

Utlåtande 2009: RII (Dnr 314-2692/2008)

Säkra cykelparkeringar

Motion av Ann Mari Engel (v) (2008:82)

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande
Motion (2008:82) av Ann Mari Engel (v) om Säkra cykelparkeringar anses
besvarad med vad som anförs i detta utlåtande.

Föredragande borgarrådet Ulla Hamilton anför följande.

Ärendet

I en motion (2008:82) till kommunfullmäktige skriver Ann Mari Engel (v) att inför stundande klimatkris måste biltrafiken minska till förmån för kollektiva resor samt cykel- och gångtrafik. Motionären anför att staden ska snabba på genomförandet av Cykelplan 2006 (i enlighet med vänsterpartiets budgetförslag) och att det måste finnas gott om säkra och skyddade cykelställ runt om i staden och i kollektivtrafikknutpunkter.

Beredning

Motion (2008:82) har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden (kontorsyttrande), trafik- och renhållningsnämnden, stadsdelsnämnderna Rinkeby-Tensta, Skärholmen och Älsjö samt Cykelfrämjandet.

Stadsledningskontoret konstaterar att det planeras för utbyggnad av såväl cykelparkeringar på gatumark som i parkeringshus i anslutning till kollektiv-

trafiken och större knutpunkter samt att arbete pågår för att ta fram rekommendationer för både utformning av cykelställ och lokalisering av cykelparkeringar.

Exploateringsnämnden anser att staden redan agerar i linje med motionen då det redan genomförs och planeras tämligen omfattande cykelparkeringsutbyggnader.

Stadsbyggnadskontoret har i samrådsversionen av nya översiktsplanen betonat betydelsen av cykeln som transportmedel, att den i planeringen inte ska betraktas som ett redskap för lek och rekreation.

Trafik- och renhållningsnämnden anser att staden redan agerar i linje med motionen.

Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd har inget att erinra mot förslagen om att ordna säkra och välordnade cykelställ runt om i staden samt överbyggda sådana vid kollektivtrafikpunkter. Nämnden anser dock att det torde vara trafik- och renhållningsnämndens uppgift att närmare överväga utformningen, omfattningen och finansieringen av dessa.

Skärholmens stadsdelsnämnd anser att fler cyklister kräver både ökad framkomlighet innebärande säkra och trygga cykelvägar samt fler och säkra cykelparkeringar.

Älvsjö stadsdelsnämnd är positiv till ökad cykeltrafik och anser att det är ett viktigt inslag i arbetet för minskade utsläpp av växthusgaser. Säkra cykelvägar och cykelparkeringar är en del i det arbetet.

Cykelfrämjandet i Storstockholm håller med om att fler cykelparkeringar bör inrättas. Så vitt Cykelfrämjandet kan bedöma jobbar Stockholms stad redan med detta.

Mina synpunkter

För att möta den positiva cykeltrafikökningen krävs en mängd olika åtgärder. En viktig del är att förbättra cykelvägnätet. Detta görs kontinuerligt i staden bland annat genom anläggande 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, etc. En annan viktig del i arbetet med att tillmötesgå den växande skaran av cyklister men även locka fler att välja cykeln är att förbättra förhållandena vid målpunkterna, oavsett om det är knutpunkter, handelsplatser eller arbetsplatser.

Tillgång på lediga platser i cykelställ är ett av de viktigaste önskemålen från cyklisterna. Vädskydd, stödsäkra cykelställ, cykelpump och bra belysning är också viktiga pusselbitar för att skapa en attraktiv cykelparkeringsplats.

Studier visar att risken för att få sin cykel stulen har stor betydelse för om man väljer att cykla eller inte, vilket i sig inte är så underligt men ändå något som vi måste ta till oss i arbetet med en bättre infrastruktur för cyklister. Utöver att trafik- och renhållningsnämnden redan idag verkar för omfattande cykelparkeringsutbyggnader är det även glädjande att stadsbyggnadskontoret har betonat betydelsen av cykeln som transportmedel i samrådsversionen av nya översiktsplanen. Enligt stadsbyggnadskontoret ska cykeln i den framtida planeringen inte enbart betraktas som ett redskap för lek och rekreation, vilket den tydligen gjort under tidigare mandatperioder. Dessutom har Boverket fått i uppdrag av regeringen att utarbeta vägledning för hur cykelparkering ska beaktas i den fysiska planeringen.

Ett exempel på säkrare cykelparkering är den nya och utökade parkeringsplatsen vid Årstabergs pendeltågstation. Cykelparkeringsplatser i närheten av kollektivtrafiken underlättar det regionala resandet i länet. Det är viktigt att vi som infrastrukturbyggare tar hand om hela resan. Många använder sig av kombinationsresan cykel-kollektivtrafik.

Utbyggnad av cykelparkeringar vid viktiga knutpunkter kommer att fortsätta. Cykelgarage vid Älvsjö och vid Citybanans nya stationer är planerade. En ny cykelparkering vid Farsta Strand färdigställdes under 2008. Trafik- och renhållningsnämndens uppdrag till trafikkontoret att initiera ett samarbete mellan stadens facknämnder och Stockholms Stads Parkerings AB för att fastställa cykelparkeringsnormer och riktlinjer är också en del i arbetet med att göra cykeln mer attraktiv som resmedel.

