



PM 2010: RII (Dnr 314-986/2009, 314-1171/2009)

En gång- och cykelvänlig stad

Skrivelse av Carin Jämtin (s)

Att göra Stockholm till en levande stad att gå och cykla i

Skrivelse av Emilia Hagberg (mp)

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande
Skrivelse av Carin Jämtin (s) om ”En gång- och cykelvänlig stad” samt skrivelse av Emilia Hagberg (mp) om ”Att göra Stockholm till en levande stad att gå och cykla i” anses besvarade med vad som anförs i denna promemoria.

Föredragande borgarrådet Ulla Hamilton anför följande.

Ärendet

Carin Jämtin (s) föreslår i en skrivelse den 4 maj 2009 att staden kartlägger och åtgärdar mötespunkter mellan gång- och cykeltrafikanter i de stora stråken, verkar för att låncykelssystemet utvidgas i innerstaden och med stationer vid de stora knutpunkterna i ytterstaden, exempelvis Farsta och Älvsjö, att staden bygger ut fler cykelparkeringar vid de stora målpunkterna och genomför ett program för säkrare huvudgator i enlighet med skrivelsen. Carin Jämtin vill också att staden tillskapar en säkrare parkeringsövervakning i dialog med Stockholm och stockholmarna och initierar ett samarbete med polisen för att höja trafikmoralen i Stockholm samt att investerings- takten för cykelnätet ska klargöras och utökas.

I en skrivelse den 26 maj 2009 föreslår Emilia Hagberg (mp) en rad åtgärder för att främja gång- och cykeltrafik och skapa en levande stad. Bland annat föreslår Emilia Hagberg att bredda trottoarer, införa gröna vågen för gående och cyklister, begränsa hastigheten till 20-30 km/h på fler gator och upprätta fler övergångsställen, införa gångstråk från Norrtull till Medborgarplatsen, skapa en gång- och cykelzon i Östra city, bygga ut cykelnätet i hela staden, införa en cykelreseplanerare och utveckla systemet med låncyklar m.m.

Beredning

Skrivelserna har remitterats till stadsledningskontoret och trafik- och renhållningsnämnden.

Stadsledningskontoret vill framhålla att det pågår en rad åtgärder för att förbättra framkomligheten i staden både för väg och kollektivtrafik såväl för gång- och cykeltrafik. Kontoret kan konstatera att för flertalet av åtgärdsförslagen i skrivelserna av

Carin Jämtin (s) och Emilia Hagberg (mp) har åtgärder redan genomförts, pågår eller ingår i stadens planering.

Trafik- och renhållningsnämnden konstaterar att mycket av det de båda skrivelserna tar upp redan genomförs samt ska genomföras.

Mina synpunkter

Det är mycket glädjande att oppositionen är engagerad i dessa frågor som är av central betydelse för en fungerande och trafiksäker stad. Carin Jämtins och Emilia Hagbergs respektive skrivelser tar dock upp en mängd förslag som redan genomförts, pågår eller ingår i stadens planering.

Arbetet med att kartlägga och åtgärda mötespunkter mellan gång- och cykeltrafikanter i de stora stråken pågår. Under 2010 planerar trafikkontoret att inventera alla gång- och cykelpassager i Stockholm. Trafikkontoret planerar även en djupgående analys av trafikolyckor med gående och cyklister. Utifrån resultaten från inventeringen och analysen planerar kontoret sedan att ta fram en åtgärds- och prioriteringsplan för utsatta platser.

Under 2010 kommer trafikkontoret presentera ett nytt trafiksäkerhetsprogram för trafik- och renhållningsnämnden. Staden behöver fokusera sitt trafiksäkerhetsarbete för att bli mest effektiv och i programmet anges inriktningen för hur Stockholm ska arbeta med trafiksäkerhet fram till år 2020.

Utökning av lånecykelsystemet till närförorter och förorter har trafikkontoret diskuterat med Clear Channel och preliminärt kommit överens om att genomföra denna utökning när man utplacerat ca 125 stationer innanför stadens tullar.

Nya cykelparkeringar vid stora målpunkter finns med i stadens planering. I t.ex. Älvsjö ska ett parkeringsgarage för cyklar upprättas och på andra platser byggs det redan.

Carin Jämtin lyfter bl.a. upp frågan om bristande efterlevnad av trafikregler. Det är en fråga som staden arbetar målmedvetet med. Under 2010 kommer t.ex. trafikkontoret tillsammans med Polisen och NTF fortsätta med publika informationskampanjer. Jag håller med om att den bristande efterlevnaden av trafikregler är ett problem i Stockholm men det är en polisiär fråga. Det är därför glädjande att det under den här mandatperioden, sedan 2006, tillkommit drygt 900 nya poliser i Stockholms län. Mellan år 2008 och 2009 ökade dessutom antalet arbetstimmar för poliser i yttre tjänst i Stockholms län med drygt elva procent. Samtidigt är det viktigt att påpeka att alla aktörer i Stockholmstrafiken har ett ansvar för helheten. Det är viktigt att visa hänsyn och ha en tillmötesgående attityd gentemot andra aktörer. Trafiksäkerheten är beroende av att alla tar sitt ansvar.

Jag är den första att instämma i att det fortfarande finns mycket kvar att göra för att Stockholm ska bli ännu bättre för gående och cyklister. Det är dock inte ansvarsfullt att, som Emilia Hagberg gör, totalt blunda för helheten i Stockholms infrastruktur.

Att bygga Nordens längsta gågatan från Norrtull till Medborgarplatsen och skapa en gång- och cykelzon i Östra City kan tyckas vara framtidssyftande och nytänkande men utan en helhetsbild och insikt i vad konsekvenserna blir är det antagligen förödande för Stockholms sårbara infrastruktur.

Att bredda trottoarer och ge mer plats för gående, införa ”gröna vågen” för gående och cyklister och upprätta fler övergångsställen är något som staden arbetar med

men det går inte att blunda för de konsekvenser som förändringarna medför. Att fatta dessa beslut kräver noggranna konsekvensutredningar och jag vet att trafikkontoret arbetar med detta. Vid de platser där det är möjligt genomförs detta redan, på andra platser får staden hitta andra lösningar.

Ur ett populistiskt synsätt är det alltid roligare att satsa på nytt än att ta hand om det som vi redan har. Jag kommer verka för att ny infrastruktur för cyklister och gående byggs men det får inte gå ut över de underhållsatsningar staden måste göra i den befintliga infrastrukturen. 30 procent av alla cykelolyckor orsakas av dåligt underhåll och det är något som vi inte kan blunda för. Det är dessutom inte alltid som allmänhetens uppfattning om vad som är säkert överensstämmer med vad som faktiskt är säkert och tryggt enligt objektiva kriterier. Till exempel visar studier tydligt att risken för att skadas vid passage på ett övergångsställe, både bevakade och obevakade, är betydligt större än vid passage i korsning utan övergångsställe. Risken att skadas på ett obevakat övergångsställe är 2,4 gånger större än på platser utan markering, vid passage i signalreglerat övergångsställe är risken 2,0 gånger större. Anledningen till den ökade olycksrisken är troligtvis att de gående invaggas i en falsk känsla av säkerhet vid övergångsställen. Givetvis ska vi fortsätta bygga övergångsställen, men detta exemplifierar att det är ytterst viktigt att komma ihåg att det är många parametrar som ska spela in och att det är en helhetssyn som är avgörande för att vi ska ha en fungerande och trafiksäker infrastruktur i Stockholm.

