

Utlåtande 2015:23 RVII (Dnr 314-1427/2013)

Ökade insatser för cyklisternas säkerhet

Motion (2013:66) av Åke Askensten (MP)

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.
Motion (2013:66) av Åke Askensten (MP) om ”Ökade insatser för cyklisternas säkerhet” anses besvarad med hänvisning till vad som sägs i utlåtandet.

Föredragande borgarrådet Daniel Helldén anför följande.

Ärendet

Åke Askensten (MP) menar att cykeltrafiken har ökat de senaste åren men att säkerheten för cyklisterna inte har utvecklats i samma takt. Han föreslår ökade anslag som ska användas för nya bredare cykelbanor där gående och cyklisterna separeras, ökade underhållsinsatser, åtgärder för sänkta hastigheter och tydligare omhändertagande av cykeltrafiken i samband med gatuarbeten.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskydds nämnden och trafik- och renhållningsnämnden.

Stadsledningskontoret anser att förslaget ligger i linje med stadens utveckling och positiva syn på cykelns roll som transportmedel i staden. Detta stöds också i flera av stadens styrdokument som exempelvis översiktsplanen

Promenadstaden (2010), Framkomlighetsstrategin (2012) och Cykelplanen (2012).

Miljö- och hälsoskydds nämnden anser generellt att cykelns roll som transportmedel bör stärkas i staden. Cykeln är ett miljö- och hälsofrämjande fordon och är dessutom yteffektivt. Att cyklar ska få en mer framträdande roll i Stockholms stads transportsystem stöds också i stadens översiktsplan Promenadstaden (2010), i stadens framkomlighetsstrategi (2012) och i cykelplanen (2012).

Trafik- och renhållningsnämnden anser att säkerhetsnivån för cyklister är en av de största utmaningarna inom trafiksäkerhetsområdet. Trafikkontoret kan i första hand påverka infrastrukturens utformning och skapa en logiskt utbyggd cykelmiljö samt se till att infrastrukturen driftas och underhålls så att standarden är hög året om. Kontoret ska fortsätta arbetet med cykelplanens genomförande vilket betyder att fler projekt ska påbörjas och att rutiner som handlar om stadens arbete med cykelfrågan ska implementeras.

Mina synpunkter

Anslaget till cykel har länge varit otillräckligt. Antalet cyklister ökar och under en lång period har inte utbyggnaderna följt med utvecklingen. Att förbättra säkerheten för cyklisterna är mycket viktigt och det är cykelolyckorna som ökar mest i antal och skadorna kan bli mycket svåra med risk för dödsolyckor.

I stadens budget för 2015 tilldelas ytterligare medel för cykelåtgärder. Redan från år 2016 kommer staden att investera 250 miljoner kronor årligen i förbättrade cykelförutsättningar. I budgeten för åren 2015-2018 ingår en utökad ram, utöver tidigare inrymda åtgärder inom cykelplanen, om sammanlagt 310,0 mnkr. Därutöver ingår ytterligare 45,0 mnkr för reinvestering av befintligt cykelvägnät. Det är en väsentlig ökning mot år 2013 som väl överensstämmer med den anslagstilldelning som motionären yrkat för.

De ökade anslaget ska användas till nya cykelbanor av hög standard, ökat underhåll, förbättrad snö- och halkbekämpning, säkerhetsåtgärder på olycksdrabbade platser och gator samt fler cykelbanor av hög kvalitet. Redan under 2015 har ett reinvesteringsprogram för cykel införts som innebär förbättringar på det befintliga cykelvägnätet. Trafiknämnden ska även under år 2015 genomföra en sänkning av hastigheten på fler huvudgator, detta som ett led i att höja trafiksäkerheten i staden generellt.

Staden ska avhjälpa enklare problem för att på så sätt öka säkerheten och framkomligheten för cyklisterna. Underhållet ska förbättras och cykling ska ges bra förutsättningar året om. Olika hinder, hål och skador i cykelbanan ska

åtgärdas. En viktig säkerhetsaspekt för cyklingen i Stockholm är att förbättra sopning och snöröjning av cykelbanor och detta ska beaktas i entreprenadupphandlingar. Konflikter med annan trafik och gående ska om möjligt undvikas och konfliktpunkter ska tydliggöras. Trafiknämnden har i uppdrag under år 2015 att följa upp och vidta trafiksäkerhetsåtgärder för både gående och cyklister.