Utöver stadens arbete med att tillskapa fler och säkra cykelparkeringar är det viktigt att belysa enskilda fastighetsägares engagemang i frågan. Vi ser ett ökat intresse från fastighetsägare som målmedvetet arbetar med att inrätta cykelparkeringar i sina fastigheter. Detta är positivt och jag välkomnar fler fastighetsägare att göra samma sak.

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Motion (2008:82) om Säkra cykelparkeringar

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet *Carin Jämtin* (s) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta följande.

1. 1. Avslå föredragande borgarråds förslag.
2. 2. Bifalla motionen.
3. 3. Därutöver anför följande.

Att förbättra möjligheten att välja cykel som transportmedel ligger i linje med Socialdemokraternas cykelplan. Vi anser att satsningarna på cykeltrafik bör öka snarare än minska vilket skett under den nuvarande majoriteten.

Lånecyklar

Idag finns lånecykelsystemet 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 lånecyklar 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 lånecykelsystemet så har du fördelen att du kan cykla dit när det är ljus 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 lånecykelsystemet 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 trafiksituations.

tion 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. Rödljuskörningar, 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 18 mnkr för både inner- och ytterstaden. Socialdemokraterna vill inte se en sådan utveckling utan vill att investeringstakten hålls uppe.

Vi anser att följande åtgärder bör genomföras för att underlätta för cykeltrafikanter:

- staden ska kartlägga och åtgärda mötespunkter mellan gång- och cykeltrafikanter i de stora stråken
- staden ska verka för att låncykelsystemet utvidgas i innerstaden, samt med stationer vid de stora knutpunkterna i ytterstaden, exempelvis Farsta och Älvsjö.
- staden ska bygga ut fler cykelparkeringar vid de stora målpunkterna.
- staden ska genomföra ett program för säkrare huvudgator
- staden ska tillskapa en effektivare parkeringsövervakning i dialog med Stockholm och stockholmarna
- staden ska initiera ett samarbete med polisen för att höja trafikmoralen i Stockholm
- investeringstakten för cykelnätet ska klarläggas och utökas.

Reservation anfördes av borgarrådet *Ann-Margarethe Livh* (v) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande

1. bifalla motionen
2. därefter anför

Inför stundande klimatkris är det nödvändigt att satsa på hållbara transporter. De stockholmare som tar sitt klimatansvar och cyklar till jobb och fritid ska uppmuntras. Väl fungerande och säkra cykelbanor och säkra och tillräckliga cykelställ är fundamentalt för att också fler stockholmare ska välja cykeln framför andra transportslag. I den borgerliga majoritetens budget preciseras inte närmare hur mycket som satsas på cyklar förutom en siffra att gällande cykelplaner för innerstaden och ytterstaden ska genomföras på 8 år. Vi anser att det arbetet måste gå fortare. Vi lägger 100 miljoner på cykelsatsningar i vår budgetreservation för 2010 och har i tidigare budget avsatt liknande summor. Den nuvarande borgerliga majoriteten har alla verktyg att satsa offensivt på att bygga ut säkra och väl fungerande cykelbanor, de väntar på något, oklart vad. Vi misstänker att nuvarande framkomlighetssatsning kan vara en av anledningarna, det är bilarnas framkomlighet det gäller, inte cyklisternas.

Utbyggnaden av cykelparkering vid Årstaberg är en bra och nödvändig investering. Det planerade cykelgaraget i Älvsjö är stadens första och fortfarande på planeringsstadiet. En intressant jämförelse är när stadens första parkeringsgarage för bilar byggdes. De planerade cykelparkeringarna vid Citybanans stationer Södra station, City och Odenplan är bra och nödvändiga men ligger långt fram i tiden. Samma sak gäller de planerade cykelparkeringarna vid nya Slussen, bra och riktigt men långt i framtiden. Vi vill se konkreta förbättrade cykelparkeringar nu, och vi vill se dem med tak.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande

Motion (2008:82) av Ann Mari Engel (v) om Säkra cykelparkeringar anses besvarad med vad som anføres i detta utlåtande.

Stockholm den

På kommunstyrelsens vägnar:
STEN NORDIN

Ulla Hamilton

Ylva Tengblad

ÄRENDET

I en motion (2008:82) till kommunfullmäktige skriver Ann Mari Engel (v) att inför stundande klimatkris måste biltrafiken minska till förmån för kollektiva resor samt cykel- och gångtrafik. Motionären anför att staden ska snabba på genomförandet av Cykelplan 2006 (i enlighet med vänsterpartiets budgetförslag) och att det måste finnas gott om säkra och skyddade cykelställ runt om i staden och i kollektivtrafikknutpunkter.

BEREDNING

Motionen har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd, Skärholmens stadsdelsnämnd, Älvsjö stadsdelsnämnd och Cykelfrämjandet för yttrande. Stadsbyggnadskontoret har valt att svara med ett kontorsutlåtande.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 24 mars 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret anser i likhet med motionären att det ska vara säkert att cykla i Stockholm. Kommunfullmäktige har beslutat att Stockholms stad ska ha väl fungerande cykelbanor och cykelfält som bidrar till ökad trafiksäkerhet och i stadens budget för 2009 med inriktning för åren 2010 och 2011 anges att cykelleder ska ses över såväl i innerstaden som i ytterstaden.

