



Tid Torsdagen den 18 oktober 2012 kl 16.30 – 16.40
Plats Stora Kollegiesalen, Stadshuset
Justerat Fredagen den 26 oktober 2012

Ulla Hamilton

Daniel Helldén

Närvarande

Beslutande ledamöter:

Ulla Hamilton (M), ordföranden
Daniel Helldén (MP) vice ordföranden

Bo Arkelsten (M)
Daniel Valiollahi (M)
Annika Davidsson (M)
Mark Klamberg (FP)
Jonas Naddebo (C)
Oskar Levin (S)
Martin Hansson (MP)
Kajsa Stenfelt (V)

Tjänstgörande ersättare:

Peter Abelin (M) för Datevig Tjärnberg (M)
Margareta Stavling (S) för Malte Sigemalm (S)
Jimmy Lindgren (S) för Annika Ödebrink (S)

Ersättare:

Christoffer Kuckowski (M)
Christer Svärd (M)
Charlotta Schenholm (FP)
Jesper Svensson (FP)
Göran Oljeqvist (KD)
Hanna Helsing (S)
Hampus Rubaszkin (MP)
Tobias Johansson (V)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Per Anders Hedkvist, Fredrik Alfredsson, Louise Bill, Mats Cronqvist, Åse Geschwind, Inga-Lill Hultin, Lars Jolérus, Mattias Lundberg och Anne Rådestad samt personalföreträdaren Luis Lopez §§ 1-6 och biträdande borgarrådssekreteraren Martin Savén från roteln.

§ 9

Cykelplan Stockholm 2012 – slutversion och redovisning av remiss

Dnr T2010-313-01743

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden föreslår att kommunfullmäktige godkänner trafik- och renhållningsnämndens förslag till Cykelplan 2012.
- 2 Trafik- och renhållningsnämnden uppdrar åt kontoret att ta fram ett förslag till utredningsbeslut för infrastrukturåtgärder till novembermötet 2012.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 3 oktober 2012.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Ulla Hamilton m.fl. (M), Mark Klamberg (FP), Jonas Naddebo (C) och vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) föreslår (se beslutet).
- 2) Oskar Levin m.fl. (S) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
 - 1 Delvis godkänna kontorets förslag till beslut
 - 2 Cykelplanen genomförs i en snabbare utbyggnadstakt än kontorets förslag
 - 3 Kontoret återkommer med en tidplan för de olika etapperna
 - 4 Säkerheten ska vara 90% 2030
 - 5 därutöver anföra:

Trafikregler

- Vi känner en stor osäkerhet vad gäller lämpligheten att skapa nya regler för cyklister, oavsett om man som i planen hänvisar till andra länder som genomfört detta. Dock anser vi att det kan vara möjligt att på vissa enkelriktade gator ha dubbelriktad cykeltrafik. Att låta cyklister cykla mot rött vid högersväng motsätter vi oss bestämt. Framför allt skapar det en osäkerhet för de gående. Fotgängare är redan en alltför utsatt grupp i trafiken. Även för bilister på den korsande vägen är risken för osäkerhet stor.
- Idag har tyvärr alltför många cyklister ett mindre bra förhållande till gällande trafikregler, regler tex körning mot rödljus och mot enkelriktade gator. Kontoret och andra berörda myndigheter som sysslar med trafiksäkerhet bör genomföra en riktad insats mot cyklister om säkerhet i trafiken

Fler aktörer beträffande låncykelsystemet

Konkurrens i samverkan mellan aktörerna tror vi skulle skapa ytterligare stationer för låncyklar och vi menar att man ska anvisa mark för hyrecykelsystem vid kollektivtrafikplatser vid vatten.

Bygg bort trafikfarliga situationer en högprioriterad fråga

Cyklister är oskyddade i trafiken och om satsningen på fler cyklister i Stockholm ska bli framgångsrik måste de idag trafikfarliga situationerna som kan uppkomma byggas bort. Bl a måste bredden på cykelbanor anpassas i högre utsträckning beroende av

Resurser för vinterväghållning

Det är viktigt att resurser avsätts för effektiv vinterväghållning. Det kommer att krävas mer resurser än det talas om i cykelplanen. Där nämns nya typer av maskiner för att röja cykelbanorna. Dessa maskiner borde vara självklara att använda vid snöröjning av trottoarer, och finnas med som krav för entreprenörer att använda vid anbudsförfrågan. De nya snöröjningsmaskiner, som både sopar, plogar och sandar, används idag i Norrköping. Där har man också tidvis en gräns på 1 cm för snöröjning.

Utbyggnad enligt SDN förslag

Det redovisas i remissvaren många viktiga synpunkter från SDN på hur cykelvägar bör byggas och prioriteringar för vissa områden. Vi Socialdemokrater anser att dessa synpunkter måste beaktas när slutgiltiga dragningar av cykelbanor tas fram. I detta sammanhang vill vi även starkt poängtera att samarbete sker i utbyggnaden tillsammans med andra angränsande kommuner

Regelbunden inventering av cykelparkeringar

Utöver förslagets nybyggnation av 500 cykelparkeringar per år behövs en regelbunden inventering av de som redan finns. I dagsläget upptas många platser av trasiga och uttjänta cyklar som därmed hindrar cyklister från att parkera där. Att regelbundet markera cyklarna och rapportera till polisen, samt därefter transportera bort dem, skulle frigöra platserna till cyklar som används.