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Motion (2013:66) av Åke Askensten (MP) om ”Ökade insatser för cyklisternas säkerhet”

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

Motion (2013:66) av Åke Askensten (MP) om ”Ökade insatser för cyklisternas säkerhet” anses besvarad med hänvisning till vad som sägs i utlåtandet.

Reservation anfördes av borgarråden Anna König Jerlmyr, Joakim Larsson och Cecilia Brinck (alla M) och borgarrådet Lotta Edholm (FP) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

Att bifalla motionen

därutöver anföras

Alliansen noterar att Miljöpartiet inte längre vill bifalla motionen utan anse den besvarad med hänvisning till de satsningar på cykel som Alliansen drev igenom under förra mandatperioden.

Miljöpartiet viftar stolt med stadens höga ambitioner för cykling, bland annat genom cykelplanen och sänkta hastigheter. Åtgärder som i själva verket inte är nya. Det är tack vare Alliansen som Stockholms stad idag har höga ambitioner för cykling, något som vi ser fram emot att den nya majoriteten fortsätter att ha.

Alliansen har under de senaste åren kontinuerligt prioriterat satsningar på cykel och på att höja anslagen till stadsmiljöverksamhet. Det är därför djupt olyckligt att den nytillträdda vänstermajoriteten tar bort våra satsningar på stadsmiljön genom att minska de totala anslagen med smått ofattbara 90 miljoner kronor, varav en stor del

ligger på Trafiknämndens budget. Alliansen ser allvarligt på att Trafiknämndens budget minskar, vilket riskerar de höga ambitioner som finns för cykelingen i Stockholm. Motionens förslag på ett ökat anslag till cykelbanor om 50 miljoner per år är således ett steg i rätt riktning.

Stockholm den 18 februari 2015

På kommunstyrelsens vägnar:
KARIN WANNGÅRD

Daniel Helldén

Ulrika Gunnarsson

Reservation anfördes av Anna König Jerlmyr, Joakim Larsson, Cecilia Brinck, Regina Kevius och Dennis Wedin (alla M) och Lotta Edholm (FP) med hänvisning till Moderaternas och Folkpartiets gemensamma reservation i borgarrådsberedningen.

Ersättaryttrande gjordes av Karin Ernlund (C) och Erik Slottner (KD) med hänvisning till Moderaternas och Folkpartiets gemensamma reservation i borgarrådsberedningen.

Ärendet

Åke Askensten (MP) menar att cykeltrafiken har ökat de senaste åren men att säkerheten för cyklister inte har utvecklats i samma takt. Han föreslår ökade anslag som ska användas för nya bredare cykelbanor där gående och cyklister separeras, ökade underhållsinsatser, åtgärder för sänkta hastigheter och tydligare omhändertagande av cykeltrafiken i samband med gatuarbeten.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 27 november 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret anser att förslaget ligger i linje med stadens utveckling och positiva syn på cykelns roll som transportmedel i staden. Detta stöds också i flera av stadens styrdokument som exempelvis översiktsplanen Promenadstaden (2010), Framkomlighetsstrategin (2012) och Cykelplanen (2012).

I kommunfullmäktiges budget för 2013 och 2014 anges att Stockholms stad kommer att satsa sammanlagt en miljard kronor fram till 2018 för att bygga ut infrastrukturen för cykling i Stockholm, den så kallade Cykelmiljarden. Genom cykelmiljarden genomförs cykelplanens mest prioriterade åtgärder och cykeln som transportmedel får betydligt högre prioritet.

Trafik- och renhållningsnämndens långsiktiga investeringsplan har utökats för att inrymma cykelåtgärder inom ramen för cykelmiljarden. Nämnden planerar för åtgärder inom cykelplanen motsvarande 700 mnkr till och med 2018. Resterande åtgärder om 300 mnkr planeras av exploateringsnämnden.

I kommunfullmäktiges budget för 2014 presenteras en rad cykelfrämjande åtgärder, där ett exempel är att hastighetsgränsen 30 km/h ska införas på gator och huvudgator i innerstaden där separerad cykelbana saknas.

Stadsledningskontoret konstaterar att de åtgärder och satsningar som framgår av kommunfullmäktiges budget 2013 och 2014 ligger väl i linje med motionärens förslag till insatser för cyklisternas säkerhet.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunfullmäktige beslutar att motion (2013:66) av Åke Askensten (MP) ”om ökade insatser för cyklisternas säkerhet” anses besvarad med vad som sagts i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 26 november 2013 följande.

1. Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att godkänna förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Katarina Luhr m.fl. (MP), Mikael Magnusson (S) och Stellan F Hamrin (V), *bilaga 1*.