Stockholmsregionens infrastruktursatsningar måste ses i en helhet och alla åtgärder som genomförs kräver noggranna konsekvensutredningar. Det är därför mycket positivt att trafik- och renhållningsnämnden beslutat att foga samman cykelplanerna för inner- och ytterstaden samt att se cykelfrågan i ett regionalt perspektiv.

Det är viktigt att stadens cykelplanering fortsätter att fokusera på pendlingscyklister och arbetsresor. Jag anser att cykeln är ett transportslag. Genom att fokusera på pendlingscyklister och arbetsresor och tänka i stråk kommer stadens investeringar många till nytta och cyklingen blir på så sätt ett allt mer betydelsefullt inslag i transportsystemet. Fokusering på särskilda utpekade stråk innebär att en ökad tydlighet gentemot cyklister och andra trafikanter uppnås och att investeringsmedlen kan användas mer effektivt.

Det är Vägverket som har ansvaret för den regionala cykelplaneringen. Hittills har planeringen inte resulterat i något konkret resultat. Det är en brist och jag anser att det är hög tid att få fart på den regionala cykelplaneringen samt att den bör inriktas på pendlingscyklister före rekreationscyklister. Mätningar vid de stora pendlarcykelstråken visar att ca 40 % av cyklisterna kommer från andra kommuner. Detta ställer stora krav på ett regionalt tänk när det gäller cykelplanering. Innerstaden är en naturlig målpunkt för en stor del cyklister, men på grund av stadens geografiska förutsättningar är innerstaden också en plats många passerar igenom. Jag anser därför att det är viktigt att trafikkontoret får en framträdande roll i ett regionalt samarbete mellan Vägverket och regionens kommuner.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande
Skrivelse av Carin Jämtin (s) om ”En gång- och cykelvänlig stad” samt skrivelse
av Emilia Hagberg (mp) om ”Att göra Stockholm till en levande stad att gå och
cykla i” anses besvarade med vad som anförs i denna promemoria.

Stockholm den 25 mars 2010

ULLA HAMILTON

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Skrivelse av Carin Jämtin (s)
3. Skrivelse av Emilia Hagberg (mp)

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet *Roger Mogert* (s) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

1. Delvis bifalla föredragande borgarråds förslag.
2. Därutöver anför följande

Vi vill understryka vikten av en trafiksäker planering för cyklister i Stockholm. I nuläget, med stora ombyggnationer och hård trafikbelastning i innerstaden, ser vi det som än viktigare med tydligt avgränsade cykelfält för cyklister. Vi önskar också se att de ”cyklerutor” som tillkommit vid trafikljus på många platser i staden både utökas i antal och målas synliga på de ställen där färgen försvunnit.

Det är viktigt med tydlig skyltning för att undvika krockar mellan cyklister och gångtrafikanter. Stockholms innerstad har vissa rejält otydliga platser i detta avseende. Två exempel är cykelbanan längs med Munkbron förbi Riddarhuset där många turister promenerar trots att det enbart är cykelbana, samt sträckan mellan Tegelbacken och Stadshuset där otydlig dirigeringsleder leder till gående i cykelfälten. Detta bör åtgärdas.

Vi anser vidare att det finns tydliga målpunkter även utanför tullarna dit låncykelsystemet borde introduceras. Vi ser heller ingen argumentering för trafikkontorets ståndpunkt. Låncykelsystemet fungerar väl för turister och besökare, men används också av stockholmarna. Att de flesta målpunkter finns i innerstaden är inget självklart argument, eftersom det inte är säkert att de som ska transportera sig till målpunkterna finns i innerstaden. Innan en argumentering presenteras tillsammans med trafikkontorets ståndpunkt så är den svår att värdera.

Vi kan konstatera att det enda exempel som lyfts fram i ärendet när det gäller etablering av nya cykelparkeringar härrör från 2005/2006, alltså förra mandatperioden. På samma sätt så hänvisar ärendet, när det gäller situationen på huvudgatorna, till ett trafiksäkerhetsprogram som är under framtagande. Det är glädjande att ett program kommer att kunna behandlas under mandatperioden. Det är dock också viktigt att komma ihåg att ett trafiksäkerhetsprogram arbetades fram under förra mandatperioden, liksom ett arbete för säkra huvudgator. Detta avbröts och skrotades av den tillträdande borgerliga majoriteten som därefter har ägnat hela mandatperioden åt ett programarbete. När programmet nu presenteras får vi ta ställning till om det var en riktig prioritering av stadens politiska majoritet.

När det gäller parkeringsreglernas efterlevnad så kan vi konstatera att den borgerliga majoriteten där, liksom på andra områden sätter formen före innehållet. Det är ingen hemlighet att både majoritetens syn på brott mot parkeringsreglerna, som finns väl dokumenterad i kommunfullmäktiges protokoll, samt privatiseringsiver har lett till att verksamheten uppvisat dåliga resultat. Det räcker med att ta en promenad utmed någon av gatorna kring Stadshuset för att visa att någon åtgärd behöver vidtas för att effektivisera verksamheten (i betydelsen uppnå målen).

Till sist kan vi konstatera att föredragande borgarrådets kommentar till investeringstakten i stadens egna cykelplaner endast är att staden måste välja mellan att bygga nytt och att underhålla det som redan byggts. Borgarrådet för också ett resonemang om att det som verkar trafiksäkert inte alltid är det. Det sistnämnda argumentet borde ju, om det är riktigt, snarare föranleda en revidering av planerna – inte ett fördröjt genomförande. När det gäller det förstnämnda argumentet så kan vi bara konstatera att det är tråkigt att Stockholm under det borgerliga styret befinner sig i en situation där staden måste välja mellan att genomföra planerade investeringar och att underhålla redan gjorda investeringar. Det tyder på en underfinansiering av stadens budget.

Reservation anfördes av borgarrådet *Yvonne Ruwaida* (mp) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

1. som svar på skrivelserna anför följande

Stockholm är idag en stad som domineras av en politik för bilar. Samtidigt ökar stadigt Stockholms cyklist. Närmare 150 000 cyklist cyklar ett vardagsdygn i Stockholms innerstad (2008). Aldrig sedan mätningarna startade 1980 har det varit så många cyklist i Stockholm. Dessa trafikanter måste få goda förutsättningar att fortsätta cykla. Tyvärr måste idag gående och cyklist flytta på sig för att ge plats åt biltrafik. Enligt länstransportplanerna för 2010-2021 är Stockholms län, tillsammans med Värmlands och Västmanlands län, de som satsar minst på cykelvägar de närmaste tio åren.

En grön stad utgår från de som går, cyklar och reser kollektivt vilket gör vår stad attraktiv, säker, hållbar, urban och levande. I Miljöpartiet de Grönas förslag till budget för Stockholm 2010 satsar vi 100 miljoner på att bygga ut cykelvägarna. Insatserna ska inriktas mot att skapa sammanhängande cykelbanor, ökad framkomlighet för gång- och cykeltrafik, att bygga bort cykelträngseln och öka säkerheten. En stor cykelparkering vid Stockholms central och cykelparkeringar vid alla T-banestationer ska byggas. Den moderatledda majoriteten redovisar över huvud taget inte några belopp för cykelsatser.