3) Kajsa Stenfelt (V) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

- 1 Delvis godkänna kontorets förslag till beslut
- 2 Höja takten för genomförandet av planen samt tydliggöra tidsramar för de prioriterade satsningarna.
- 3 höja målet avseende andelen resor med cykel i högtrafik år 2030
- 4 därutöver anföra:

Måläret 2030 är satt alldeles för långt fram, och vi saknar tydliga tidsramar för de prioriterade satsningarna. Vi ska ha ett betydligt högre mål för resor med cykel i högtrafik.

När fler och fler väljer att cykla, ska detta uppmuntras och underlättas, som ett led i att minska privatbilismen i staden.

För att uppnå luftkvalitetsmålen, och klara framkomligheten i ett Stockholm som växer, är det viktigt att tydliggöra vilka trafikslag vi bör satsa på. Man bör

utveckla systemet med låncyklar, att gälla även i närförort och vissa förorter. Det bör också utredas om SL skulle kunna ta över ansvaret för låncykel-systemet, så att samma Axxess-kort kan gälla för resor både med kollektiv- och låncykeltrafik, för att förenkla för resenärerna vid byte av trafikslag.

Säkra och väderskyddade cykelparkeringar ska finnas vid alla tunnelbane- och pendeltågsstationer samt större kollektivtrafikknutpunkter. Det är viktigt att cykelbanorna är tillräckligt breda, så att det finns utrymme för säker omkörning. För att öka säkerheten för cyklister bör hastighetsgränsen sänkas till 30 km/tim på huvudgator där cykling sker i blandtrafik.

Det är glädjande att en cykelplan för länet nu också planeras, och att stråken hänger samman med stadens pendlingsstråk, men målen är satta allför långt fram i tiden även här.

Vi har väntat länge på en sammanhållen cykelplan för Stockholms inner- och ytterstad, och det är hög tid att genomföra den så snart som bara möjligt!

Beslutsgång

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

Reservation

Oskar Levin m.fl. (S) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Kajsa Stenfelt (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Särskilt uttalande

Särskilt uttalande lämnas av ordföranden Ulla Hamilton m.fl. (M), Mark Klamberg (FP) och Jonas Naddebo (C) enligt följande:

Arbetet med Cykelplan Stockholm 2012 är ett välkommet och viktigt steg i arbetet med att förbättra förutsättningarna för ett ökat cyklande i Stockholms stad och hela Stockholmsregionen. Många viktiga aspekter i det fortsatta cykelarbetet behandlas i cykelplanen. Pendlingsstråk för de som arbetar i City är en sådan, en annan är behovet av tvärgående och lättorienterade cykelkopplingar. En fortsatt dialog med angränsande kommuner, och Trafikverket, för att möjliggöra gena och effektiva cykelresor också över kommungränserna är en förutsättning för en sammanhållen cykelinfrastruktur i regionen.

Särskilt uttalande lämnas av vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) enligt följande:

Miljöpartiet välkomnar att staden vill förbättra framkomligheten och säkerheten för det ökande antalet cyklister i regionen. Det är verkligen hög tid, cyklisterna har upplevt sex förlorade år då cykelplanen från 2006 förkastades av den nya majoriteten. Möjligheten att bygga i takt med det ökande antalet cyklister har istället blivit en angelägen fråga om att bygga ikapp.

Cykelplanen är ett ambitiöst dokument som ger förutsättningar för ökad cykling. Trafiksäkerhetsaspekten är bra och det är tydligt att det krävs flera olika åtgärder

för att uppnå en ökad säkerhet för stadens cyklister. Vi skulle gärna ha sett en bättre koppling mellan cykelplanen och Den gröna promenadstaden, samt att det är betydelsefullt att se cykelplanen utifrån ett regionalt perspektiv. Vi ser det som mycket viktigt att målkonflikterna om den begränsade ytan verkligen leder till prioriterar i enlighet med Framkomlighetsstrategin och Cykelplanen. Ytterst måste tillräcklig finansiering säkerställa att Cykelplanen genomförs och genomförandetiden kortas.

Målet om att andelen av alla resor i högtrafik som sker med cykel ska vara minst 15 procent år 2030 är för lågt satt. Antalet cyklister har enligt handlingsplanen till framkomlighetsstrategin ökat med 80 procent på 10 år och idag används cykeln av cirka 10 procent av stadens invånare för resa till jobb eller skola. Målet bör därmed ställas betydligt högre än det föreslagna, framförallt då det nu sker en kraftig ökning utan större investeringar i cykelinfrastrukturen.

Ersättaryttrande

Göran Oljeqvist (KD) instämmer i särskilt uttalande från ordföranden Ulla Hamilton m.fl. (M), Mark Klamberg (FP) och Jonas Naddebo (C).

Vid protokollet
Åse Geschwind

Rätt utdraget intygar:
