



**Tid** Torsdagen den 15 mars 2012 kl 17.50 – 18.30  
**Plats** Stora Kollegiesalen, Stadshuset  
**Justerat** Tisdagen den 27 mars 2012

Ulla Hamilton

Emilia Hagberg

### Närvarande

Beslutande ledamöter:

Ulla Hamilton (M), ordföranden  
Emilia Hagberg (MP) vice ordföranden  
Daniel Valiollahi (M)  
Datevig Mardirossian Lönn (M) §§ 1-14  
Mark Klamberg (FP) §§ 1-14  
Jonas Naddebo (C)  
Malte Sigemalm (S)  
Annika Ödebrink (S)  
Oskar Levin (S)  
Martin Hansson (MP) §§ 1-14

Tjänstgörande ersättare:

Peter Abelin (M)	för Bo Arkelsten (M)
Göran Oljeqvist (KD) §§ 15-22	för Datevig Mardirossian Lönn (M)
Christoffer Kuckowski (M) §§ 1-12	för Annika Davidsson (M)
Inga-Lill Larsson (M) §§ 13-22	för Annika Davidsson (M)
Jesper Svensson (FP) §§ 15-22	för Mark Klamberg (FP)
Hampus Rubaszkin (MP) §§ 15-22	för Martin Hansson (MP)
Tobias Johansson (V)	för Kajsa Stenfelt (V)

Ersättare:

Inga-Lill Larsson (M) §§ 1-12  
Charlotta Schenholm (FP) §§ 1-14  
Jesper Svensson (FP) §§ 1-14  
Göran Oljeqvist (KD) §§ 1-14  
Margareta Stavling (S)  
Jimmy Lindgren (S)  
Hanna Helsing (S)  
Hampus Rubaszkin (MP) §§ 1-14  
Maria Antonsson (MP)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Per Anders Hedkvist, Anne Rådestad, Fredrik Alfredsson, Ingrid Mårtenson, Kristofer Tengliden, Lars Jolérus, Louise Bill, Marita Söderqvist, Mattias Lundberg, Ted Ell, Ulla Ritzén samt biträdande borgarrådssekreteraren Martin Savén.

## **§ 13**

### **Cykelplan för Stockholm. Beslut om remiss**

Dnr T2010-313-01743

#### **Beslut**

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden godkänner föreliggande förslag till Cykelplan 2012 för att skickas på remiss.

#### **Handlingar i ärendet**

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 24 februari 2012.

#### **Nämndens behandling av ärendet**

##### **Framlagda förslag till beslut**

- 1) Ordföranden Ulla Hamilton m.fl. (M), vice ordföranden Emilia Hagberg m.fl. (MP), Mark Klamberg (FP) och Jonas Naddebo (C) föreslår (se beslutet).
- 2) Malte Sigemalm m.fl. (S) föreslår att nämnden beslutar att i huvudsak godkänna remissen samt att därutöver anföra:

Stockholms befolkning växer och en utbyggnad av cykelnätet är ur många aspekter ett bra sätt att få bättre framkomlighet i staden. Cyklismen är en del av Stockholms infrastruktur. Det är viktigt att när man planerar för utbyggnad av cykelbanor att säkerheten sätts i första rummet.

Finansieringen av cykelplanen är i dagsläget inte helt säkerställd. Majoriteten pratar om en cykelmiljard men i stadens budget går inte att urskilja var dessa medel finns eller tas från.

Vi anser att fotgängarnas situation i relation till cyklisterna är för dåligt belyst rent allmänt. I relationen cyklist/bilist är cyklisten den ojämförligt mest utsatta parten men vad gäller relationen cyklist/fotgängare är fotgängaren lika oskyddad som cyklisten. En cyklist hörs inte på samma sätt som en bil och syns i regel inte heller lika bra. Däremot kan cyklister komma upp i 50 km/tim i nedförsbackar och en kollision får allvarliga följder. Vad gäller biltrafiken finns signalreglerade övergångsställen för fotgängare som känner sig osäkra. Man måste också ha i åtanke att äldre fotgängare ska kunna röra sig i staden och även personer med funktionsnedsättning. Turister som inte känner till vår stad måste också skyddas. Närmaste exempel är väl Hantverkargatan utanför stadshuset där en dubbelriktad cykelbana, plan med ofta höga farter hos cyklisterna, måste passeras på väg från bussen in i stadshuset.