Cykelplanerna för innerstad och ytterstad som antogs av trafik- och renhållningsnämnden den 16 maj 2006 respektive den 25 oktober 2005 omfattar åtgärder såsom trafiksäkerhetssatsningar, sammanhängande cykelnät, cykelparkeringar med mera. I cykelplanerna anges vidare att det krävs bra möjligheter till parkering, särskilt i anslutning till stora knutpunkter för kollektivtrafiken.

Behovet av cykelparkering för bostäder och arbetsplatser ska enligt plan- och bygglagen i första hand tillgodoses inom fastigheten och är därmed fastighetsägarens ansvar. På befintliga gator och allmän platsmark har trafik- och renhållningsnämnden ansvar för att genomföra och finansiera cykeltrafikåtgärder och cykelparkering medan exploateringsnämnden bekostar sådana åtgärder vid nyexploatering. Trafikkontoret har under 2008 tagit fram ett förslag till handbok om utformning av cykelparkeringar i stockholms stad. Handboken vänder sig till alla som ska planera och förverkliga planer för cykelparkering i Stockholm. Förslaget har inte behandlats i nämnd men innehåller

förslag till rekommendationer om bland annat lokalisering av cykelparkeringar och förslag till cykelparkeringsnorm.

Trafik- och renhållningsnämnden placerar årligen ut mellan 350-500 säkra cykelställ runt om i staden. Utöver detta pågår, i anslutning till kollektivtrafikknutenpunkter, planering för mer omfattande utbyggnad av nya cykelparkeringar. Vid Älvsjö station detaljplaneras för stadens första parkeringshus för cyklar med cirka 250 platser. I samband med den planerade ombyggnaden av Slussen planeras för över tusen cykelparkeringsplatser och inom ramen för genomförandeavtal med Citybanan har 38 miljoner kronor avsatts för att skapa goda cykelparkeringsmöjligheter vid samtliga Citybanans stationer.

Inom ramen för arbetet med att revidera trafiksäkerhetsprogrammet beslutade trafik- och renhållningsnämnden den 18 mars 2008 att godkänna den första delen av programmet som är en analys av den befintliga trafiksäkerhetssituationen i Stockholm. Trafik- och renhållningsnämnden har föreslagit att bland annat cyklister och gångtrafikanter ska prioriteras med fokus på att öka trafiksäkerheten på stadens huvudgator. Höga hastigheter, gång- och cykelpassager, komplicerade trafikmiljöer och utformning av sidoområden har identifierats som prioriterade att åtgärda. Andra områden som lyfts fram som prioriterade är konfliktpunkter mellan tunga fordon och fotgängare och cyklister samt standarden på gång- och cykelbanor. Den andra delen av programmet, vilken planeras att föreläggas trafik- och renhållningsnämnden under 2009, kommer att redovisa mål och åtgärder.

Sammanfattningsvis konstaterar Stadsledningskontoret att stadens pågående arbete för väl fungerande cykelbanor och för ökad trafiksäkerhet är omfattande. En planering finns för att bygga ut cykelparkeringar på gatumark och i parkeringshus i anslutning till kollektivtrafik och större knutenpunkter. Vidare pågår arbete för att ta fram rekommendationer för utformning av cykelställ och lokalisering av cykelparkering.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunfullmäktige beslutar att motion (2008:82) om säkra cykelparkeringar får anses besvarad med vad som anförs i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 19 mars 2009 följande

Kommunstyrelsens remiss av motionen besvaras med kontorets utlåtande.

Reservation anfördes av ledamoten Emilia Hagberg (mp) och ledamoten Ann-Margarethe Livh (v), *bilaga 1*.

Ersätтарыttrande gjordes av ersättaren Torkel Tigerschiöld (mp) som instämmer i förslaget från (mp) och (v).

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande daterat den 25 februari 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Trafikkontorets nyligen utarbetade förslag till cykelparkeringsnormer har ännu inte behandlats politiskt. Exploateringskontoret kan därför endast lämna rekommendationer till byggherren att anordna cykelparkeringsplatser. Exploateringskontoret delar trafikkontorets uppfattning att det skulle vara enklare att bedöma behoven av cykelparkeringar för olika typer av verksamheter och därmed även smidigare att hantera markanvisnings- och planärenden, om stadsbyggnadsnämnden tog ställning till vilka cykelparkeringsnormer som bör användas i Stockholm. Trafikkontorets förslag, som baseras på kontorets samlade erfarenheter och andra svenska städers cykelparkeringsnormer, skulle kunna utgöra en utgångspunkt för sådana fastställda normer eller riktlinjer. Exploateringskontoret deltar gärna i trafikkontorets planerade diskussioner med stadsbyggnadskontoret i denna fråga.

Några aktuella exempel på cykelparkeringar

Det finns flera goda exempel på att staden redan gör, och planerar för, tämligen omfattande cykelparkeringsutbyggnader enligt de principer som anges i cykelplanerna.

Vid Älvsjö station och centrum detaljplaneras för Stockholms första cykelparkeringshus. Parkeringshuset utgör en del av ett planerat resecentrum och rymmer ca 250 cykelparkeringsplatser. Det förläggs i anslutning till bussterminalen och gångbron över järnvägsspåren till pendeltågsstationen. Ytterligare ca 100 cykelparkeringsplatser tillskapas på andra sidan järnvägen genom utökning av tidigare cykelparkeringsyta.

