

Utlåtande 2013:24 RII (Dnr 314-1559/2012)

Cykelplan Stockholm 2012
Förslag från trafik- och renhållningsnämnden

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.
Cykelplan Stockholm 2012 godkänns.

Föredragande borgarrådet Ulla Hamilton anför följande.

Ärendet

I juni 2010 fick trafikkontoret i uppdrag av trafik- och renhållningsnämnden att ta fram en ny cykelplan för Stockholm. Föreliggande Cykelplan 2012 antogs av trafik- och renhållningsnämnden i oktober 2012 efter att ha skickats ut på bred remiss. 52 stycken remissvar inkom från stadens nämnder och bolag, intresseorganisation, andra kommuner och myndigheter samt berörda företag. Remissinstanserna var överlag positiva till remissversionen av Cykelplan Stockholm 2012 – ett antal mindre justeringar gjordes dock utifrån inkomna remissvar.

Planen består av en strategidel som innehåller den övergripande och långsiktiga inriktningen på stadens cykelarbete samt en handlingsplan som pekar ut åtgärder som behöver göras för att nå målen.

Cykelplanens genomförandetid sträcker sig till år 2030.

Beredning

Ärendet har initierats av trafik- och renhållningsnämnden och remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret anser att Cykelplan Stockholm 2012 är en viktig planeringsgrund för utveckling av cyklingen i hela Stockholms stad och angränsande kommuner. Planen utgör ett stadsövergripande styrdokument och är grunden för samordning mellan stadens olika förvaltningar i det gemensamma uppdraget att öka cyklingen i hela Stockholm.

Mina synpunkter

Cykelplan Stockholm 2012 möjliggör för fler stockholmare att använda cykel som färdmedel. En ökad andel cykeltrafik bidrar till att nå flera mål såsom minskad negativ miljöpåverkan, ökad framkomlighet och positiva effekter på folkhälsan. En ökad cykling bidrar därmed till att nå Framkomlighetsstrategins mål, uppfyllandet av kommunens inriktningsmål för minskad miljöpåverkan från trafiken och ökad cykeltrafik i Miljöprogram 2012-2015 samt till det Idrottspolitiska programmets mål om att stimulera fler stockholmare att bli fysiskt aktiva. Stockholms stad satsar sammanlagt en miljard kronor fram till år 2018 för att bygga ut infrastrukturen för cykling i Stockholm.

Cykelplanen är en del av Stockholms stads Framkomlighetsstrategi. Inom ramen för framkomlighetsstrategin kommer Cykelplanen tillsammans med övriga underlydande styrdokument: Stomnätsstrategin, Parkeringsplanen, Trafiksäkerhetsprogrammet och Gods- och leveransstrategin – som är under utarbetande – att vara vägledande för framkomlighetsarbetet i Stockholms stad.

Cykelplanen är också genom sin vidareutveckling av effektiva transporter en del i genomförandet av översiktplanen Promenadstaden och möjliggörandet av stadens planer att växa med 100 000 nya bostäder till år 2030. Syftet med planen är att öka andelen cyklister och att göra det enklare och säkrare att cykla, för såväl befintliga som tillkommande cyklister. Det är även angeläget att beakta säkerhetsaspekterna för andra trafikslag, i första hand fotgängare och personer med funktionsnedsättning. Med hänvisning till framkomlighetsstrategin anger cykelplanen att cykelandelen av alla lokala resor – resor inom kommunen dvs. de resor där cykeln är som mest konkurrenskraftig – i högtrafik ska öka fram till och med år 2030. Mot bakgrund av att det idag endast finns bristfälligt dataunderlag kring färdmedelsandelar ska staden invänta den resvaneundersökning som är planerad att genomföras under år 2013 innan vi an-

ger en målsättning. De angivna målvärdena om 15 respektive 12 procent ska därför ses över när resultat från resvaneundersökningen finns att tillgå.

De högst prioriterade åtgärderna i planen är att skapa ett sammanhängande cykelvägnät och att öka kapaciteten på de länkar där behovet är störst. Fler tvärförbindelser för cyklister är en viktig del i detta arbete. Cykelvägvisning och cykelparkering är andra insatsområden som behandlas i cykelplanen, liksom åtgärder som syftar till att informera om cykelåtgärderna samt att samverka med andra parter som har påverkan på cykeltrafikens utveckling.

Nybyggnation för att skapa en sammanhängande cykelinfrastruktur och breddning av befintliga cykelvägar/fält/banor som i dagsläget är eller inom en snar framtid beräknas bli underdimensionerade är viktiga inslag i planen men även mindre kostsamma åtgärder som kan ha stor effekt på cykeltrafikens framkomlighet eller säkerhet. Eventuella lagändringar får inte försämra trafiksäkerheten.