Vi saknar också resonemang om att snabbcyklare och promenadcyklare kanske kräver olika lösningar och i vilken utsträckning det är möjligt alternativt

önskvärt att cyklister använder gatutrymmet.

Vad gäller indikatorer på säkerhet (sid 14) vill vi lägga till ”Antalet allvarligt skadade eller förolyckade fotgängare”.

### **Lagändring för att främja cykling**

Det är tveksamt om lagändring om att få cykla mot enkelriktat och göra högersväng vid rödljus är övertänkt och trafiksäkerhetsmässigt gångbart. Oavsett om denna regel finns i andra utländska städer eller inte. Särskilt problematiskt blir det för fotgängare att t ex hålla ordning på att bilar kommer från bara ett håll men cyklister även från ett annat.

### **Utveckling av låncykelsystemet**

Utvecklingen av detta system bör vara kommunövergripande. Ytterstadens tillgång till låncyklar speciellt vid t-banors slutstationer, bör ha prioritet i det fortsatta arbetet.

3) Tobias Johansson (V) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

1. Att delvis godkänna kontorets förslag
2. Snarast genomföra de beslutade förslagen i Cykelplanen samt framföra följande:

Det nu liggande förslaget till Cykelplan för Stockholm innehåller en mängd lysande åtgärder för att förbättra situationen för cyklisterna i staden.

Dock står ingenstans att finna om detta skall ske om tre år, fem år, eller kanske år 2030.

Cykelplanen för Stockholm har redan låtit vänta på sig alldeles för länge och bör snarast genomföras. Pengar till detta finns väl i den borgerliga budgeten, omnämnd ”Cykelmiljarden”.

### **Beslutsgång**

Ordföranden Ulla Hamilton (M) ställer de framlagda förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från Ulla Hamilton m.fl. (M), Emilia Hagberg m.fl. (MP), Mark Klamberg (FP) och Jonas Naddebo (C).

### **Reservation**

Malte Sigemalm m.fl. (S) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Tobias Johansson (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

### **Särskilt uttalande**

Särskilt uttalande lämnas av vice ordföranden Emilia Hagberg m.fl. (MP) enligt följande:

Vi har väntat länge på den nu presenterade cykelplanen som åtskilliga gånger blivit försenad. Förseningarna har lett till att nödvändiga åtgärder har skjutits upp och planeringen av utbyggd cykelinfrastruktur ytterligare släpat efter.

Förslaget till cykelplan tar upp många viktiga aspekter men avgörande för att

den ska kunna förverkligas är att det skjuts till tillräckligt med resurser och att cykeln prioriteras i trafikrummet, vilket kommer vara nödvändigt.

Vi ser fram emot att ta del av remissinstansernas synpunkter med har redan nu några kommentarer.

- Målet om antalet cyklister är för lågt satt. Där behövs en ambitionshöjning.
- I planen syns inga eller få cykelsatsningar i Järvaområdet. Det är inte tydligt ifall det beror på att bedömningen är att det inte finns behov där, eller om det helt enkelt är försummat. Ska man cykla från de stadsdelarna till city passerar man ju över andra kommuner. Då måste det finnas ett bra samarbete för att man även från Järva ska kunna ha enkla pendlingsstråk.
- Det är viktigt att det finns tydliga och mätbara etappmål som gör att inte insatserna skjuts framåt.
- Ett stort problem för cyklister är att det står parkerade bilar i cykelfälten. Det skapar en stor säkerhetsrisk när cyklister skall vingla ut bland bilarna. Många avstår troligtvis från att cykla p.g.a. detta. Polisen och staden borde kunna hitta bättre samarbetsformer för att motverka problemet. Idag är risken för påföljd för att stå i cykelfält lika med noll.

Vid protokollet  
Ingrid Mårtenson

Rätt utdraget intygar:

---