I skrivelsen föreslår vi 14 åtgärder för en levande gång- och cykelstad. Våra förslag innehåller en rad idéer samt kritik mot den moderatledda majoritetens låga ambitioner. Moderaternas återkommande mantra är att åtgärderna redan görs eller att de får för stora konsekvenser för bilisterna. Faktum är att endast tre promille av stadens bilparkeringar, dvs 90 parkeringsplatser för bilar, hade räckt för att fullfölja lånecykelsystemet som planerat. Men moderaterna säger nej. Av moderaternas utlovade fyra cykelvägar är tre ännu obefintliga. Trots detta fortsätter moderaterna hävda att ”alla nya cykelfält utom ett redan är klara”. Detta är den moderata cykelpolitiken i ett nötskal: 1) nej om det påverkar bilarna, och 2) obefintliga satsningar på cykelfält.

Vår politik utgår från det faktum att stockholmarna i allt större utsträckning väljer cykeln. Många människor som idag reser kollektivt går ofta till och från stationen. För att de ska kunna ha en smidig resa från dörr till dörr måste staden anpassas till gående. Gående och cyklist tar liten plats av gatuutrymmet. Cykeln ska vara ett säkert, miljövänligt, snabbt och tyst sätt att ta sig fram. Dessutom får vi en levande och urban stadsmiljö, som främjar möten, handel, kaffeliv och ökad framkomlighet. I en stad som Stockholm är många resor är korta och lämpar sig väl för cykling. Eftersom ungefär en tredjedel av alla bilresor är kortare än fem

kilometer finns goda förutsättningar att öka andelen cykeltrafik även i Stockholmsregionen. Forskningsresultat visar att 10-50% av resorna under tre kilometer är möjliga att överföra till cykel.

Att även Vägverket har ansvar för den regionala cykelplaneringen kan väl knappast vara något som ska hindra Stockholms stad att satsa på gång- och cykelfrämjande åtgärder, eller ursäktas densamma att så lite görs.

Stockholms stad måste förhålla sig till att allt fler människor väljer att transportera sig med cykel. Staden måste också på ett betydligt bättre sätt än idag tillvarata synpunkter från de människor som cyklar i staden. Den moderatledda majoritetens envisa satsningar på biltrafiken, gör att gång- och cykeltrafiken blir lidande.

Resonemanget om det olämpliga i att införa ”gröna vågen” för cyklister, anlägga gång- och cykelgator, bredda trottoarer och upprätta fler övergångsställen visar tydligt vilken prioritering majoriteten gör av gatuutrymmet och ekonomiska resurser. När det handlar om att biltrafiken ska flytta på sig, som t ex vid införande av gånggata, medför det enligt moderaterna för stora konsekvenser för staden som ”helhet”. Det är klart att en gånggata anläggs så görs detta på bekostnad av utrymme för biltrafiken, men det är intressant att den moderatledda majoriteten tycker att det är så problematiskt, medan anläggande av nya vägar eller breddning av gator för fordonstrafiken inte utgör samma problem för ”helheten”.

Vi har helt enkelt olika syn på hur Stockholms ska utvecklas, skillnaden är att vi vill utveckla Stockholm hållbart, för människor som lever här idag och för kommande generationer.

ÄRENDET

Carin Jämtin (s) föreslår i en skrivelse den 4 maj 2009 att staden kartlägger och åtgärdar mötespunkter mellan gång- och cykeltrafikanter i de stora stråken, verkar för att lånecykelsystemet utvidgas i innerstaden och med stationer vid de stora knutpunkterna i ytterstaden, exempelvis Farsta och Älvsjö, att staden bygger ut fler cykelparkeringar vid de stora målpunkterna och genomför ett program för säkrare huvudgator i enlighet med skrivelsen. Carin Jämtin vill också att staden tillskapar en säkrare parkeringsövervakning i dialog med Stockholm och stockholmarna och initierar ett samarbete med polisen för att höja trafikmoralen i Stockholm samt att investerings-takten för cykelnätet ska klarläggas och utökas.

I en skrivelse den 26 maj 2009 föreslår Emilia Hagberg (mp) en rad åtgärder för att främja gång- och cykeltrafik och skapa en levande stad. Bland annat föreslår Emilia Hagberg att bredda trottoarer, införa gröna vågen för gående och cyklister, begränsa hastigheten till 20-30 km/h på fler gator och upprätta fler övergångsställen, införa gångstråk från Norrtull till Medborgarplatsen, skapa en gång- och cykelzon i Östra city, bygga ut cykelnätet i hela staden, införa en cykelreseplanerare och utveckla systemet med lånecyklar m.m.

BEREDNING

Skrivelserna har remitterats till stadsledningskontoret och trafik- och renhållningsnämnden.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 11 september 2009 behandlar båda skrivelserna och har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret vill framhålla att det pågår en rad åtgärder för att förbättra framkomligheten i staden både för väg och kollektivtrafik såväl för gång- och cykeltrafik. Kontoret kan konstatera att för flertalet av åtgärdsförslagen i skrivelserna av Carin Jämtin (s) och Emilia Hagberg (mp) har åtgärder redan genomförts, pågår eller ingår i stadens planering. Till exempel finns det nu en cykelreseplanerare på stadens hemsida, utbyggnaden av lånecykelsystemet pågår och cykelparkeringar har byggts eller kommer att byggas vid flera stationer. Inom trafik- och renhållningsnämnden pågår arbete med att ta fram del två av trafiksäkerhetsprogrammet, vilket kommer att innehålla ett åtgärdsprogram för att nå stadens prioriterade mål inom området. Stadsledningskontoret vill vidare hänvisa till trafik- och renhållningsnämndens svar på skrivelserna.

Stadsledningskontoret anser att frågorna som tas upp i skrivelsen kan betraktas som en del i stadens löpande trafikplanering. Investeringar i exempelvis cykelinfrastruktur osv. måste ställas gentemot övriga investeringsbehov i staden, och då inom berörda nämnder, i detta fall trafik- och renhållningsnämnden. Det är också viktigt att nämnden beaktar de drift- och underhållskostnader som följer av en investering.

SKRIVELSE OM ATT GÖRA STOCKHOLM TILL EN LEVANDE STAD ATT GÅ OCH CYKLA I

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 18 augusti 2009 att överlämna och åberopa kontorets utlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.

Reservation anfördes av ledamoten Mats Lindqvist (MP), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av ledamoten Kajsa Stenfelt (V), *bilaga 1*.

Ersättaryttrande gjordes av ersättaren Hampus Rubaszkin (MP) som instämmer i förslaget från (MP).

Ersättaryttrande gjordes av ersättaren Sebastian Wiklund (V) som instämmer i förslaget från (V).

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 18 juni 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Breddade trottoarer och ge mer plats för gående

I ny- och ombyggnadsprojekt byggs gångbanor med så generösa mått som möjligt bland annat med hänsyn till gatubredd, trafikmängder, parkering, träd och övrig möblering samt typ av verksamheter längs gatan.

Grön våg för gående och cyklister

Kontoret strävar alltid efter att göra väntetiderna så korta som möjligt för alla trafikanter med hänsyn till trafikmängderna. Ju större trafikflöden, desto längre blir väntetiderna. I små korsningar med mindre trafikmängder kan man oftast få korta väntetider.