Exploateringsnämnden svarar för investeringskostnaderna för cykelparkeringshuset på ca 20 mnkr. Genomförandebeslut för exploateringen beräknas ske i kommunfullmäktige i september 2009.

I samband med den planerade ombyggnaden av Slussen är avsikten att inrymma ett flertal nya cykelparkeringsplatser. En av trafikkontoret i maj 2008 genomförd utredning visar på ett stort behov, både av korttids- och långtidsparkering i garage. Totalt handlar det om över 1 000 cykelparkeringsplatser. Beslut om antal platser i garage och ytparkering, utgifter och finansiering har ännu inte fattats.

Även vid byggandet av Citybanan planeras utrymmen för cykelparkering. Citybanan är en tvåspårig järnväg med två nya stationer – City och Odenplan – i en ca sex kilometer lång tunnel mellan pendeltågsstationen Stockholms södra och Tomtebodan. Trafikkontoret har låtit utreda var och hur ett beräknat behov av ca 800 nya cykelparkeringsplatser kan lösas intill stationerna längs den planerade Citybanan. Vid centralstationen finns förslag om ett underjordiskt cykelparkeringsgarage med en nedgång på Centralplan, intill taxihållplatsen. Intill parkeringsgaraget är tänkt att finnas möjlighet att ha mindre cykelverkstad eller cykeluthyrning. Antalet platser uppskattas där till ca 230. Övriga cykelparkeringsplatser föreslås lokaliseras till Odenplan, Vanadisvägen

och Södra station.

Inom ramen för genomförandeavtalet för Citybanan har 38 mnkr avsatts för att skapa goda cykelparkeringsmöjligheter vid samtliga Citybanans stationer (tilläggsavtal nr 1 till genomförandeavtal för Citybanan mellan svenska staten genom Banverket, Stockholms läns landsting och exploateringsnämnden, utl 2008:39). Utredningen om de ca 800 cykelparkeringsplatserna drivs av Banverket som kommer att projektera och bygga dem. Finansieringen sker över Citybanans budget, som staden bidrar till.

Exploateringskontoret anser sammanfattningsvis att staden redan agerar i linje med motionen av Ann Mari Engel.

Stadsbyggnadskontoret

Stadsbyggnadskontorets kontorsutlåtande daterat den 3 april 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsbyggnadskontoret har i samrådsversionen av nya översiktsplanen betonat betydelsen av cykeln som transportmedel, att den i planeringen inte ska betraktas som ett redskap för lek och rekreation. Det är angeläget att cykeltrafiken har sin plats i trafikplaneringen på samma sätt som bil- och kollektivtrafik. I de remissvar som kontoret fick på översiktsplanen fanns ett starkt stöd för det resonemanget, och flera remissinstanser betonade betydelsen av att ytterligare lyfta fram cykeltrafikens potential. Till utställningen av översiktsplanen förbereder kontoret en skrivning som också tar upp cyklisternas säkerhet och möjlighet till parkering.

De senaste årens cykelräkningar visar att antalet cyklister ökar stadigt, vilket är en utveckling som välkomnas eftersom det dämpar efterfrågan i vägtrafiken. Det är framförallt till och i centrala Stockholm som cykeln har en betydande marknadsandel. Cykeltrafiken är det enda trafikslag som på kort sikt har kapacitet att öka kraftigt, och som dessutom skulle få positiva följd effekter för övriga trafikslag med minskad trängsel. En forskningsstudie från Vägverket och WSP (2008) om cyklandet i centrala Stockholm har visat att cykelns roll i trafiksystemet är betydelsefull, att andelen arbetsresor dominerar starkt, och att cyklisternas tidsvärdering generellt är hög. Det talar för att cykelåtgärder har en högre samhällsekonomisk nytta än vad som traditionellt brukar antas.

Cykeln har också fått en mer framskjuten roll i trafikplaneringen under senare tid, vilket inte minst visar sig i de stadsutvecklingsområden som staden arbetar med för närvarande. Att planera för växande cykeltrafik är emellertid inte okomplicerat, särskilt i befintliga stadsmiljöer. Utrymmet är begränsat vilket ibland medför konflikter med gående eller med framkomligheten för övrig trafik. Slarvigt uppställda cyklar på allmänna platser kan utgöra svårigheter för t.ex. synskadade och personer i rullstol att ta sig fram. De utformningsmanualer som trafikkontoret tagit fram "Cykeln i staden" och "Cykelparkering i staden" utgör viktiga plattformar i utformningen av stadens nya gaturum. Det finns också anledning att bättre ta tillvara andra städers kunskaper och

erfarenheter om trafikplanering för cykel, goda exempel är t.ex. Lund, Köpenhamn och Amsterdam.

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 14 april 2009 följande

1. Kontorets förslag godkänns i huvudsak.
2. Därutöver anförs följande:

Nämnden uppdrar åt kontoret att initiera ett samarbete mellan stadens facknämnder och Stockholm Parkering AB för att fastställa cykelparkeringsnormer och riktlinjer.

Reservation anfördes av vice ordföranden Jan Valeskog m.fl. (s) och ledamoten Mats Lindqvist (mp), *bilaga 1*.

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

Ersätтарыttrande gjordes av ersättaren Sebastian Wiklund (v) som instämmer i förslaget från (v).

