blir extra viktigt vid busshållplatser och liknande, så här blir tydligheten i infrastrukturen av yttersta betydelse. Där den fysiska planeringen har begränsade möjligheter i stadsdelar av äldre natur, är det i första hand utrymmet för bilen som måste tas bort, med undantag för tillgänglighetsanpassning för boende.

Cykelbud istället för motoriserat bud.

Att ersätta motortrafik med cykel för leveranser är en önskad utveckling; där brevbäraren kan ta sig fram, kan också andra bud ta sig fram. Vinterväglag utgör utmaningar, där V sedan tidigare framfört synpunkter på skallkrav på framkomlighet och säkerhet för den snöröjning som upphandlas eller tas i kommunal regi.

*Särskilt uttalande gjordes av Peter Wallmark (SD) enligt följande.*

Vi ser positivt på en utbyggnad av cykelinfrastrukturen i länet. En förstärkning av regionala cykelstråk och tvärkopplingar är önskvärt. För detta talar både miljöhänsyn, folkhälsa och inte minst säkerhetsaspekter. Kontoret önskar i sitt remissvar ett resonemang om prioriteringar av olika insatser. Av de fem insatsområden som presenteras i planen ingår: cykelinfrastruktur, kommunikation och kampanjer, trafikinformation, smidiga kombinationsresor samt folkhälsa.

Vi menar att två områden bör prioriteras högre: i första hand cykelinfrastruktur, i andra hand trafikinformation. Eftersom budgetutrymmet är begränsat är det viktigast att erbjuda mer säkra och gena cykelstråk, inte minst på regional nivå. Om medborgarna erbjuds mer praktiska, gena och inte minst säkra cykelvägar, kan fler komma att välja cykeln. Frågan om trafikinformation innefattar såväl digital information som hänvisningar och skyltning.

Vi ställer oss samtidigt frågande på vilken grund och med vilka argument som cykelplanen fastslår att just 20 procent av alla resor i länet ska göras med cykel. Det är visserligen positivt med tydligt mätbara mål. Men definitionen av "antal cykelresor" kan göras på ett flertal sätt – antal resor, antal personkilometer, antal cykelresor utöver en viss sträcka, etc. Det kan därför uppstå flera problematiska avvägningar med ett sådant mål. Om det som skrivs i sammanfattningen av cykelplanen att "Nästan 70 procent av länets invånare skulle ha mindre än 30 minuter till arbetet om cyckling tillåts på alla vägar." Av detta följer inte med någon automatik att en så stor andel av befolkningen skulle välja att cykla till jobbet om cyckling tilläts, särskilt inte vintertid.



Det bör också tas hänsyn till att en viss del av befolkningen inte arbetar (dvs är barn, går i skola, är pensionärer och därför inte har en arbetsplats att resa till). En stor del av resandet har också andra målpunkter än just arbete. Till detta kommer att en trolig effekt av coronapandemin kan vara ett fortsatt ökat hemarbete. Vi menar sammanfattningsvis att mål bör sättas med tydliga motiv och vara möjliga att uppnå – samtidigt som insatser bör göras för att underlätta cykling och cykelparkering, särskilt i anslutning till knutpunkter och hållplatser för kollektivtrafik.

*Ersätтарыttrande* gjordes av Mikaela Karlsson (Fi) enligt följande.

Feministiskt initiativ ser väldigt positivt på den nya regionala cykelplanen. Kontoret noterar att befintliga stadsmiljöer är svårare att bygga ut eftersom det är fler funktioner som samsas om utrymmet och ger de olika önskemålen för cykelinfrastrukturen och kollektivtrafiken där det samtidigt är viktigt att det går att kombinera på ett attraktivt sätt, och det stämmer med en stadsplanering som drivits av bilismen. Motorleder har tillåtits skära rakt genom bebyggda områden och på så sätt skapat barriärer mellan närliggande stadsdelar, och det är inte så attraktivt heller. I dag tar felparkerade, trasiga och liggande elsparkcyklar mycket plats på stadens gator, något speglar andra röriga mönster i staden när stadsbyggandets viktigare uppdrag hamnar hos privata bolag. Ett regionalt låncykelsystem med många välplacerade parkerings stationer skulle göra det smidigt att kombinera cykel och kollektivtrafik i resan.

