



Tid: 28 augusti 2007 kl 16.30 – 16.45

Plats: Bråvallasalen, Stadshuset

Justerat: 3 september 2007

Mikael Söderlund

Jan Valeskog

Närvarande:

Ledamöter

Mikael Söderlund (m), ordförande

Jan Valeskog (s) vice ordförande

Berthold Gustavsson (m)

Tord Bergstedt (m)

Anna Johansson (m)

Annika Davidsson (m)

Annika Ödebrink (s)

Jimmy Lindgren (s)

Letti Freivalds (s)

Torhild Lamo (v)

Mats Lindqvist (mp)

Ersättare

Bo Arkelsten (m)

tjänstgörande

Datevig Mardrossian Lönn (m)

§§ 9 - 32

Christoffer Kuckowski (m)

Anna Manhag (m)

Åsa Nilsson Söderström (fp)

tjänstgörande

Charlotte Svensson (s)

Adnan Bozkurt (s)

Milly Namiro Darlson (s)

Lars Randerz (s)

Kajsa Stenfelt (v)

Hampus Rubaszkin (mp)

Tjänstemän

Trafikdirektör Magdalena Bosson och nämndsekreteraren Åse Geschwind.

Vidare tjänstemännen vid kontoret Erik Andersson, Louise Bill, Ted Ell, Lars Jolérus, Eva Leijon, Ulla Ritzén, Anette Scheibe och Marita Söderqvist samt biträdande borgarrädssekreteraren från roteln Magnus Thulin.

§ 31

Planeringsprinciper för nya cykelbanor i Stockholm, med konkreta exempel

Dnr T2007-313-01112

Bordlagt 15 maj 2007 nr 10 och 12 juni 2007 nr 42

Trafikkontoret hade den 10 april 2007 avgivit tjänsteutlåtande i rubricerade ärende, till vilket hänvisas. I tjänsteutlåtandet föreslogs enligt följande:

1. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner redovisningen.
2. Nämnden ger trafikkontoret i uppdrag att i detalj undersöka redovisade sju objekt där alternativ till cykeltrafik på huvudgator finns samt ger kontoret i uppdrag att fortsätta arbetet enligt gällande cykelplaner.

Yrkanden

Bifall yrkades till kontorets förslag.

Ordföranden Mikael Söderlund m fl (m) och tjänstgörande ersättaren Åsa Nilsson Söderström (fp) yrkade bifall till förslag som redovisas i **bilaga I1**.

Ledamoten Torhild Lamo (v) yrkade bifall till förslag som redovisas i **bilaga I2**.

Ledamoten Mats Lindqvist (mp) yrkade bifall till förslag som redovisas i **bilaga I3**.

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslöt, efter propositioner på framställda yrkanden, enligt det av ordföranden Mikael Söderlund m fl (m) och tjänstgörande ersättaren Åsa Nilsson Söderström (fp) framställda yrkandet d v s:

1. Trafikkontoret ska arbeta för en tydlig samordning av arbetet med framkomlighet för stadens alla trafikslag.
2. Trafikkontoret ska i detalj undersöka de i tjänsteutlåtandet redovisade sju objekten där alternativ till cykeltrafik på huvudgator finns.
3. Trafikkontoret ska identifiera utsatta konfliktpunkter mellan cyklar/gångtrafikanter och föreslå åtgärder, dels för att öka kunskapen om hastigheter, skaderisker och konflikter och dels för att sänka hastigheterna.
4. Trafikkontoret ska omgående påbörja arbetet med en attitydkampanj och trafikvettskampanj riktad mot vuxna.
5. Trafikkontoret ska aktivt driva frågorna om sammankoppling av cykelnätet med grannkommunerna.
6. Därutöver anføres följande:

Det är glädjande att antalet cyklister ökat. Antalet cyklister som passerar innerstadssnittet har ökat med 55 % sedan 1998. Att ta sig fram på cykel är idag en viktig del av infrastrukturen. Mellan 1998 och 2006 har det tillkommit ca 10 mil cykelvägar, cykelbanor och cykelfält i Stockholm. Stadens huvudgator för bilar har i stor utsträckning även blivit huvudstråk för cykeltrafiken. I en växande storstad med begränsade gatu- och vägutrymmen innebär trafikplanering i princip alltid målkonflikter mellan olika trafikslag. Särskilt tydligt blir det i innerstaden där huvudgatorna i dag ska tillgodose långt fler funktioner än vad de en gång byggdes för.