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 9 mars 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Kontorets arbete med cykelinfrastruktur sker i enlighet med kommunfullmäktiges uppdrag och Vision 2030, vilket innebär att stadens ska ha ett välfungerande cykelvägnät som bidrar till ett ökat cyklande och ökad trafiksäkerhet. Kontoret arbetar även efter de av nämnden tidigare beslutade cykelplanerna för inner- och ytterstaden. I cykelplanerna och i den av trafikkontoret nyligen utgivna handboken "Cykelparkering i staden" betonas att för att få en välfungerande infrastruktur för cykeltrafiken krävs inte bara bra, gena och säkra cykelförbindelser utan också bra möjligheter till välfungerande cykelparkeringar nära målpunkterna. Särskilt viktigt är att göra fler och säkra cykelparkeringar i anslutning till stora knutpunkter för kollektivtrafiken.

Cykeltrafiken ökar kraftigt i Stockholm. Sedan 1998 har den ökat med över 75 procent i innerstadsnittet och ökningen har varit som störst de fyra senaste åren. Och varje cykel resa slutar med en parkerad cykel.

För att möta den ökade efterfrågan i både inner- och ytterstaden samt skapa beredskap för de många större infrastruktursatsningarna som staden står inför har trafikkon-

toret under 2008 arbetat fram en handbok, "Cykelparkering i staden", om utformning av cykelparkeringar i Stockholms stad. Handboken, som vänder sig till alla som ska planera för och förverkliga planerna för cykel och cykelparkeringar i staden, innehåller rekommendationer och råd rörande bl. a. lokalisering av cykelparkeringar, typer av cykelställ, cykelparkering på gångyta resp. gata samt långtidsparkering inomhus. Dessutom innehåller handboken, och så även cykelplanen, förslag till cykelparkeringsnormer för olika slag av bostäder och verksamheter.

För att förverkliga trafik- och renhållningsnämndens cykelplaner behövs insatser från flera olika aktörer. Trafik- och renhållningsnämnden har genomförande- och finansieringsansvaret för cykelåtgärder på befintliga gator och allmän platsmark. Vid nyexploateringar bekostar exploateringsnämnden regelmässigt sådana åtgärder. Valet av utformning, standard och kostnadsnivå för cykelåtgärder och parkeringar sker i samråd mellan exploateringskontoret och trafikkontoret.

Riktlinjer

Behovet av parkering för bostäder, arbetsplatser, handel, kollektivtrafik-knutpunkter, skolor mm ska enligt plan- och bygglagen (PBL) i första hand tillgodoses inom fastigheten. Därför kommer det vid nybebyggelse och större ombyggnader an på fastighetsägaren eller tomträtthavaren att svara för sådana cykelparkeringar.

Trafikkontorets förslag till cykelparkeringsnorm har ännu inte förelagts nämnden för politisk behandling. Trafikkontoret och exploateringskontoret lämnar idag endast rekommendationer till byggherrar att anordna cykelparkeringar. Trafikkontoret och exploateringskontoret delar uppfattningen att det skulle underlätta att bedöma behoven av cykelparkeringar för olika typer av verksamheter om sådan fanns och därmed även smidigare och effektivare att hantera markanvisnings- och planärenden. Kontoret ser gärna att ett samarbete inleds mellan trafik- och renhållningsnämnden, exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden. Trafikkontorets förslag, som baseras på kontorets samlade erfarenheter och andra svenska städers cykelparkeringsnormer, skulle kunna utgöra utgångspunkt för sådana fastställda normer eller riktlinjer. I det av stadsbyggnadskontoret nyligen remissbehandlade förslaget till ny översiktsplan för Stockholm föreslås att staden skall planera för ett ökat resande med cykel. Kontoret ser riktlinjer som en naturlig följd av detta.

Exempel

Det finns flera goda exempel på att staden redan gör, och verkar för, omfattande cykelparkeringsutbyggnader enligt de principer som anges i cykelplanerna och handboken.

Vid Karlbergs station uppfördes 2005/2006 ett stort parkeringsdäck för cyklar utanför muren på Norrbackagatan. Antalet cykelplatser utökades därmed med ca 80 st. Samtidigt placerades också en cykelpump ut på platsen.

Vid Älvsjö station har omfattande utbyggnad av antalet cykelplatser med både väderskydd och cykelpump skett under 2006. Här planeras också för ett resecentrum inklusive en mängd cykelparkeringar. En parkering inomhus blir en del av resecentrum och rymmer ca 250 cyklar. Det förläggs i anslutning till bussterminal och pendeltågsstationen. Ytterligare ca 100 cykelparkeringsplatser utomhus planeras på respekti-

ve sida av järnvägen.

Under 2008 färdigställdes en cykelparkering för ca 50 cyklar inkl väderskydd och cykelpump vid Farsta strands pendeltågsstation.

I år kommer trafikkontoret att genomföra en omfattande utbyggnad av cykelparkeringen vid Årstabergs station i form av en utökning av antalet platser med ca 80 st samt uppförande av väderskydd. Under 2007 placerades en cykelpump ut vid befintlig cykelparkering.

I samband med den planerade ombyggnaden av Slussen är avsikten att inrymma ett större antal nya cykelparkeringsplatser. En utredning genomförd av USK 2008 på uppdrag av kontoret visar på ett stort behov, både av korttidsparkering utomhus och långtidsparkering inomhus. Totalt handlar det om 1 000 cykelparkeringsplatser i området.