På gator och vägar har andra trafikanter, som fotgängare, cyklister och kollektivtrafikanter, fått anpassa sig efter bilarna och bilisterna, men med tanken på en hållbar stadsutveckling måste stadsbyggnadsaktörer acceptera utmaningen att arbeta med befintliga stadsmiljöer så att alla får plats på våra gator. De som väljer att pendla på ett miljövänligt sätt borde prioriteras och inte behöva välja mellan hållbarhet och säkerhet.

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.

Vi instämmer med cykelplanen och kontorets synpunkt i att den lokala cykelinfrastrukturen är en viktig del i att möjliggöra cykling för en bredare målgrupp. Om vår budgetförslag 2021 var den som styrde Stockholm skulle det innebära cykelkurser med särskilt fokus på ytterstaden och kvinnor för att bredda gruppen vuxna som cyklar och ett säkerhetspaket för ökad cykling bland barn.

## **Trafiknämnden**

*Särskilt uttalande* gjordes av Daniel Helldén (MP), Ulla Hamilton m.fl. (M), Patrik Silverudd (L), Johan Fälldin (C) och Mikael Valier (KD) enligt följande.

Den regionala cykelplanen är viktig för samordningen av arbetet med att skapa förutsättningar för ett ökat resande med cykel. För att cykeln ska vara ett attraktivt transportmedel i Stockholmsregionen så behövs ett nära samarbete mellan kommunerna och Region Stockholm. En viktig del för att fler ska se cykeln som ett alternativ är att göra det lättare att kombinera cykel och kollektivtrafik. Därför är det viktigt att understryka att planen bör bli tydligare när det gäller att undersöka möjligheten att ta med cykeln i kollektivtrafiken i högre utsträckning än vad som är fallet i dag. Erfarenheter från andra storstäder visar att detta är möjligt och ger positiva effekter. Frågan borde dock vara högst relevant även för Stockholm.

I förslaget till regional cykelplan ses också informationsinsatser och kampanjer som ett utvecklingsområde för att nå nya potentiella cyklister. Det finns dock skäl att rikta sådana

insatser inte bara gentemot potentiella cyklister utan även mot arbetsgivare och fastighetsägare. Till exempel visar erfarenheten att en av de saker som gör att människor väljer bort cykeln är bristande tillgång till exempelvis omklädningsrum och säker cykelparkering i anslutning till arbetsplatsen. Därför vore det naturligt att genom dialog med berörda aktörer sträva efter att avhjälpa dessa brister och på så sätt göra cykeln till ett mer attraktivt alternativ vid resor till och från arbetet.

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

Vi välkomnar varmt denna nya regionala cykelplan, med tydliga krav och riktlinjer. Cykelfrämjande åtgärder ligger i linje med den utveckling Vänsterpartiet vill se av minskade emissioner från personbilsarmadan och transportbilismen i Stockholms kommun.

Flera krav och rekommendationer har goda möjligheter att kraftigt öka förtroendet för Storstockholm som en cykelregion, om de väl omsätts i praktiken. Dit hör saker som att inte använda hinder för att begränsa hastigheten utan att söka en bättre utformning och att utgå från att en cyklist aldrig ska behöva anmäla sig vid en tryckknapp vid trafiksignaler.

Vi instämmer i flera av kontorets kommentarer, men har följande invändningar:

- Vi delar inte kontorets syn att texterna om utformningsstandard är för detaljerade, utan ser det som positivt att alla regionens kommuner får tydliga riktlinjer.

- Även om vi förstår utmaningarna med att följa måtten för avstånd till sidohinder, körbana och parkering i täta stadsmiljöer så bör inte det hindra att de sätts som norm, och att avstegen bör motiveras.

Förutom dessa synpunkter vill V lyfta några områden vi tycker förtjänar att belysas.

#### Säkerheten för barn som cyklar

Så länge den upplevs som otillräcklig kommer de föräldrar som kan välja att skjutsa, vilket ökar bilanvändningen på sträckor som annars skulle kunna cyklas av barnen, med bättre hälsa och mindre trängsel som följd. Planen behöver skullkrav för att öka tilliten till att vägar upplevs som säkra och skyltade på ett sätt så ett barn förstår. Att lära ut trafikbeteende i skola och barnomsorg är bra kompletterande åtgärder.