Framkomligheten i Stockholm och hur väl det fungerar är och kommer att vara en viktig del av Stockholms attraktivitet idag och i framtiden. Cykelplanen pekar ut färdriktningen för hur ett av de kapacitetsstarka och yteffektiva färdmedlen kan bidra till en ökad framkomlighet i Stockholm på både lång och kort sikt. Tillsammans med de övriga trafikslagen kollektivtrafik, gång, bil, och leveransfordon är cykeln en viktig del i ett framkomligt och attraktivt Stockholm.

I övrigt hänvisar jag till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Trafik- och renhållningsnämndens ärende Cykelplan Stockholm 2012 – slutversion och redovisning av remiss
3. Sammanfattning av remissyttranden – per remissinstans och kapitel (cykelplanens bilaga A2)
4. Sammanfattning av remissyttranden per kapitel och svar (cykelplanens bilaga A3)

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarråden Karin Wanngård (S) enligt följande.

Vi föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta

1. Att delvis godkänna kontorets förslag till beslut
2. Att uppdra åt kontoret att återkomma med en tidsplan för de planerade etapperna
3. Att utöver detta anföras

Trafikregler och säkerhet

- Vi känner en stor osäkerhet vad gäller lämpligheten att skapa nya regler för cyklisterna, 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 cyklisterna 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. Vi vet att antalet cykelolyckor idag ökar i Stockholm. Det är en utveckling staden ska verka för att vända.

- Satsningar på att öka trafiksäkerheten för cyklisterna och minska antalet cykelrelaterade olyckor måste skyndsamt inledas. Det innebär bland annat satsning på rödmålade gator och och, där det är möjligt, flerfiliga cykelvägar.

- Cyklisterna är oskyddade i trafiken och om satsningen på fler cyklisterna 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

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 hyrcykelsystem vid kollektivtrafikplatser.

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 stadsdelsnämndernas förslag

Det redovisas i remissvaren många viktiga synpunkter från olika stadsdelsnämnder 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.

Särskilt uttalande gjordes av borgarrådet Daniel Helldén (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 prioriteringar i enlighet med Framkomlighetsstrategin och Cykelplanen. Ytterst måste tillräcklig finansiering säkerställas 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.

Miljöpartiet anser att det är viktigt att intensifiera arbetet med cykelplanen. Förslagen cykelplan ska antas, men vi ser även ett behov av att utreda snabbcykelvägar för kapacitetsstarka cykelstråk från ytterstaden och in mot innerstaden. En strategi för snabbcykelvägar bör i ett senare skede läggas in som en del i en uppdaterad cykelplan för Stockholm.

Cyklandet riskerar dock att hämmas av att det är svårt att orientera sig jämfört med andra transportsätt. För att förbättra orienterbarheten föreslår vi att cykelbanorna, främst snabbcykelvägarna, pendlingsstråken och huvudstråken, ges egna namn, som kan användas på skyltar och kartor, i vägbeskrivningar och ”appar”. Förslagsvis ges dessa cykelbananamn (som i Nederländerna) ett gemensamt efterled, t.ex. ”-stråket”, så att de enkelt kan skiljas från andra gatu- och vägnamn.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

Trafik- och renhållningsnämndens förslag till Cykelplan 2012 godkänns.

Stockholm den 23 januari 2013

På kommunstyrelsens vägnar:
STEN NORDIN

Ulla Hamilton

Ulrika Gunnarsson

Reservation anfördes av Karin Wanngård, Roger Mogert och Tomas Rudin (alla S) med hänvisning till reservationen av (S) i borgarrådsberedningen.

Reservation anfördes av Ann-Margarethe Livh (V) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta

1. Delvis godkänna 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 fram till år 2030
4. därutöver anföras:

Mållåret 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 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!

Särskilt uttalande gjordes av Åsa Jernberg och Stefan Nilsson (båda MP) med hänvisning till det särskilda uttalandet av (MP) i borgarrådsberedningen.

ÄRENDET

I juni 2010 fick trafikkontoret i uppdrag av trafik- och renhållningsnämnden att ta fram en ny cykelplan för Stockholm. Föreliggande Cykelplan 2012 har antagits av trafik- och renhållningsnämnden i oktober 2012 och ska behandlas av kommunfullmäktige.