Stockholms gaturum är stadens blodomlopp och en förutsättning för en levande, tillgänglig och dynamisk stad. En välplanerad och välfungerande trafik bidrar till ökad

trygghet, bättre miljö, hjälper människor att få sina livspussel att gå ihop samt är en förutsättning för staden och regionens utveckling och tillväxt.

På grund av det begränsade gatuutrymmet uppstår ofta målkonflikter mellan olika trafikslag (gående, bilister, cyklister, kollektivtrafik, näringsliv etc). Detta behöver inte alltid vara negativt utan snarare en del i den dynamiska stadens utveckling. För att minimera de negativa aspekterna i konflikten mellan olika trafikslag krävs en strukturerad och planerad överblick av arbetet med framkomlighet. Det är viktigt att det finns en bra samordning av trafikkontorets arbete så att alla trafikslag ges goda förutsättningar.

I samband med ärende om framkomlighet fick kontoret i uppdrag att återkomma till nämnden och redovisa ett förslag till avvägningsprinciper mellan olika trafikslag. Kontoret måste få en samlad bild av stadens åtgärder på gatunätet, bl.a. genom att se vilken effekt de olika sektorsprogram som fastställts i nämnden och KF, bl.a. för cykeltrafik och trafiksäkerhet orsakat.

Sektorplanerna har börjat genomföras utan att det funnits uttalade kriterier för vilken nivå som är godtagbart för andra grupper framkomlighet. Kriterier saknas t.ex. för framkomlighet för bussar, bilar och företagens transporter.

För att Stockholm ska bli mer framkomlig för stadens medborgare krävs det att man lyfter blicken och flyttar fokus från enskilda sektorer, t.ex. cykelfrågor, till gaturummet i sin helhet.

Det gäller att hitta en sammanvägning och belysa konsekvenserna för alla trafikslag. När det gäller genomförandet av cykelplaner bör kopplingen till andra kommuner tydligare redovisas.

Arbetet med cyklisters beteende i trafiken ska integreras med övriga trafikanters beteende för en ökad säkerhet samt ökad förståelse hos medborgarna för målkonflikterna mellan trafikanterna. Det finns ett flertal ställen i staden där konflikterna är särskilt stora. Långholmsgatan, Tegelbacken och Götgatan är till exempel attraktiva färdvägar för cyklister där samtidigt många mycket riskabla situationer uppstår dels mellan cyklar och bilar men i minst lika hög grad mellan cyklar och gående. Ökad övervakning av olycksdrabbade cykelstråk samt informationsinsatser mot medborgarna ska vara en viktig del i arbetet med en bättre och säkrare trafik i Stockholm.

Oskyddade trafikanter, såsom barn och rörelsehindrade har t.ex. inte det skydd som krävs idag vid delade gång- och cykelbanor på grund av höga hastigheter och ett oaktsamt beteende.

Arbetet med att minska konflikterna ska fortsätta. I det kommande arbetet med att förverkliga cykelplanerna för staden ska de mest utsatta korsningspunkterna identifieras och prioriteras genom t ex s k cykelboxar eller hastighetsdämpande åtgärder på cykelbanorna/cykelfälten. I ljuset av den överhettade anläggningsmarknaden bör också nödvändiga reinvesteringar i det befintliga nätet prioriteras före nyanläggning. Risken är annars stor för mycket höga investeringskostnader. Genomförandebeslut i enlighet med cykelplanerna ska nämndbehandlas.