Kortare väntetider innebär sänkt kapacitet i korsningarna för samtliga trafikanter eftersom varje signalväxling sänker kapaciteten. Kortare väntetid för fotgängare vid övergångsställen innebär minskad framkomlighet för bilar, bussar och cyklar eftersom det är dessa man måste "ta" tid från för att kunna "ge" åt gående. Dessa avvägningar jobbar kontoret med löpande.

Kontoret planerar att göra ett försök med grön våg anpassad till cykeltrafik på något lämpligt stråk. När det blir aktuellt kommer resultatet av försöket att redovisas för nämnden.

Sänkt hastighet på fler gator och fler övergångsställen

Olycksstatistiken visar att många gående i Stockholm skadas på övergångsställen. Ett antal oberoende forskningsstudier visar att markerade övergångsställen utan andra åtgärder leder till en ökning av antalet olyckor både för fotgängare och för motorfordon. En viktig faktor bakom olyckor som sker på oöverskådade övergångsställen är att samspelet mellan trafikanter inte alltid fungerar.

Varje år rapporteras omkring 300 skadade fotgängare och omkring 250 skadade cyklister till polisen. De flesta skadas i innerstaden i konflikt med motorfordon. Ett säkert trafiknät kräver också punktåtgärder för lägre hastighet vid särskilt utsatta platser, exempelvis gång- och cykelpassager. Förslag om trafiksäkerhetsmål samt vilka insatser staden behöver prioritera för att nå målen planerar kontoret att redovisa i Trafiksäkerhetsprogrammets del två under hösten 2009.

Gångstråk från Norrtull till Medborgarplatsen

Kriterier för en framgångsrik gågata är att gatan är smal och gärna har en passande utformning så att det "känns" som en gågata, handel och restauranger mm som alstrar ett stort antal gående och möjlighet att ta hand om biltrafiken på andra gator.

Den norra delen av sträckan från Norrtull till Observatorielunden bedöms inte vara en lämplig gågata. Sektionen är för bred för att kunna befolkas av de relativt få gående på sträckan, gångbanorna räcker till för att ta hand om gångtrafiken. Dessutom saknas, med undantag för en kort sträcka kring Odenplan, gångtrafikmagneter i form av handel och verksamheter.

I Nya Slussen planeras för högklassiga gångstråk mellan Gamla Stan och Södermalm, för att knyta ihop Västerlånggatan och Götgatan.

Götgatan mellan Högbergsgatan och Medborgarplatsen trafikeras bl.a. av biltrafik från Högbergsgatan mot Söderledstunneln. Det är inte lämpligt att ta bort denna länk för biltrafiken för att kunna göra gågata, då det saknas lämpliga gator att leda om biltrafiken till.

Gång- och cykelzon i Östra city

Förutsättningarna för en gång- och cykelzon i Östra city är svåra. I området finns flera huvudgator med stombusslinjer samt mindre gator med gatuparkering.

Kontoret har tydliga uppdrag om att förbättra framkomligheten samt öka antalet parkeringsplatser. Att stänga av gator för buss- och biltrafiken ligger inte i linje med dessa uppdrag.

Kajerna

Kajerna är en viktig del av stadsbilden i Stockholm. Många av dem har rustats upp, t.ex. Strandvägen, Norra Hammarbyhamnen och Söder Mälarstrand. Upprustningsplaner finns också för Skeppsbron och Strömkajen. Förvaltningarna och Stockholms hamnar har ett nära samarbete kring kajupprustningarna.

Utbyggnad av cykelvägnätet

Cykeltrafiken ökar kraftigt i Stockholm. Sedan 1998 har den ökat med 75 procent i innerstadssnittet och ökningen har varit som störst de senaste fyra åren.

För att möta denna trafikökning krävs åtgärder för att förbättra cykelvägnätet, och arbetet med åtgärder i enlighet med cykelplanen fortsätter. Detta görs bl. a. genom anläggning av cykelbanor och cykelfält för att knyta samman befintligt nät, förbättringar av trafiksignaler, åtgärdande av brister i befintligt cykelvägnät, tydligare separering av gående och cyklister samt fler cykelparkeringar.

För att förbättra säkerheten utförs tillbakadragna stopplinjer med cykelboxar i samtliga signalreglerade korsningar där cykeltrafik är tillåten. Åtgärden förbättrar samspelet och säkerheten och påverkar inte motorfordonstrafikens framkomlighet.

Rödmarkeringar av cykelfält och cykelpassager i korsnings-/konfliktpunkter är åtgärder som förtydligar olika trafikantgruppernas område samt underlättar samspelet mellan trafikanter och höjer säkerheten.

Kontoret har för avsikt att påbörja ett försök med motriktad cykling på enkelriktade och lågtrafikerade lokalgator inom 30-zonerna. Det finns goda exempel från många andra länder på att detta fungerar väl. Om försöket kommer till stånd kommer det att ske i samverkan med Vägverket.

Ett stort arbete läggs också på att i samarbete med exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret se till att de trafiklösningar som planeras och byggs inom exploateringsprojektet får god standard för alla trafikanter, även cykeltrafiken. Dessa cykelåtgärder bekostas av exploateringskontoret och syns därför inte i trafikkontorets budget.

Hitta lätt med cykel

Under 2009 har kontoret arbetat med att utveckla en internetbaserad cykelreseplanerare som syftar till att göra det möjligt att planera cykelrutter på ett enkelt sätt. Cykelreseplaneraren kommer inom kort att finnas under www.stockholm.se som en av flera e-tjänster för medborgarna. Man hittar den i en testversion under utvecklingsbloggen på Stockholms Stads hemsida; <http://dialog.stockholm.se/>.

I september kommer det även vara möjligt att jämföra cykelalternativet (rutt, restid, kostnad och miljöpåverkan) med andra färdssätt (bil, kollektivtrafik, gång eller kombinationer av dessa) i en nyutvecklad reseplanerare för alla färdssätt på www.trafiken.nu.

Cykelparkering vid Centralen samt vid alla tunnelbanestationer

Kontoret placerar årligen ut mellan 350 - 500 säkra och välordnade cykelställ runt om i staden. Eftersom varje cykelställ rymmer två cyklar innebär det 700 – 1 000 cykelparkeringsplatser.

Vid byggandet av Citybanan planeras också för cykelparkering. Kontoret har låtit utreda det tillkommande behovet vid Citybanan samt var och hur det kan lösas. Behovet är ca 800 nya cykelparkeringsplatser som ska lösas vid stationerna. Inom ramen för genomförandeavtalet för projektet Citybanan har 38 mnkr avsatts för att skapa bra och säkra cykelparkeringsmöjligheter vid Citybanans tre stationer (Södra station, Centralen och Odenplan).

Nya Slussen kommer också att rymma ett större antal cykelparkeringsplatser.

Andra exempel på platser där större cykelparkeringar anordnats eller kommer att anordnas är Karlbergs station (2006), Älvsjö station (2006), Farsta strands pendeltågstation (2008) och Årstabergs station (2009).

Nya cykelpumpar kommer att sättas upp på Strandvägen samt vid Åkeshovs och Väster- torps tunnelbanestationer.

Cykelträngseln

Kontoret genomför för närvarande en framkomlighetsstudie för cykeltrafiken. Med GPS och kameror monterade på cyklar dokumenteras framkomlighets- och trafiksäkerhetsproblem längs de regionala stråken. Resultatet av detta kommer att tas med i kontorets arbetsprogram för cykelinvesteringar.