#### Cykeln som alternativ i mer utsatta områden

Enligt framlagd kartläggning cyklar kvinnor mer sällan och även barnen i områden som signaleras som mer utsatta socioekonomiskt. Här behöver långsiktiga delplaner tas fram och trafikbeteende i pedagogisk utformning ges plats i övergripande plan. Att skapa egenmakt med att kunna lita på sin förmåga att ta sig fram och orientera sig är utvecklande och hälsofrämjande. Att kunna förvara sin cykel på ett svåråtkomligt sätt för stöld är också viktigt. Cykelförvaring ska planeras i nybyggen och läggas till vid befintliga bostäder. Här kan kommunen ha stor nytta av kontakt med lokala cykelföreningar för både fritidscyckling och transportcyckling.

#### Promenera, gå och cykla

Många gående har dålig uppsikt över cyklister och vice versa. Detta blir extra viktigt vid busshållplatser och liknande, så här blir tydligheten i infrastrukturen av yttersta betydelse. Där den fysiska planeringen har begränsade möjligheter i stadsdelar av äldre natur, är det i första hand utrymmet för bilen som måste tas bort, med undantag för tillgänglighetsanpassning för boende.

#### Cykelbud istället för motoriserat bud

Att ersätta motortrafik med cykel för leveranser är en önskad utveckling; där brevbäraren kan ta sig fram, kan också andra bud ta sig fram. Vinterväglag utgör utmaningar, där V sedan tidigare framfört synpunkter på skullkrav på framkomlighet och säkerhet för den snöröjning som upphandlas eller tas i kommunal regi.

*Särskilt uttalande* gjordes av Peter Wallmark (SD) enligt följande.

För Sverigedemokraterna är det angeläget att högt ställda mål om ökad cykling inte medför så stora kostnadshöjande åtgärder att de riskerar att bli alltför betungande ekonomisk börda. Markanspråk som finns för att åstadkomma önskad standard och kvalitet för cykelinfrastruktur kan komma i konflikt med andra mål och anspråk. Här behöver det tydligare framgå att önskade satsningar görs utifrån medvetna prioriteringar.

Vi ser dock positivt på en utbyggnad av cykelinfrastrukturen i länet. En förstärkning av regionala cykelstråk och tvärkopplingar är önskvärt. För detta talar både miljöhänsyn, folkhälsa och inte minst säkerhetsaspekter. Förvaltningen önskar i sitt remissvar ett resonemang om prioriteringar av olika insatser. Av de fem insatsområden som presenteras i planen ingår: cykelinfrastruktur, kommunikation och kampanjer, trafikinformation, smidiga kombinationsresor samt folkhälsa.

Vi menar att två områden bör prioriteras högre: i första hand cykelinfrastruktur, i andra hand trafikinformation. Eftersom budgetutrymmet är begränsat är det viktigast att erbjuda mer säkra och gena cykelstråk, inte minst på regional nivå. Om medborgarna erbjuds mer praktiska, gena och inte minst säkra cykelvägar, kan fler komma att välja cykeln. Frågan om trafikinformation innefattar såväl digital information som hänvisningar och skyltning.

Vi ställer oss samtidigt frågande på vilken grund och med vilka argument som cykelplanen fastslår att just 20 procent av alla resor i länet ska göras med cykel. Det är visserligen positivt med tydligt mätbara mål. Men definitionen av ”antal cykelresor” kan göras på ett flertal sätt – antal resor, antal personkilometer, antal cykelresor utöver en viss sträcka, etc. Det kan därför uppstå flera problematiska avvägningar med ett sådant mål. Om det som skrivs i sammanfattningen av cykelplanen att ”Nästan 70 procent av länets invånare skulle ha mindre än 30 minuter till arbetet om cykling tillåts på alla vägar.” Av detta följer inte med någon automatik att en så stor andel av befolkningen skulle välja att cykla till jobbet om cykling tillåts, särskilt inte vintertid.

Det bör också tas hänsyn till att en viss del av befolkningen inte arbetar (dvs är barn, går i skola, är pensionärer och därför inte har en arbetsplats att resa till). En stor del av resandet har också andra målpunkter än just arbete. Till detta kommer att en trolig effekt av Coronapandemin kan vara ett fortsatt ökat hemarbete. Vi menar sammanfattningsvis att mål bör sättas med tydliga motiv och vara möjliga att uppnå – samtidigt som insatser bör göras för att underlätta cykling och cykelparkering, särskilt i anslutning till knutpunkter och hållplatser för kollektivtrafik.