Reservationer

Mot beslutet reserverade sig vice ordföranden Jan Valeskog mf l (s) med hänvisning till kontorets förslag.

Mot beslutet reserverade sig ledamoten Torhild Lamo (v) med hänvisning till sitt yrkande i **bilaga I2**.

Mot beslutet reserverade sig ledamoten Mats Lindqvist (mp) med hänvisning till sitt yrkande i **bilaga I3**.

Ersättaryttrande

Ersättaryttrande gavs av ersättaren Kajsa Stenfelt (v) i enligt **bilaga I2**.

Vid protokollet
Åse Geschwind

Rätt utdraget intygar:

Trafik- och renhållningsnämnden
2007-08-28

Tillhör ärende 31

Planeringsprinciper för nya
cykelbanor i Stockholm, med
konkreta exempel.

Mikael Söderlund m.fl. (m)
Inge-Britt Lundin m.fl. (fp)
Anders Broberg (kd)

Förslag till beslut

- Att trafikkontoret ska arbeta för en tydlig samordning av arbetet med framkomlighet för stadens alla trafikslag,
- att trafikkontoret i detalj ska undersöka de i tjänsteutlåtandet redovisade sju objekten där alternativ till cykeltrafik på huvudgator finns,
- att trafikkontoret ska identifiera utsatta konfliktpunkter mellan cyklar/gångtrafikanter och föreslå åtgärder, dels för att öka kunskapen om hastigheter, skaderisker och konflikter och dels för att sänka hastigheterna,
- att trafikkontoret omgående ska påbörja arbetet med en attitydkampanj och trafikvettskampanj riktad mot vuxna,
- att trafikkontoret aktivt driver frågorna om sammankoppling av cykelnätet med grannkommunerna,
- att därutöver anföra följande:

Det är glädjande att antalet cyklister ökat. Antalet cyklister som passerar innerstadssnittet har ökat med 55 % sedan 1998. Att ta sig fram på cykel är idag en viktig del av infrastrukturen. Mellan 1998 och 2006 har det tillkommit ca 10 mil cykelvägar, cykelbanor och cykelfält i Stockholm. Stadens huvudgator för bilar har i stor utsträckning även blivit huvudstråk för cykeltrafiken. I en växande storstad med begränsade gatu- och vägutrymmen innebär trafikplanering i princip alltid målkonflikter mellan olika trafikslag. Särskilt tydligt blir det i innerstaden där huvudgatorna i dag ska tillgodose långt fler funktioner än vad de en gång byggdes för.

Stockholms gaturum är stadens blodomlopp och en förutsättning för en levande, tillgänglig och dynamisk stad. En välplanerad och välfungerande trafik bidrar till ökad trygghet, bättre miljö, hjälper människor att få sina livspussel att gå ihop samt är en förutsättning för staden och regionens utveckling och tillväxt.

På grund av det begränsade gatuutrymmet uppstår ofta målkonflikter mellan olika trafikslag (gående, bilister, cyklister, kollektivtrafik, näringsliv etc). Detta behöver inte alltid vara negativt utan snarare en del i den dynamiska stadens utveckling. För att minimera de negativa aspekterna i konflikten mellan olika trafikslag krävs en strukturerad och planerad överblick av arbetet med framkomlighet. Det är viktigt att det finns en bra samordning av trafikkontorets arbete så att alla trafikslag ges goda förutsättningar.

I samband med ärende om framkomlighet fick kontoret i uppdrag att återkomma till nämnden och redovisa ett förslag till avvägningsprinciper mellan olika trafikslag. Kontoret måste få en samlad bild av stadens åtgärder på gatunätet, bl.a. genom att se vilken effekt de olika sektorsprogram som fastställts i nämnden och KF, bl.a. för cykeltrafik och trafiksäkerhet orsakat.

Sektorplanerna har börjat genomföras utan att det funnits uttalade kriterier för vilken nivå som är godtagbart för andra gruppers framkomlighet. Kriterier saknas t.ex. för framkomlighet för bussar, bilar och företagens transporter.