Cyklar och SL

Utbyggnaden av låncykelsystemet pågår. Hittills har cirka 80 av 160 låncykelstationer byggts. Frågan om cyklar i kollektivtrafiken är en fråga för SL, som för övrigt genomför ett försök med möjlighet att ta med cykeln på fem busslinjer under sommaren 2009.

Felparkerade bilar

Parkeringsvakterna arbetar utifrån gällande policy och arbetsinstruktion vilket innebär att trafikfarliga och hindrande uppställningar alltid prioriteras. I möjligaste mån ska dessutom trafikmiljön för de oskyddade trafikanterna t.ex. gående och cyklister säkerställas. Fordon som parkerar på dessa platser får flyttas till stadens uppställningsplats då de utgör ett avsevärt hinder. En stor del av de felparkerade bilarna på dessa platser stannar endast under en kort tidsrymd och ofta åker bilisterna innan parkeringsvakterna hinner meddela parkeringsanmärkning. Utökad övervakning gör att risken att få en parkeringsanmärkning nu ökat. Hösten 2007 var andelen rätt parkerade fordon i innerstaden 55 %, hösten 2008 hade siffran stigit till 58,2 %.

Kontoret genomför också i samarbete med Vägverket och SL ett försök med intensifierad övervakning längs stombusslinjerna för att förbättra framkomligheten.

Städning och snöröjning av gång- och cykelbanor

Trafikkontorets driftverksamhet gör ingen skillnad när det gäller prioriteringen mellan vägbana och gång- och cykelbana. Stora delar av gång- och cykelbanenätet ansvarar dock stadsdelsförvaltningarna för, enligt de gränssnitt som kommunfullmäktige fattat beslut om.

Snöröjning ska ske inom en kontrakterad tid då snödjupet är tre centimeter på gång- och cykelbana och fem centimeter på vägbana.

Felparkerade bilar är ett stort problem för såväl vinter- som barmarksrenhållning.

Öka säkerheten

I samband med kommunfullmäktiges beslut om budget för 2008 fick trafik- och renhållningsnämnden i uppdrag att revidera *Trafiksäkerhetsprogram för Stockholms stad 2005-2010*. Det reviderade programmet presenteras i två delar. Den första delen, som är en analys av den befintliga trafiksäkerhetssituationen i Stockholm, godkändes i trafik- och renhållningsnämnden den 18 mars 2008. Den andra delen av programmet kommer att redovisa mål för de identifierade problemområdena samt vilka specifika åtgärder och insatser som staden behöver

prioritera för att nå de uppsatta målen. Kontoret planerar att redovisa del två av trafiksäkerhetsprogrammet för trafik- och renhållningsnämnden hösten 2009. Avsikten är sedan att trafiksäkerhetsprogrammet ska föras till kommunfullmäktige för antagande.

Gynna anställda som cyklar

Kontoret har låncyklar i Tekniska nämndhuset. Dessutom erbjuder trafikkontoret sina anställda kort på Stockholm City Bikes. I kombination med uppmaningen att kortare tjänstesor i innerstaden skall ske med kollektivtrafik eller cykel kan mängden resor med bil hållas nere.

SKRIVELSE ANGÅENDE EN GÅNG- OCH CYKELVÄNLIG STAD

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 18 augusti 2009 att överlämna och åberopa kontorets utlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.

Reservation anfördes av vice ordföranden Jan Valeskog m fl. (S) och ledamoten Kajsa Stenfelt (V), *bilaga 1*.

Ersättaryttrande gjordes av ersättaren Sebastian Wiklund (V) som instämmer i det gemensamma förslaget från (S) och (V).

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 25 juni 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Låncyklar

Utbyggnaden av låncykelsystemet pågår. Hittills har cirka 80 av 160 låncykelstationer byggts.

För att ett låncykelsystem skall fungera riktigt bra bör nätverket av stationer ligga tätt, förslagsvis 300 - 500 meter mellan stationerna i de centrala delarna och 500 - 1 000 meter mellan stationerna i mer perifera lägen. Enligt kontorets bedömning är nätverket i innerstaden ännu inte tillräckligt tätt för att det skall vara lämpligt att bygga ut det i ytterstaden. Bedömningen är att det bör finnas åtminstone 120 - 130 stationer i de fyra innerstadsstadsdelarna, varav lite mindre än hälften bör vara i city, för att låncykelsystemet skall fungera riktigt bra. Det är i city och innerstaden som de flesta cyklisterna har sin målpunkt.

Det är viktigt att även ett eventuellt framtida nät i ytterstaden blir tillräckligt tätt. Det finns alltid en risk att en användare inte kan lämna cykeln p.g.a. att stationen är full eller ur drift. Om det finns en annan station i närheten har man då alltid alternativet att cykla dit istället för att vänta 20 minuter på en servicebil.

Cykelparkering

Det finns flera goda exempel på att staden redan bygger och planerar för tämligen omfattande cykelparkeringsutbyggnader. Vid Karlbergs och Älvsjö station har omfattande utbyggnader genomförts 2005/2006. Vid ombyggnaden av Slussen och vid byggandet av Citybanan är avsikten att skapa nya cykelparkeringsgarage.

Utöver dessa exempel så placerar trafikkontoret årligen ut mellan 350 - 500 säkra och välordnade cykelställ runt om i staden. Eftersom varje cykelställ rymmer två stycken cyklar innebär det 700 - 1 000 cykelparkeringsplatser.

Mötespunkter mellan gående och cyklister

Den stora ökningen av cykeltrafiken ställer nya krav på trafikplaneringen. I alla ny- och ombyggnadsprojekt tas hänsyn till de ökade trafikflödena och man strävar efter att separera

gång- och cykeltrafiken i de större stråken. I befintliga miljöer åtgärdas konfliktpunkter löpande. Ett exempel på detta är ombyggnaden som nyligen gjorts på Slussen vid Slussplan/Räntmästartrappan. Där var det tidigare vanligt med konfliktsituationer mellan cyklister i nedförsbacken från Slussen och fotgängare. Cykelbanan är nu ombyggd till ett cykelfält vilket separerar gående och cyklister från varandra.

Huvudgatorna

I samband med kommunfullmäktiges beslut om budget för 2008 fick trafik- och renhållningsnämnden i uppdrag att revidera *Trafiksäkerhetsprogram för Stockholms stad 2005-2010*. Det reviderade programmet presenteras i två delar. Den första delen, som är en analys av den befintliga trafiksäkerhetssituationen i Stockholm, godkändes i trafik- och renhållningsnämnden den 18 mars 2008. Den andra delen av programmet kommer att redovisa mål för de identifierade problemområdena samt vilka specifika åtgärder och insatser som staden behöver prioritera för att nå de uppsatta målen. Kontoret planerar att redovisa del två av trafiksäkerhetsprogrammet för trafik- och renhållningsnämnden hösten 2009. Avsikten är sedan att trafiksäkerhetsprogrammet ska föras till kommunfullmäktige för antagande.

Arbetet med att förbättra trafiksäkerheten på stadens huvudgator behandlas inom ramen för trafiksäkerhetsprogrammet.