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 12 november 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Miljöförvaltningen anser generellt att cykelns roll som transportmedel bör stärkas i staden. Cykeln är ett miljö- och hälsofrämjande fordon och är dessutom yteffektivt. Att cyklar ska få en mer framträdande roll i Stockholms stads transportsystem stöds också i stadens översiktsplan Promenadstaden (2010), i stadens framkomlighetsstrategi (2012) och i cykelplanen (2012).

Cykelplanen är tänkt att fungera som ett underlag för planering av cykelåtgärder och innehåller en handlingsplan för prioriterade åtgärder.

I stadens budget för 2013 angavs att ”Stockholms stad kommer att satsa sammanlagt en miljard kronor fram till 2018 för att bygga ut infrastrukturen för cykling i Stockholm. Genom cykelmiljarden genomförs cykelplanens mest prioriterade åtgärder och cykeln som transportmedel får betydligt högre prioritet.” ”Trafik- och renhållningsnämndens långsiktiga investeringsplan utökas för att inrymma cykelåtgärder inom ramen för cykelmiljarden. Nämnden planerar för åtgärder inom cykelplanen motsvarande 700 mnkr till och med 2018. Resterande åtgärder om 300 mnkr planeras av exploateringsnämnden.” Cykelmiljarden finns även kvar i förslag till budget för 2014. I budgeten presenteras en rad cykelfrämjande åtgärder, som till exempel att hastighetsgränsen 30 km/h ska införas på gator och huvudgator i innerstaden där separerad cykelbana saknas.

Miljöförvaltningen konstaterar att de i budget 2013-14 föreslagna åtgärderna och satsningarna ligger väl i linje med motionärens förslag till insatser för cyklisternas säkerhet.

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 19 november 2013 följande

1. Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att som svar på remissen hänvisa till kontorets tjänsteutlåtande.
2. Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Reservation anfördes av Daniel Helldén (mp), *bilaga 1*

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 31 oktober 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Trafiksäkerhet

Säkerhetsnivån för cyklister är en av de största utmaningarna inom trafiksäkerhetsområdet. Idag utgör cyklister den trafikantgrupp som står för flest allvarligt skadade, knappt 2000 av totalt ca 4500, och varje år omkommer 20-30 cyklister i riket. Enligt VTI varierar andelen singelolyckor av samtliga inrapporterade cykelolyckor mellan 72 och 80 procent beroende på skademått. Inom gruppen för singelolyckor rapporteras även de som åkt av vägen eller ramlat omkull pga av att de väjt för annan trafikant, det är dock en mindre del av singelolyckorna som beror på detta, ca 10 procent. Den allra största delen av singelolyckorna, ca 44 procent, beror på faktorer som kan härledas till drift och underhåll. 17 procent har med vägutförningen att göra.

Olycksstatistiken är hämtad ur STRADA och skiljer sig åt mellan polisrapporterade olyckor och sjukhusrapporterade. Mörkertalet för de oskyddade trafikanterna uppskattas till relativt högt. Det är också skillnad på olyckor och incidenter. Incidenter händer dagligen i trafiksystemet men behöver inte leda till en olycka. Om det sker många incidenter på en plats är det förmodligen en indikation på att det är en problematisk plats för trafikanterna, men ibland kan just detta bidra till att de allvarligare olyckorna uteblir eftersom trafikanterna på problematiska platser måste vara mer uppmärksamma. För många incidenter och för ofta är dock inte eftersträvansvärt och många besvärade incidenter skulle kunna förebyggas med infrastrukturförbättringar.

Stockholms stad medverkar i framtagandet av en strategi för ökad och säkrare cykling som drivs av Trafikverket. Medverkar i arbetet gör även Transportstyrelsen, VTI, Linköping kommun, Malmö stad, Huddinge kommun, Eskilstuna kommun, Cykelfrämjandet, Svensk cykling, Folksam och NTF. Huvudsyftet med projektet är att det ska mynna ut i ett urval av strategiska åtgärder baserat på ett gemensamt analysarbete. Bl a pågår forskning för att utrusta bilar med utanpåliggande airbags för

att minska krockvåldet vid kollision samt skyddsutrustning för cyklister som kan minska skaderisken. Ett brett spektra av åtgärder kommer att föreslås och infrastrukturen är en viktig pusselbit, i synnerhet för att minska olycksrisken och förebygga risken för incidenter.