Cykelplanen är tillsammans med stornätsstrategin och de ökade ambitionerna för gångtrafik en viktig del i uppfyllandet av framkomlighetsstrategin och stadens planer att växa med 100 000 nya bostäder till år 2030. Syftet med planen är att öka andelen cyklister och att göra det enklare och säkrare att cykla, för såväl befintliga som tillkommande cyklister. Med hänvisning till framkomlighetsstrategin anger cykelplanen att andelen av alla resor som sker med cykel i högrafik ska vara minst 15 procent år 2030 och 12 procent år 2018.

Planen består av en strategidel som innehåller den övergripande och långsiktiga inriktningen på stadens cykelarbete samt en handlingsplan som pekar ut åtgärder som behöver göras för att nå målen. Där föreslås åtgärder som syftar till att skapa en väl fungerande cykelinfrastruktur samt inriktning för drift och underhåll av infrastrukturen. I första hand avser det ett sammanhängande, kapacitetsstarkt och trafiksäkert cykelvägnät med god framkomlighet. Vägvisning och parkering är andra insatsområden som behandlas i cykelplanen, liksom åtgärder som syftar till att informera om cykelåtgärderna samt att samverka med andra parter som har påverkan på cykeltrafikens utveckling.

De åtgärder som har prioriterats högst i planen är nybyggnation för att skapa en sammanhängande cykelinfrastruktur och breddning av befintliga cykelvägar/fält/banor som i dagsläget är eller inom en snar framtid beräknas bli underdimensionerade. I gruppen av högt prioriterade åtgärder finns också mindre kostsamma åtgärder som kan ha stor effekt på cykeltrafikens framkomlighet eller säkerhet.

Cykelplanens genomförandetid sträcker sig till år 2030. Investeringsutgifter för utbyggnaden av cykelinfrastrukturen i planen som helhet bedöms av trafik- och renhållningsnämnden till 2-3 miljarder kronor. Nämnden bedömer att förbättrad drift och underhåll beräknas kosta cirka 30-50 miljoner kronor extra årligen beroende på snömängden när hela pendlingsnätet är utbyggt. Nämnden uppskattar kostnaderna för utökad dialog och kampanjer till cirka 1,5 miljoner kronor extra årligen, och för uppföljning och utvärdering cirka 0,5-2,0 miljoner kronor extra årligen (den högre summan för år då resvaneundersökning görs). En resvaneundersökning är planerad att genomföras år 2013.

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 18 oktober 2012 följande.

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.

Reservation anfördes av Oskar Levin m.fl. (S), *bilaga 1*.

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

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden Ulla Hamilton m.fl. (M), Mark Klamberg (FP) och Jonas Naddebo (C), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Ersätтарыttrande gjordes av Göran Oljeqvist (KD), *bilaga 1*.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 3 oktober 2012 har i huvudsak följande lydelse.

Cykelplanen är tillsammans med stornätsstrategin och de ökade ambitionerna för gångtrafik en viktig del i uppfyllandet av Framkomlighetsstrategin och stadens planer på att kunna växa som planerat med 100 000 nya bostäder till 2030. Genomförandet av Cykelplan 2012 är ett led i att skapa en välfungerande infrastruktur för cykel och att cykeln ska betraktas som en lika naturlig del av transportsystemet som bil- och kollektivtrafiken.

Genomförandet av cykelplanen är ett långsiktigt arbete. De högst prioriterade åtgärderna i planen är att skapa ett sammanhängande cykelvägnät och att öka kapaciteten på de länkar där behovet är störst. Det kommer att krävas omfattande investeringar i cykelinfrastrukturen samt medel löpande för förbättrad drift och underhåll, informationsinsatser, rutinförbättringar etc. för att kunna förverkliga planen.

Prioritering

I cykelplanens kartbilaga B3 redovisas prioriteringsordningen för de olika åtgärdsförslagen i cykelplanen. Åtgärderna och de olika länkarna i pendlingsstråken har olika prioritet, från 1-4. De prioriteringsgrunder som har använts för att bedöma prioritet är följande:

- Saknad länk
- Bristande trafiksäkerhet
- Dålig framkomlighet och bekvämlighet för cyklister
- Små åtgärder som kan ge stora effekter

Cykelplanen anger ingen inbördes prioritering inom de olika prioritetsgrupperna (1-4). Prioriteringsordningen anger inte heller en strikt utbyggnadsplan eftersom cykelplaneringen kommer att påverkas av fler saker än de ovan nämnda kriterierna. T ex kommer utbyggnaden av pendlingsstråken påverkas av reinvesteringar, vägarbeten och exploateringar. Ibland kan cykelprojekten göras samtidigt och ibland är det mer lämpligt att göra dem före eller efter andra projekt. Ofta finns dock stora vinster i att samordna projekten. Prioriteringsordningen i cykelplanen är alltså gjord utifrån målet att göra det enklare och säkrare att cykla och hänsyn har i detta skede inte tagits till de omkringliggande faktorer som nämns ovan. För att kunna utnyttja samordningsvinsterna krävs en viss flexibilitet i planeringen.