Brott mot parkeringsreglerna

Parkeringsvakterna arbetar utifrån gällande policy och arbetsinstruktion vilket innebär att trafikfarliga och hindrande uppställningar alltid prioriteras. I möjligaste mån ska dessutom trafikmiljön för de oskyddade trafikanterna t.ex. gående och cyklister säkerställas. Fordon som parkerar på dessa platser får flyttas till stadens uppställningsplats då de utgör ett avsevärt hinder. En stor del av de felparkerade bilarna på dessa platser stannar endast under en kort tidsrymd och ofta åker bilisterna innan parkeringsvakterna hinner meddela parkeringsanmärkning. Utökad övervakning gör att risken att få en parkeringsanmärkning nu ökat. Hösten 2007 var andelen rätt parkerade fordon i innerstaden 55 %, hösten 2008 hade siffran stigit till 58,2 %.

Kontoret genomför också i samarbete med Vägverket och SL ett försök med intensifierad övervakning längs stombusslinjerna för att förbättra framkomligheten.

Brott mot trafikreglerna

För att göra trafikanter uppmärksamma på den intensiva trafikmiljön i en storstad där marginalerna ofta är små, har kontoret i samarbete med NTF och polisen i Stockholms län inlett ett samarbete kring publika informationskampanjer. Samarbetet kring kampanjerna startade 2008 då en kampanj kring trafikbeteende genomfördes. Målgruppen var bilister, cyklister samt gångtrafikanter. Kampanjen genomfördes på våren och repeterades på hösten vid skolstart.

I år fortsätter samarbetet, denna gång med fokus på gångtrafikanter och bilisters beteende vid oövakade övergångsställen. En publik kampanj har genomförts under våren med uppmaningen att ta ögonkontakt innan man passerar vid ett övergångsställe. Detta för att få medborgare uppmärksamma på att ansvaret är delat vid passagen. Förutom affischer så genomfördes tillsammans med NTF och polisen särskild övervakning och informationsinsatser vid de tio mest publika och olycksdrabbade oövakade övergångsställena i staden. Denna kampanj kommer också att repeteras i höst vid skolstart. Trafiksäkerhetskampanjerna planeras att fortsätta även nästa år.

Investeringsvolymen för cykelsatsningarna

Cykeltrafiken ökar kraftigt i Stockholm. Sedan 1998 har den ökat med 75 procent i innerstadssnittet och ökningen har varit som störst de senaste fyra åren.

För att möta denna trafikökning krävs åtgärder för att förbättra cykelvägnätet, och arbetet med åtgärder i enlighet med cykelplanen fortsätter. Detta görs bl. a. genom anläggning av cykelbanor och cykelfält för att knyta samman befintligt nät, förbättringar av trafiksignaler, åtgärdande av brister i befintligt cykelvägnät, tydligare separering av gående och cyklister samt fler cykelparkeringar.

För att förbättra säkerheten utförs tillbakadragna stopplinjer med cykelboxar i samtliga signalreglerade korsningar där cykeltrafik är tillåten. Åtgärden förbättrar samspelet och säkerheten och påverkar inte motorfordonstrafikens framkomlighet.

Rödmarkeringar av cykelfält och cykelpassager i korsnings-/konfliktpunkter är åtgärder som förtydligar olika trafikantgruppernas område samt underlättar samspelet mellan trafikanter och höjer säkerheten.

Kontoret har för avsikt att påbörja ett försök med motriktad cykling på enkelriktade och lågtrafikerade lokalgator inom 30-zonerna. Det finns goda exempel från många andra länder på att detta fungerar väl. Om försöket kommer till stånd kommer det att ske i samverkan med Vägverket.

Ett stort arbete läggs också på att i samarbete med exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret se till att de trafiklösningar som planeras och byggs inom exploateringsprojekten får god standard för alla trafikanter, även cykeltrafiken. Dessa cykelåtgärder bekostas av exploateringskontoret och syns därför inte i trafikkontorets budget.

RESERVATIONER M.M.

SKRIVELSE OM ATT GÖRA STOCKHOLM TILL EN LEVANDE STAD ATT
GÅ OCH CYKLA I

Trafik- och renhållningsnämnden

Reservation anfördes av ledamoten Mats Lindqvist (MP) enligt följande

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden yrkar bifall till Miljöpartiets skrivelse till kommunstyrelsen, samt anför följande:

Det är mycket glädjande att cykeltrafiken ökar i Stockholm. Detta minskar miljöbelastningen i staden, samt ökar folkhälsan. Tyvärr så är det alltför mycket ogjort för att kunna möta upp denna ökning. Trafikkontorets ambitioner för att möta upp cyklandets ökande behov är lovvärda, men otillräckliga. Situationen har dessutom förvärrats av den nuvarande politiska majoritetens hittillsvarande ogenerösa politik gentemot cyklande stockholmare, där bilarnas framkomlighet ensidigt favoriserats på andra trafikslags bekostnad.

Utifrån den mängd synpunkter som når oss från engagerade och stundtals upprörda cykelburna stockholmare, så förstår vi att det saknas någon form av forum, där cykelsynpunkter kan tas tillvara. Exempel där cyklande stockholmare upplever att deras synpunkter inte tas tillvara är den bedrövliga cykelträngseln vid Tegelbacken, de alltför snäva tiderna för att ta sig över Nybroplan med cykel, de osammanhängande cykelbanorna mellan olika stadsdelar i ytterstaden, bristen på logik av utformningen av cykellederna mellan innerstaden och ytterstadens stadsdelar, bristen på samordning av cykelbanornas utformning och underhåll mellan Stockholm och grannkommunerna, osv osv. Det går säkert att bjuda in till dialog med cyklister, människor som dagligen cyklar olika sträckor i Stockholm och fråga dem vilka åtgärder de tycker behövs.

Reservation anfördes av ledamoten Kajsa Stenfelt (V) enligt följande

- 1 Som svar på remissen anføres följande:

Skrivelsen till kommunstyrelsen innehåller många bra förslag om att göra Stockholm till en levande stad att gå och cykla i. Som skriftställaren påpekar så är det pengar och vilja som saknas. För att kunna genomföra t ex den planerade cykelplanen räcker inte på långa vägar de resurser som är tilldelade i nu liggande budget.

Trafikkontoret gör många bra åtgärder både för gång- och cykeltrafikanter, men det går alldeles för långsamt. Antalet cyklister ökar ständigt – vilket är glädjande – men det innebär också att cykelbanorna måste anpassas efter det ökande antalet användare så att en bra trafik-säkerhet uppnås. Antalet olyckor med skadade fotgängare ökar tyvärr också, och skall vi få ner antalet skadade så måste vi sänka hastigheterna, och inte vara rädda för att genomföra fysiska åtgärder för att uppnå detta.

Vi föreslår att kommunstyrelsen tar till sig skrivelsens förslag och tillsätter tillräckliga resurser för att genomföra dessa.

SKRIVELSE ANGÅENDE EN GÅNG- OCH CYKELVÄNLIG STAD

Trafik- och renhållningsnämnden

Reservation anfördes av vice ordföranden Jan Valeskog m fl. (S) och ledamoten Kajsa Stenfelt (V) enligt följande

- 1 Förvaltningens förslag till yttrande godkänns i huvudsak.
- 2 Därutöver anføres följande:

Det är viktigt att arbetet fortsätter med att minska konfliktytorna mellan cyklister och gående i Stockholm. Ett mycket stort antal olyckor sker årligen mellan dessa grupper som inte registreras. En bedömning från trafikmedicinen på landstinget för ett par år sedan är att omkring 80 % av olyckorna med cyklister inblandade i inte registreras hos polisen. Ett stort antal av dessa är troligtvis olyckor mellan gående och cyklister. Av det skälet är det också olämpligt att placera cykelbanor på sträckor där ett väldigt många gångtrafikanter rör sig, som exempelvis på stora delar av Drottninggatan.

Den borgerliga trafikpolitiken med mycket låg andel rätt parkerade bilar i Stockholm bidrar starkt till allvarliga trafiksituationer för cyklisterna. Dessa får ofta väja för felaktigt parkerade bilar vilket kan leda till allvarliga olyckor för flera grupper i trafikmiljön.

Det är viktigt som skrivelsen framhåller att trafikmoralen måste höjas så att brotten mot trafikreglerna minskar. Fler informationskampanjer med denna inriktning bör därför initieras liksom förstärkt bevakning från polis och parkeringsvakter.

Det är allvarligt att ambitionsnivån när det gäller investeringar på cykeltrafiken minskat med det borgerliga cykelstyret. Investeringstakten bör hållas på de höga nivåer som gällde under den förra majoritetsperioden.

I övrigt är det viktigt att man nu börjar planera för lånecyklar i ytterstaden och bygger ut cykelparkeringarna vid de stora målpunkterna.

STOCKHOLMS STAD	
Kommunstyrelsen	
KF/KS Kansli	
Ink.	2009 -05- 06
Dnr:	314- 986/2009
Till:	RI



Skrivelse till Kommunstyrelsen
2009-05-04

Skrivelse angående en gång- och cykelvänlig stad

Låncyklar

Idag finns låncykelsystemet som infördes under förra mandatperioden. Det är till stora delar utbyggt i innerstaden, dock inte fullt ut. Det bör byggas ut helt och fullt i innerstaden.

För att underlätta möjligheten att använda låncyklar för resor mellan innerstaden och ytterstaden bör stationer etableras också utanför innerstaden. I ett första steg bör det ske vid de stora målpunkterna. På så sätt kan människor som vill ta cykeln, exempelvis när de ska till mässan, eller bara ska hälsa på en bekant. Genom låncykelsystemet så har du fördelen att du kan cykla dit när det är ljust men åka kollektivt hem när det är mörkt. På så sätt blir man inte bunden av en egen cykel. Vi vet också att många avstår från att ha egen cykel på grund av stöldrisken. Då är låncykelsystemet bra.

Samtidigt bör också någonting göras åt det faktum att många väljer att avstå från cykel till följd av stöldrisken. Framförallt kan det ske genom utbyggnad av cykelparkeringar vid de stora målpunkterna.

Mötespunkter mellan gående och cyklister

Tyvärr skapas idag konflikter mellan olika grupper av oskyddade trafikanter. Grupper ska inte ställas mot varandra i onödan, det är de all trafikplanering handlar om. Det bäst kända exemplet är mellan Slussen och Gamla Stan när det stora gångstråket ska korsa det stora cykelstråket. Liknande problem finns dock på flera platser, exempelvis vid Tegelbacken. Dessa bör sammanställas och en plan för åtgärder upprättas. Tyvärr underskattas den här problematiken eftersom de problem och skador som uppkommer sällan blir föremål för polisanmälan.

Huvudgatorna

De stora huvudgatorna upplevs ofta som – och är – otrygga för många trafikantgrupper. Genom att omdana huvudgatorna kan man få ner hastigheterna där det behövs och öka alla trafikantgruppers uppmärksamhet i trafiken. Det skulle också öka trafiksäkerheten – både den faktiska och den upplevda – för både gång- och cykeltrafikanter, samt för exempelvis barn, äldre och funktionshindrade

som har en tuffare trafiksituation än andra. Målpunkterna finns ofta vid huvudgatorna och det måste staden ta hänsyn till.

Brott mot parkeringsreglerna

Vi har idag en alltför låg måluppfyllelse när det gäller parkeringsövervakningen. Alltför många parkerar fel och utvecklingen går inte framåt.

Parkeringsövervakningen handlar om två saker: 1) att reglera tillgången till parkering när det finns fler som vill parkera än det finns parkeringsplatser, 2) att se till att det finns en trygg och säker framkomlighet för trafikanterna, exempelvis genom att se till att bilister inte parkerar precis vid övergångsställen eller dubbelparkerar. Alla som rör sig i Stockholmstrafiken vet att parkeringsreglerna inte efterlevs i tillräcklig grad. Dubbelparkeringar och trafikfarliga uppställningar (exempelvis vid övergångsställen eller korsningar) drabbar alltid oskyddade trafikanter mest.

Brott mot trafikreglerna

Alla som rör sig i Stockholmstrafiken idag vet att trafikreglerna ofta inte betraktas som regler utan snarare som rekommendationer. Rödljusköringar, att köra över "dubbelt heldraget" och att svänga utan att använda färdriktningsvisare är mer eller mindre vanligt förekommande. Givetvis beror det på att ingen räknar med att bli "tagen" på bar gärning. Tyvärr drabbar detta framförallt trafikanter som är oskyddade och/eller rör sig saktare eller vid sidan om den övriga trafiken, exempelvis intill trottoarkanten eller kör ut i korsningar från separerade cykelbanor. Därför bör någon ytterligare insats göras för att känslan av att "ingen ändå ser mig" ska försvinna och trafikmoralen höjas i Stockholm.

Håll investeringstakten uppe

Sedan förra mandatperioden har satsningarna på cykeltrafiken minskat. I årets budget finns endast ca 15 mnkr för både inner- och ytterstaden. Socialdemokraterna vill inte se en sådan utveckling utan vill att investeringstakten hålls uppe.

Mot bakgrund av ovanstående hemställer jag:

Att staden kartlägger och åtgärdar mötespunkter mellan gång- och cykeltrafikanter i de stora stråken

Att staden verkar för att lånecykelsystemet utvidgas i innerstaden, samt med stationer vid de stora knutpunkterna i ytterstaden, exempelvis Farsta och Älvsjö.

Att staden bygger ut fler cykelparkeringar vid de stora målpunkterna.

Att staden genomför ett program för säkrare huvudgator i enlighet med skrivelsen

Att staden tillskapar en effektivare parkeringsövervakning i dialog med Stockholm och stockholmarna

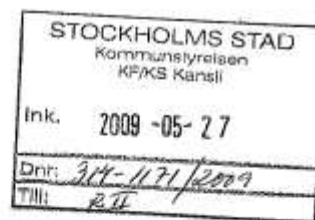
Att staden initiera ett samarbete med polisen för att höja trafikmoralen i Stockholm

Att investeringstakten för cykelnätet ska klarläggas och utökas.



Carin Jämtin (s)

Skrivelse till kommunstyrelsen
2009-05-26



Om att göra

Gör Stockholm till en levande stad att gå och cykla i

Stockholm är idag en stad där biltrafiken sätter sin prägel. Gående och cyklister får ofta flytta på sig för att ge plats åt biltrafik - nu är det dags att svänga om. En stad som istället utgår från de som går och cyklar blir attraktiv, säker, hållbar, urban och levande.