Planerade åtgärder i Stockholms stad

Trafikkontoret kan i första hand påverka infrastrukturens utformning och skapa en logiskt utbyggd cykelmiljö samt se till att infrastrukturen driftas och underhålls så att standarden är hög året om. Cykelplanen antogs i Trafik- och renhållningsnämnden i oktober 2012. I den pekades en mängd åtgärder ut för att skapa en säkrare cykelmiljö. Arbetet med att genomföra planen är i full gång. Bland annat handlar det i närtid om följande åtgärder:

Utbyggnad av prioriterade cykelstråk. Breddning, ny infrastruktur (separerad från motorfordonstrafiken), hastighetssäkrade korsningspunkter, rakare genare sträckningar som förbättrar sikten, jämn asfalt och mindre kanter.

Utökad drift och underhåll på prioriterade stråk. Snöröjning och halkbekämpning, ny beläggning för att minska ojämnheter, ta bort grus tidigare, förbättra sikten genom att ta bort växlighet, förbättra belysningen längs cykelvägarna.

Förbättra samspel mellan cyklister och gående, både i infrastrukturen och genom forskningsprojekt som ökar kunskapen kring vad som behöver göras och vilka åtgärder som är viktigast

Sänkta hastigheter. Hastigheterna har stor betydelse när det gäller krockvåld och oskyddade trafikanters säkerhet. På en mängd huvudgator med och utan cykelfält behöver hastigheten sänkas.

Smärre åtgärder som inte är avgörande för trafiksäkerheten men som bidrar till att förbättra den. Grön våg och visualisering, fri högersväng och införande av fler gator med cykling mot körriktningen är några av de viktigaste åtgärderna. Detta skapar tydlighet i trafiksystemet och minskar rödljuskörningen bland cyklister samt körning mot körriktningen på platser där det är fullt möjligt men inte tillåtet.

Kontoret ska fortsätta arbetet med cykelplanens genomförande vilket betyder att fler projekt ska påbörjas och att rutiner som handlar om stadens arbete med cykel frågan ska implementeras. Bl a gäller det att skapa en bättre situation för cyklisterna vid vägarbeten och tillfälliga störningar.

Ökade anslag

Ökade anslag för cykel ger självklart en högre utbyggnadstakt och bidrar till att fler åtgärder med avseende på ökad trafiksäkerhet kan genomföras. För att kunna minska antalet olyckor är det viktigt att fördelningen mellan drift- och investeringsbudgeten speglar detta. Ju mer som byggs desto mer behöver underhållas och driftas för att standarden ska kunna upprätthållas.

Det tar ca tre år att bygga en längre cykelkoppling, från utredning år ett till genomförande år tre och framåt. Anslagen för cykelprojekt har under senare tid ökat

och kontoret bygger successivt upp kapaciteten för att planera och genomföra projekten.

Reservationer m.m.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden Katarina Luhr m.fl. (MP), Mikael Magnusson (S) och Stellan F Hamrin (V) enligt följande:

Åtgärderna som motionären efterfrågar är viktiga för en fungerande cykelstad. Det är därför rimligt att alla åtgärderna utförs inom det arbete som sker med att bygga ut cykelinfrastrukturen i Stockholm. Det kan dock vara svårt att följa vad som sker inom det planerade arbetet och om de i motionen föreslagna åtgärderna kommer att utföras. Vi skulle därför önska att trafikkontoret tillsammans med exploateringskontoret sammanställer en tydlig redovisning av planerade och utförda åtgärder inom cykelplaneringen. Denna redovisning bör vara lättillgänglig även för Stockholms invånare som i sin tur kan följa och ha synpunkter på satsningen på cykel.

Trafik- och renhållningsnämnden

Reservation gjordes av Daniel Helldén (mp) enligt följande

1. Att anslaget till cykelbanor m.m. ökas med minst 50 miljoner kronor per år.
2. Att det ökade anslaget används till bättre underhåll, ökad snö- och halkbekämpning, säkerhetsåtgärder på olycksdrabbade platser och gator, fredade zoner samt fler cykelbanor av god kvalitet.
3. Att vidare anföra följande:

Det nuvarande anslaget till cykel är otillräckligt. Antalet cyklister ökar och under en lång period från det att de antagna cykelplanerna för innerstaden och ytterstaden förkastades 2006 har inte utbyggnaderna följt med utvecklingen. Att förbättra säkerheten för cyklisterna är mycket viktigt och det är cykelolyckorna som ökar mest i antal om där skadorna kan bli mycket svåra med risk för dödsolyckor. Att hastigheten ska sänkas på ställen där cyklister inte har separerats från biltrafiken är mycket positivt, men det behövs även ökade ekonomiska resurser för att åstadkomma en säker cykelmiljö.