Även vid byggandet av Citybanan planeras 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 längs den planerade Citybanan. Inom ramen för genomförandeaftalet för projektet Citybanan har 38 mnkr avsatts för att skapa bra och säkra cykelparkeringsmöjligheter vid Citybanans samtliga stationer (Södra station, Centralen och Odenplan).

Utöver dessa exempel så placerar trafikkontoret årligen ut mellan 350 - 500 säkra och välordnade cykelställ runt om i staden. Eftersom varje cykelställ rymmer 2 stycken cyklar innebär det 700 – 1 000 cykelparkeringsplatser.

Trafikkontoret anser sammanfattningsvis att staden till stora delar redan agerar i linje med motionen av Ann Mari Engel (v).

Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd

Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 26 mars 2009 följande

1. Tjänsteutlåtande utgör svar på remissen.
2. Omedelbar justering.

Reservation anfördes av ledamot Jakob Dencker m.fl. (mp) och ledamot Gunnilla Bhur (v), *bilaga 1*.

Rinkeby-Kista stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 12 mars 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Rinkeby – Kista stadsdelsområde har i hög utsträckning cykel- och gångbanor som är skilda från bil trafikerade gator. Stadsdelarna är således konsekvent byggda med en tydlig separation mellan gång- och cykeltrafik å ena sidan samt motortrafik å andra

sidan. Gång- och cykeltrafikanter passerar antingen över eller under de större trafikerade vägarna via broar respektive tunnlar.

De allmänna cykelställ som finns i Rinkeby – Kista stadsdelsområde är uppsatta i närheten av tunnelbanestationerna och stadsdelarnas torg. På några platser finns nya cykelställ som är utformade för att man på ett enkelt och säkert sätt ska kunna låsa fast sin cykel. I inget fall har cykelställena tak.

Ansvar för etablering av cykelställ på allmänna platser som gator och torg och i anslutning till kollektivtrafikpunkter åvilar Trafik- och renhållningsnämnden.

Förvaltningen kan konstatera att en ny cykelled – Järva cykelled – under försommaren 2009 kommer att etableras genom samarbete mellan Rinkeby-Kista och Spånga-Tensta stadsdelsförvaltningar samt Svenska Cykelsällskapet och berörda grannkommuner. Leden syftar till att binda samman närbelägna cykelleder i ett fungerande cykelleds nät. Förvaltningen kan vidare konstatera att Rinkeby-Kista stadsdelsområde är väl försörjt med säkra cykelbanor skilda från gång- och biltrafik. Förvaltningen har i övrigt inget att erinra mot förslagen om att ordna säkra och välordnade cykelställ runt om i staden samt överbyggda sådana vid kollektivtrafikpunkter. Det torde dock vara Trafik- och renhållningsnämndens uppgift att närmare överväga utformningen, omfattningen och finansieringen av dessa.

Skärholmens stadsdelsnämnd

Skärholmens stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 26 mars 2009 följande

1. Stadsdelsnämnden beslutar att godkänna förvaltningens remissyttrande.
2. Omedelbar justering

Reservation anfördes av vice ordföranden Margareta Johansson m.fl. (v), ledamoten Liliane Svensson m.fl. (s) och ledamoten Anne-Marie Grave (mp), *bilaga 1*.

Skärholmens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 9 mars 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen är mycket positiv till det ökande intresset att använda cykeln som ett alternativt fortskaffningsmedel. Det har många goda effekter både ur miljö- och ur hälsoperspektiv. Det är också ett viktigt inslag i arbetet för att komma tillrätta med problemen med bilavgaser och minska utsläppen av växthusgaser. Av de åtgärder som föreslogs i cykelplan 2005 har generellt inte så många genomförts. Problemen med de höga hastigheterna som de moderna cyklarna ger upphov till och riskerna för olyckor

kvarstår och har t o m ökat då det i dagsläget är många fler som ska samsas om utrymmet på cykelstråken. För att minska olycksriskerna krävs förutom en breddning och separering av gående och cyklister även att cykelvägarna hastighetssäkras. Förvaltningen anser, liksom tidigare, att det är särskilt angeläget att hitta en lösning för cykelvägen mellan Skärholmsvägen och Ekholmsvägen över Skärholmstorget då risken för konflikter mellan cyklister och gående med skador som följd är påtaglig. Förvaltningen vill även uppmärksamma problemen med att vissa separerade cykelvägar plötsligt bara upphör och försvinner. Cyklisten kan sägas ha tur om det händer invid ett gathörn där det oftast finns en rimlig chans att lätt förflytta sig till annan väg. Problemen med försvinnande cykelvägar och stora svårigheter att ta sig fram med cykel i trafiken är oftast regel än undantag vid olika vägarbeten inte minst med anledning av nybyggnation. Det synes som om det är byggherrens och/eller väghållarens absoluta ansvar att ta fram alternativa och framkomliga vägar för bilisterna, men det verkar mycket sällan gälla för cyklister och övriga trafikanter. Förvaltningen efterfrågar en fördjupad översyn av befintliga cykelbanor och uppdatering av cykelplanen.