De åtgärder som har prioriterats högst i planen är nybyggnation för att skapa en sammanhängande cykelinfrastruktur och breddning av befintliga cykelvägar/fält/banor som i dagsläget är eller inom en snar framtid beräknas bli underdimensionerade. I gruppen av högt prioriterade åtgärder finns också mindre kostsamma åtgärder som kan ha stor effekt på cykeltrafikens framkomlighet eller säkerhet. De högst prioriterade länkarna är listade och namnges i bilaga B4.

Finansiering

Investeringsutgifter

Cykelplanens genomförandetid sträcker sig till 2030 och planen har således en långsiktig inriktning. Investeringsutgifter för utbyggnaden av cykelinfrastrukturen i planen bedöms till 2-3 miljarder kronor.

Kontoret bedömer att kontorets projektledningsorganisation kommer att behöva förstärkas för att klara att öka byggtakten. Det förutsätter också att de ekonomiska ramarna är satta i god tid så att kontoret hinner med att projektera och genomföra projekten.

Ett vanligt investeringsprojekt av den karaktär som ett cykelprojekt har pågår under minst tre år - utredning år 1, projektering år 2 och byggande år 3. För att få snabbast möjliga framdrift behöver därför de ekonomiska ramarna vara kända åtminstone för de närmaste tre åren.

Driftkonsekvenser

Cykelplanen medför också andra ekonomiska konsekvenser. Förbättrad drift och underhåll (avser inspektioner, sand- och lövupptag, vinterväghållning, belysning, renhållning, beläggning, målning etc.) beräknas då hela pendlingsnätet är utbyggt kosta ca

30-50 Mnr extra årligen (beroende på snömängden).

Kommunikationsåtgärder planeras i samband med Framkomlighetsstrategin och tillsammans med Stadsledningskontoret. En uppskattning är att kontorets kostnad för utökad dialog och kampanjer blir ca 1,5 Mnr extra årligen.

Uppföljning och utvärdering består av två delar: mätningar i stadens fasta mätstationer och resvaneundersökning. Det innebär att en resvaneundersökning behöver göras senast 2013 för att få ett utgångsvärde. Uppföljning och utvärdering bedöms sammantaget kosta ca 0,5-2,0 Mnr extra årligen (den högre summan för år då resvaneundersökning görs).

Trafikkontorets förslag

Trafikkontoret föreslår att nämnden föreslår att kommunfullmäktige godkänner trafik- och renhållningsnämndens förslag till Cykelplan 2012.

Trafik- och renhållningsnämnden uppdrar åt kontoret att ta fram ett förslag till utredningsbeslut för infrastrukturåtgärder till novembermötet 2012.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 26 november 2012 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret anser att cykelplanen har tydlig bäring på strävan mot en hållbar storstad enligt Vision 2030 och Promenadstadens stadsutvecklingsstrategi att koppla samman stadens delar. Planen ligger också väl i linje med framkomlighetsstrategin och är enligt kontoret en viktig del i förverkligandet av de ambitioner som framkomlighetsstrategin ger uttryck för. Om staden ska klara den förväntade tillväxten är det nödvändigt att transportsystemet utvecklas på ett sätt som tar till vara på de kapacitetsstarka färdmedlens potential, vilket innebär att gång-, cykel- och kollektivtrafiken har strategiskt viktiga funktioner i stadens utveckling. Kontoret ser således positivt på att cykelplanen har tagits fram med ett uttalat fokus på pendlingsstråk med tydlig vägvisning, goda parkeringsmöjligheter och en utformning som möjliggör cykling i olika hastigheter. Planens breda grepp om cykelinfrastrukturen, omfattande såväl investeringar som drift och underhåll, ger förutsättningar för dessa pendlingsstråk att upprätthålla en hög standard vid skiftande väderlag och tillfälliga störningar i form av exempelvis vägarbeten.