Många människor som idag reser kollektivt går ofta till och från stationen. För att de ska kunna ha en smidig resa från dörr till dörr måste staden anpassas till gående. Gående och cyklister tar liten plats av gatuutrymmet, det är ett säkert, miljövänligt, snabbt och tyst sätt att ta sig fram. Dessutom får vi en levande och urban stadsmiljö, som främjar möten, handel, kaféliv och ökad framkomlighet.

Närmare 150 000 cyklister cyklar ett vardagsdygn i Stockholms innerstad (2008). Aldrig sedan mätningarna startade 1980 har det varit så många cyklister i Stockholm. Dessa trafikanter måste få goda förutsättningar att fortsätta cykla. Att fortsätta utveckla staden utifrån bilismen är inte längre modernt.

För att utveckla Stockholm till en gång- och cykelvänlig stad krävs politisk vilja och kraftfulla åtgärder. Vi föreslår därför att följande åtgärder genomförs:

- Bredda trottoarer och ge mer plats för gående**
Trottoarer är inte bara en transportsträcka utan också stockholmarnas gemensamma uterum. Genom bredare trottoarer ges plats åt kaféer och gatuliv, samtidigt som det finns utrymme för alla gående, både barn, äldre och funktionshindrade liksom de som rör sig snabbt.
- Införa gröna vägen för gående och cyklister**
Idag är väntetiderna vid trafikljus ofta orimligt långa för gående och cyklister, något som mycket negativt försämrar framkomligheten. Vi vill ha kortare väntetider. För cyklister ska det finnas sensorer som gör att trafikljuset slår om automatiskt, precis som det finns för bilar.
- Begränsa hastigheten till 20-30 km/h på fler gator och upprätta fler övergångsställen**
Vägarna får inte utgöra barriärer för gående och cyklister. Genom att sänka hastigheterna till 20 eller 30 km/h på fler gator, både i innerstaden och ytterstaden, blir det lättare och säkrare för gående och cyklister att ta sig fram. För barn och deras föräldrar blir det tryggare. Fler övergångsställen behövs, särskilt på gator med mycket trafik. Hornsgatan är bara ett exempel på en gata där trafiken blockerar.
- Införa gångstråk från Norrtull till Medborgarplatsen - Nordens längsta gågata**
Ett av Stockholms viktigaste promenad- och shoppingstråk sträcker sig från Norrtull över Drottninggatan, Västerlånggatan och Slussen på Götgatan till Medborgarplatsen. Vi vill skapa en levande stadsmiljö genom att göra hela stråket till gågata med cykelbana.
- Ta bort trafikkaoset i Östra city- skapa en gång- och cykelzon**
Trafiken i området kring Norrmalmstorg och Stureplan är ofta kaotisk. Bilarna kommer inte fram, cyklisterna hindras av bilarna och gående får tränga ihop sig. Idag är delar av Biblioteksgatan och Nybrogatan gågata. Vi vill utveckla detta och skapa ett större område till gång- och cykelzon. Birger Jarlsgatan är en av de gator där cykeltrafiken har ökat mest. Mellan 2007 och 2008 ökade cykeltrafiken där med 40%.

6. Återta kajerna

Många kajer och strandområden, ofta Stockholms vackraste platser, domineras av parkeringsplatser och trafikleder. Norr Mälarstrand, Strandvägen, Strömgatan vid Kungsträdgården och Skeppsbron är bara några exempel. För en levande stad måste trafiken minska eller tas bort från de här attraktiva platserna och i stället ge plats åt människor.

7. Bygga ut cykelnätet i hela staden

Det finns färdiga planer på utbyggnad av cykelnät i hela staden, det som saknas är pengar. För 2009 har den borgerliga alliansen avsatt 14 miljoner kr på cykelbanor, vilket innebär att det skulle ta 100 år att genomföra cykelplanerna. Vi vill ha en massiv satsning de kommande åren, så att Stockholm får ett cykelbanenät värt namnet.

8. Hitta lätt med cykel

Stockholm behöver en internetbaserad cykelreseplanerare, det finns bl a i Göteborgs stad. För att underlätta för cyklisterna bör även stadens cykelkarta utvecklas och finnas lätt tillgänglig på Internet. Tydlig skyltning för cyklister över hela staden måste också finnas.

9. Upprätta en stor, säker och smidig cykelparkering vid Centralen samt cykelparkeringar vid alla stationer

Det behövs säkra cykelparkeringar vid alla T-banestationer, spårväghållplatser och pendeltågsstationer. Det saknas idag på många stationer. På de större stationerna behövs låsbara, väderskyddade garage eller boxar. Börja med Centralen, där behövs omgående en stor, säker och smidig cykelparkering. En cykelparkering tar inte mycket plats, men är ett viktigt steg för att man ska våga lämna sin cykel där. Öka antalet pumpstationer.

10. Bygga bort cykelträngseln

Cyklingen har ökat och på många ställen råder stor trängsel i rusningstrafik. Slussen och Hornstull är bara två exempel av många. Bygg bort flaskhalsarna genom att bredda cykelbanor med stor trängsel och skapa cykelpendlingsstråk. Det ska finnas plats både för de som cyklar långsamt, de som har breda cyklar, t ex cykelkärror eller pga av funktionshinder, liksom för dem som vill ta sig fram snabbt.

11. Cykel + SL = sant

Systemet med lånecyklar bör utvidgas och lånecyklar ska finnas över hela staden. Idag rabatteras lånekortet för lånecyklarna med 50 kr om man köpt SL Access-kort. För att underlätta för kollektivtrafikanterna bör lånecyklarna ingå i alla SL-biljetter. Självklart ska det också vara möjligt att ta med sig sin egen cykel i kollektivtrafiken.

12. Ta bort hinder från cykelbanor

Cykeltrafiken i staden måste flyta. Trots att det idag är förbjudet att stanna eller parkera sin bil på en gångbana, cykelbana eller cykelfält, utgör felparkerade bilar idag ett stort hinder. Skärp övervakningen av bilar som parkerar på gångbanor, cykelfält och cykelbanor. Förbättra städning och snöröjning av gång- och cykelbanor.

13. Öka säkerheten

Säkerheten måste öka och olycksdrabbade områden ska prioriteras. Undersökningar visar att på de gator där cykelbanor eller cykelfält anlagts i staden har cykelolyckorna minskat med 20 procent. Staden bör fortsätta sin satsning på cykelboxar, d v s ett avgränsat område för cyklister framför bilarnas stopplinje.

14. Gynna anställda som cyklar

Fler anställda som cyklar är en stor vinst för staden, både för hälsan och stadsmiljö. Att cykla till jobbet ska kunna ses som friskvårdstid, den som cyklar tjänsteärenden ska kunna få reseersättning. Det får den som använder sin egen bil i tjänsten. Den ersättning för cykel i tjänsten som

fanns tidigare i Stockholm bör återinföras och utvecklas. Stockholms stad bör vara ett föredöme för andra arbetsgivare.

Vi föreslår

att kommunstyrelsen beslutar att staden genomför ovanstående åtgärder för att främja gång- och cykeltrafik och skapa en levande stad

A handwritten signature in black ink, reading "Emilia Hagberg". The signature is written in a cursive, flowing style. The first name "Emilia" is written in a larger, more prominent script, and the last name "Hagberg" follows in a similar but slightly more compact style. The ink is dark and the background is white.

Emilia Hagberg

Gruppledare (mp)