Älvsjö stadsdelsnämnd

Älvsjö stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 26 mars 2009 följande

Stadsdelsnämnden överlämnar detta tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Reservation anfördes av ledamoten Maj-Len Eklund (v) som föreslog att nämnden skulle bifalla motionen.

Älvsjö stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 27 februari 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen är positiv till ökad cykeltrafik och anser att det är ett viktigt inslag i arbetet för minskade utsläpp av växthusgaser. Säkra cykelvägar och cykelparkeringar är en del i det arbetet.

Förvaltningen ställer sig fortfarande bakom de synpunkter som framfördes i remissvaret 2005 och anser att det skulle vara positivt med en uppdatering av cykelplanen utifrån dessa. Av de åtgärder som föreslogs i cykelplanen har ännu inte så mycket genomförts. I samband med att kvarteret Armborstet i Älvsjö centrum bebyggdes med bostäder breddades cykelbanan på båda sidor om kvarteret utmed Götalandsvägen och Älvsjövägen. Enligt trafikkontoret är även cykelbanan utmed Folkparksvägen projekterad, men medel saknas för genomförandet. Däremot är förvaltningen tveksam till om det finns utrymme för cykelbana på en del andra föreslagna sträckor, t.ex. Johan Skyttes väg mellan Svartlösavägen och Långbrodalsvägen.

Den planerade ombyggnaden av Älvsjö centrum innehåller ett cykelgarage på torgsidan samt utökad cykelparkering på mässidan. Det innebär fler och förhoppningsvis säkrare cykelparkeringsplatser vid Älvsjö centrum. En ombyggnad av Älvsjö rondellen till signalreglerad korsning är planerad, även om den ännu inte är finansierad.

Cykelfrämjandet

Cykelfrämjandets yttrande daterat den 31 mars 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Cykelfrämjandet i Storstockholm håller med om att fler cykelparkeringar bör inrättas. Så vitt Cykelfrämjandet kan bedöma jobbar Stockholm stad redan med detta. Exempel på detta är cykelgaraget vid Älvsjö resecentrum, Årstabergets cykelparkering, parkeringarna vid Farsta Strands pendelstation Karlbergs pendelstation och Spånga pendelstation. Det finns även mindre cykelparkeringar som stöder konstaterandet.

Mot bakgrund av att cyklandet i Stockholm ökat med 75 procent på tio år finner emellertid Cykelfrämjandet att utbyggnaden sker i för långsam takt. Det behövs ytterligare investeringar för att uppfylla Cykelplan 2006 för innerstan och Cykelplan för Stockholms ytterstad (2005).

För att kunna använda cykel som ett transportmedel till arbetsplatser, affärer, bibliotek, tunnel- och pendeltågstationer måste det finnas stöldsäkra cykelparkeringar. Avsaknaden av stöldsäkra cykelparkeringar är dels ett hinder för att använda cykel och dels utgör felparkerade cyklar hinder för synskadade och övriga gångtrafikanter.

De studier som har gjorts kring att kombinera cykel med kollektivtrafik visar att bra cykelparkeringar leder till ett ökat antal cykelresor till stationer för kollektivtrafik (Goda exempel på Bike & Ride i Europa RAP 2001:0485, 2001, Vägverket)

Det är viktigt att en cykelparkering ligger nära sin målpunkt. En rekommendation är att en cykelparkering ska ligga inom en radie av 20 m från slutdestination (Gör Stockholm till en cykelstad, Stockholms Naturskyddsförening, 2002, J. Pertoft).

Cykelfrämjandet vill i sammanhanget erinra om att enligt Plan- och bygglagen har fastighetsägaren att vid om- och tillbyggnad att svara för erforderliga parkeringar kommer till stånd och detta avser även cykelparkeringar. För att möjliggöra ett genomförande av nämnd lag bör Stockholm stad fastställa en *cykelparkeringsnorm*. Med en fastställd cykelparkeringsnorm ges stadsplanerare och fastighetsägare vägledning till gagn för såväl dem själva som de boende. En cykelparkeringsnorm kan vidare ge stöd vid utformning av detaljplaner och byggnadslov

RESERVATIONER M.M.

Exploateringsnämnden

Reservation anfördes av ledamoten Emilia Hagberg (mp) och ledamoten Ann-Margarethe Livh (v) enligt följande

1. Motionen bifalles.
2. Därutöver anføres följande:

Det är positivt att antalet cyklister ökat med över 75 procent under de senaste tio åren. Det är också positivt att staden har en ambition att förbättra för stadens cyklister, bl.a. genom genomförandet av cykelplan 2006. Trots stadens goda ambitioner finns några områden där det krävs en mer skyndsam lösning och en konkret plan. Det gäller att garantera säkra cykelbanor, skilda från gång och biltrafik, där det behövs en konkret plan för hela staden. Vi menar också att det behövs en konkret plan för att bygga en cykelparkering på parkeringshuset på mästern Samuelsgatan 69 eller annat närliggande parkeringshus. Stockholms central bör som andra stora Centralstationer i Europa ha en stor och säker cykelparkering.