Stadsledningskontoret anser att stråkens sammanhängande karaktär gör det nödvändigt med en konsekvent standard inom var och en av de tre nivåer på cykelvägnätet som pekas ut och att planen därför ska vara vägledande vid investeringar i cykelinfrastruktur, särskilt på pendlingsnätet. Samtidigt behöver varje investeringsprojekts rim-

lighet bedömas i sin kontext och det kan därför i enskilda fall komma att bli nödvändigt med avsteg från de standardnivåer som planen anger. I sådana investeringsprojekt där avsteg från planens principer blir aktuellt anser stadsledningskontoret att det ska finnas en tydlig motivering till dessa avsteg i respektive projekts genomförandebeslut.

Mot bakgrund av att planen är stadsövergripande och för att säkerställa stråkens sammanhängande karaktär samt att behovet av cykelparkeringar tillgodoses, ska samtliga nämnder beakta planen i den mån deras verksamhet berörs av den. Förutom trafik- och renhållningsnämnden och exploateringsnämnden gäller det särskilt stadsbyggnadsnämnden i dess planarbete och stadsdelsnämnder som har väghållaransvar för delar av cykelstråken.

Ett genomförande av cykelplanen fram till 2030 förutsätter en hög utbyggnadstakt och investeringsnivå, samt att de investerade nämndernas ekonomiska ramar för de närmaste åren är kända så att projektorganisationen kan anpassas därefter. Stadsledningskontoret konstaterar att kommunfullmäktiges budget för 2013 ger goda förutsättningar för en hög utbyggnadstakt fram till 2018 och tydligt anger vilka medel trafik- och renhållningsnämnden samt exploateringsnämnden har att tillgå för investeringar i cykelplanen fram till och med 2018. Stadsledningskontoret konstaterar vidare att trafik- och renhållningsnämnden samt exploateringsnämnden har fattat ett gemensamt utredningsbeslut i november 2012 om att utreda cykelplanens genomförande vidare. För trafik- och renhållningsnämnden sker detta i form av särskilda cykelprojekt som kommer att tas upp i ett antal inriktningsbeslut fram till och med 2016. Exploateringskontoret kommer att arbeta med cykelplanering inom befintlig organisation samt följa upp och redovisa anläggandet av cykelvägar och övriga cykelåtgärder i exploateringsområden. För att säkerställa kostnadseffektivitet och minimera störningar i framkomligheten vill stadsledningskontoret framhålla behovet av att utbyggnaden av cykelvägnätet samordnas med andra investeringsprojekt i staden.

Mot bakgrund av att det idag endast finns bristfälligt dataunderlag kring färdmedelsandelar finner stadsledningskontoret det problematiskt att cykelplanen anger som målsättning att andelen av alla resor som sker med cykel i högtrafik ska vara minst 15 procent 2030 och 12 procent 2018. Som framhålls i planen är resvaneundersökningar den enda metod som ger en komplett bild av transportmedelsfördelningen i en kommun eller en region. En resvaneundersökning är planerad att genomföras av trafik- och renhållningsnämnden i samråd med kommunstyrelsen under 2013 vilket är nödvändigt för att få en utgångsnivå för arbetet mot målet. Stadsledningskontoret anser att de angivna målvärdena om 15 respektive 12 procent bör ses över när det finns ett resultat från den planerade resvaneundersökningen 2013. Av framkomlighetsstrategin framgår till exempel att indikativa mätningar pekar på att cykelandelen redan idag är 10 procent.

Stadsledningskontoret vill i sammanhanget även klargöra att cykelplanens inledande strategidel kommer att ligga till grund för kommunstyrelsens uppdrag i budget 2013 att ta fram ett cykelvarumärke för staden och utarbeta en cykelstrategi för att stimulera ökat cyklande i Stockholm.

Förutsättningarna för ökad arbetspendling med cykel är i hög grad beroende av

mellankommunal samordning av cykelinfrastrukturens utbyggnad. Därför vill stadsledningskontoret framhålla vikten av att stadens samarbete med grannkommuner och Trafikverket kring framtagandet och genomförandet av den regionala cykelstrategi som tas fram under ledning av Trafik, Miljö och Regionplanering (TMR) och Trafikverket fortskrider.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige godkänner trafik- och renhållningsnämndens förslag till Cykelplan 2012.

Bilaga 1

RESERVATIONER M.M.

Trafik- och renhållningsnämnden

Reservation anfördes av Oskar Levin m.fl. (S) 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 anföras:

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 vi 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 t.ex. 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 hyrcykelsystem 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 utjänta 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.

Reservation anfördes av Kajsa Stenfelt (V) 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:

Mållåret 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 alltför 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!

Särskilt uttalande gjordes 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 gjordes 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.

Ersätтарыtrande gjordes av Göran Oljeqvist (KD) enligt följande.

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