För att Stockholm ska bli mer framkomlig för stadens medborgare krävs det att man lyfter blicken och flyttar fokus från enskilda sektorer, t.ex. cykelfrågor, till gaturummet i sin helhet.

Det gäller att hitta en sammanvägning och belysa konsekvenserna för alla trafikslag. När det gäller genomförandet av cykelplaner bör kopplingen till andra kommuner tydligare redovisas.

Arbetet med cyklisters beteende i trafiken ska integreras med övriga trafikanters beteende för en ökad säkerhet samt ökad förståelse hos medborgarna för målkonflikterna mellan trafikanterna. Det finns ett flertal ställen i staden där konflikterna är särskilt stora. Långholmsgatan, Tegelbacken och Götgatan är till exempel attraktiva färdvägar för cyklister där samtidigt många mycket riskabla situationer uppstår dels mellan cyklar och bilar men i minst lika hög grad mellan cyklar och gående. Ökad övervakning av olycksdrabbade cykelstråk samt informationsinsatser mot medborgarna ska vara en viktig del i arbetet med en bättre och säkrare trafik i Stockholm. Oskyddade trafikanter, såsom barn och rörelsehindrade har t.ex. inte det skydd som krävs idag vid delade gång- och cykelbanor på grund av höga hastigheter och ett oaktsamt beteende.

Arbetet med att minska konflikterna ska fortsätta. I det kommande arbetet med att förverkliga cykelplanerna för staden ska de mest utsatta korsningspunkterna identifieras och prioriteras genom t ex s k cykelboxar eller hastighetsdämpande åtgärder på cykelbanorna/cykelfälten. I ljuset av den överhettade anläggningsmarknaden bör också nödvändiga reinvesteringar i det befintliga nätet prioriteras före nyanläggning. Risken är annars stor för mycket höga investeringskostnader. Genomförandebeslut i enlighet med cykelplanerna ska nämndbehandlas.

Tillhör § 31, bilaga I2

Trafik- och renhållningsnämnden
2007-08-28

Tillhör ärende 31

Planeringsprinciper för nya
cykelbanor i Stockholm, med
konkreta exempel

Torhild Lamo, Kajsa Stenfelt (v)

Förslag till beslut

Att trafik- och renhållningsnämnden godkänner redovisningen.

Att därutöver anföra följande:

Trafikkontoret redogör mycket tydligt i sitt förslag varför cykelbanor som huvudregel bör ligga på huvudgator. Framkomligheten förbättras för cyklister och när det är tillrättalagt för cykling, bland annat genom att man etablerar cykelbanor, ökar säkerheten för alla trafikanter.

Tillhör § 31, bilaga I3

Trafik- och renhållningsnämnden
2007-08-28

Tillhör ärende 31

Planeringsprinciper för nya
cykelbanor i Stockholm, med
konkreta exempel

Mats Lindqvist (mp)

Förslag till beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar

- att i huvudsak godkänna Trafikkontorets redovisning,
- att avslå kontorets förslag att undersöka sju objekt för alternativ till cykeltrafik på huvudgator,
- att fortsätta arbetet med cykelbanornas utbyggnad enligt cykelplan 2005 och cykelplan 2006,

samt att därutöver anföra följande:

Cyklandet fortsätter att öka. De positiva hälso- och miljöeffekterna står klara för allt fler, och vi kan räkna med en fortsatt kraftig ökning. Om de senaste årens trend med mildt väder kvarstår så förlängs också cykelsäsongen. I samband med ett permanentande av trängselavgifterna minskar konflikten mellan trafikslagen cykel och bil, samtidigt som platsbehovet för cyklande ökar. Redan idag har vi kapacitetsproblem på cykelbanorna, bl.a. vid Slussen. Att därför dra ner ambitionerna på cykelområdet är mycket olyckligt. En rimligare slutsats borde vara att snarare prioritera om resurser för att tidigarelägga angelägna cykelbaneprojekt.