Trafik- och renhållningsnämnden

Reservation anfördes av vice ordföranden Jan Valeskog m.fl. (s) och ledamoten Mats Lindqvist (mp) enligt följande

1. Trafik- och renhållningsnämnden överlämnar och åberopar kontorets utlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.
2. Nämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

Reservation anfördes av ledamoten Kajsa Stenfelt (v) enligt följande

1. Kontorets förslag till beslut bifalls delvis.
2. Därutöver anføres:

I kontorets svar saknar vi förslag på konkreta åtgärder i realtid. Byggande av Citybanan kommer att ta många år och Stockholms cyklister kan inte vänta på ett parkeringsgarage för cyklar i anslutning till den, det måste till säkra och bra cykelparkeringar vid Stockholms kollektivtrafikknutpunkter redan nu. I planerandet av Citybanan är det av oerhört stor vikt att det byggs säkra och bra cykelgarage vid station City och station Odenplan och Södra station. Vänsterpartiet har lagt extra pengar i vår reservation till

budget 2008 för att påskynda genomförandet av Cykelplan 2006. Något som den nuvarande borgerliga majoriteten inte gjort och de små anslag de gjort till bättre cykelbanor räcker inte till för det enorma behov som finns.

Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av ledamot Jakob Dencker m.fl. (mp) och ledamot Gunnilla Bhur (v) enligt följande

- att delvis godkänna förvaltningens förslag
- att stödja motionen
- att därutöver anför

Det är mycket viktigt att Stockholms stad gör det lätt, säkert och bekvämt för människor att välja cykeln som transportmedel. De åtgärder som motionären tar upp är angelägna. Som motionären framhåller: att parkera säkert ska inte vara något förbehåll för bilister. Att ta cykeln ska för de flesta stockholmare framstå som ett bättre alternativ än att ta bilen.

Vi stödjer alltså förslagen:

- att staden snabbar på genomförandet Cykelplan 2006
- att staden garanterar säkra cykelbanor skilda från gång- och biltrafik
- att staden ordnar säkra och välordnade cykelställ runt om i hela staden
- att staden ordnar säkra och överbyggda cykelställ vid kollektivtrafikknutpunkter
- att staden ordnar cykelgarage vid större fjärrtågs- och pendeltågsstationer

Skärholmens stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av vice ordföranden Margareta Johansson m.fl. (v), ledamoten Liliane Svensson m.fl. (s) och ledamoten Anne-Marie Grave (mp) enligt följande

- 1. Stadsdelsnämnden beslutar att ställa sig bakom motionen**
- 2. Omedelbar justering.**

Samt därutöver anför:

Utöver intentionerna och yrkandena i motionen vill vi även att Skärholmens förvaltnings synpunkter och förslag i ärendet antas i behandlingen av motionen.

Vi vill även understryka hur viktigt det är att verka för att skyndsamt se till att den redan beslutade cykelplanen genomförs.

Den moderatledda alliansen måste se till att anslå de medel som behövs för detta angelägna ändamål.



KOMMUNFULLMÄKTIGE

Motioner

2008:82

2008:82

Motion av Ann Marie Engel (v) om säkra cykelparker- ingar

Dnr 314-2692/2008

I dagsläget med stundande klimatkris går det inte att bortse från att biltrafiken måste minskas till förmån för kollektiva resor, cykel- och gångtrafik. Bilarnas utrymme ska successivt minskas och cyklarnas ökas. Säkra enkelriktade cykelbanor avskilda från gång och körbana är ett måste. Det är inte acceptabelt att gångtrafikanter och cyklister ska dela på ett smalt utrymme och bilarna få flera filer. Det är inte heller acceptabelt att cykelbanan ska gå mellan parkerade bilar och bilar i rörelse – det måste bli säkert att cykla i Stockholm!

Det måste också finnas gott om säkra, skyddade och helst övervakade cykelställ. Ingen bilägare skulle acceptera att gång på gång få sin bil stulen eller vandaliserad som tyvärr är vardag för många cyklister. Vid varje kollektivtrafikknutpunkt och pendeltågsstation bör det byggas cykelställ med tak och anordning att låsa fast sin cykel. På större pendel- och fjärrtågsstationer som t ex. Flemingsberg, Södertälje Syd, Sundbyberg etc. ska det självklart finnas cykelgarage för dem som vill ställa sin cykel säkert under längre tid. Att parkera säkert ska inte vara något förbehållet bilister.

Vid Stockholms central råder utrymmesbrist och problem med tillstånd från markägare för cykelparkering. Säker cykelparkering är en självklarhet vid landets mest besökta järnvägsstation. Möjliga lösningar är t ex. att ta ett våningsplan på parkeringshuset på Mäster Samuelsgatan 69 eller annat närliggande parkeringshus och göra om det till cykelparkering. För att uppmuntra cyklandet bör en sådan cykelparkering vara gratis och finansieras med högre parkeringstaxa för bilar. Stockholm stad måste ta sitt miljöansvar och tydligt visa medborgarna, genom ekonomiska och praktiska fördelar, att det lönar sig att vara klimatsmart.

Därför yrkar vi på att:

1. Staden snabbar på genomförandet av Cykelplan 2006 (i enlighet med Vänsterpartiets budgetförslag)
2. Staden garanterar säkra cykelbanor skild från gång- och biltrafik
3. Staden ordnar säkra och välordnade cykelställ runt om i hela staden
4. Staden ordnar säkra och överbyggda cykelställ vid kollektivtrafikknutpunkter
5. Staden ordnar cykelgarage vid större fjärrtågs- och pendeltågsstationer.

Stockholm den 17 november 2008

Ann Mari Engel