

Utlåtande 2009:173 RII (Dnr 314-2810/2008)

Cykelbanor på bilfiler

Motion av Ann Mari Engel (v) (2008:90)

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande
Motionen (2008:90) av Ann Mari Engel (v) om Cykelbanor på bilfiler an-
ses besvarad med vad som anförs i detta utlåtande.

Föredragande borgarrådet Ulla Hamilton anför följande.

Ärendet

Ann Mari Engel (v) föreslår i en motion (2008:90) till kommunfullmäktige att körfält för bilar tas bort och reserveras för cyklister. Förslaget avser Folkungagatan på Södermalm, Skeppsbron i Gamla Stan, Fleminggatan på Kungsholmen, Sveavägen i Vasastan och Valhallavägen på Östermalm där ett körfält i båda riktningarna omvandlas till cykelbana. Gamla Stan föreslås bli helt bilfri till förmån för cyklister och fotgängare. Med mer plats för cyklar och mindre för bilar förutspås sänkta hastigheter, minskad olycksrisk och minskade partikelhalter vilket förbättrar människors hälsa. Även trafikklimatet blir enligt motionären mindre stressigt, vilket ger en bättre stadsmiljö. Ur ett folkhälso-perspektiv är det också bra att människor cyklar och går men då ska de inte riskera att bli dödade eller skadade i trafiken avslutar motionären.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, trafik- och renhållningsnämnden, Skarpnäcks stadsdelsnämnd, Spånga-Tensta stadsdelsnämnd, Södermalms stadsdelsnämnd och Stockholm Business Region AB.

Stadsledningskontoret anser att kommunfullmäktige har formulerat och prioriterat åtgärder och mål för att åstadkomma det motionären efterlyser. Dessutom är det kontorets uppfattning att förutsättningarna för att nå målen för ökad framkomlighet, trafiksäkerhet och folkhälsa är goda genom de åtgärder kommunfullmäktige fastslagit.

Trafik- och renhållningsnämnden anser att det inte är nödvändigt att ta ett körfält i vardera riktningen, på de i motionen uppräknade gatorna, för att förbättra för cykeltrafiken. I stället bör åtgärderna vara i linje med de av nämnden redan beslutade cykelplanerna för inner- respektive ytterstaden samt cykelplanering 2009.

Skarpnäcks stadsdelsnämnd anser sig sakna kompetens för att på ett professionellt sätt yttra sig över vilka konsekvenser förslaget om att göra om bilfiler till cykelbanor skulle få. Nämnden är dock tveksam till att förslaget är genomförbart, då det med all sannolikhet skulle skapa stora framkomlighetsproblem med dagens trafikintensitet.

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd har inget att anföra.

Södermalms stadsdelsnämnd anser att det är angeläget att genomföra åtgärder för att förbättra trafikmiljön för cyklisterna. Nämnden är dock tveksam till om den rådande trafiksituationen på de gator inom stadsdelsnämndsområdet som nämns i motionen är sådan att det inom överskådlig tid är realistiskt att ta två filer i anspråk för cykelfält. Den finns risk för att en sådan åtgärd skulle kunna ge negativa konsekvenser för framkomlighet och trafiksäkerhet.

Stockholm Business Region AB anser att det skulle vara olyckligt att begränsa företagens framkomlighet på det sätt som motionären avser. Tvärtom bör staden arbeta för att förenkla för företagen att ta sig fram i stadsmiljön. Stockholm är beroende av att ha ett starkt och växande näringsliv och näringslivet är beroende av snabba och effektiva transporter.

Mina synpunkter

Det är glädjande att antalet cyklister ökar. Antalet cyklister som passerar innerstadssnittet har ökat stadigt sedan 1998 då den borgerliga majoriteten initierade cykelfrågorna på allvar. Att ta sig fram på cykel är idag en viktig del av infrastrukturen. Mellan 1998 och 2006 har det tillkommit ca 10 mil cykelvä-

gar, cykelbanor och cykelfält i Stockholm. Stadens huvudgator för bilar har i stor utsträckning även blivit huvudstråk för cykeltrafiken.

I en växande storstad med begränsade gatu- och vägutrymmen innebär trafikplanering i princip alltid målkonflikter mellan olika trafikslag. Särskilt tydligt blir det i innerstaden där huvudgatorna i dag ska tillgodose långt fler funktioner än vad de en gång byggdes för.

Stockholms gaturum är stadens blodomlopp och en förutsättning för en levande, tillgänglig och dynamisk stad. En välplanerad och välfungerande trafik bidrar till ökad trygghet, bättre miljö, hjälper människor att få sina livspussel att gå ihop samt är en förutsättning för stadens och regionens utveckling och tillväxt.

På grund av det begränsade gatuutrymmet uppstår ofta målkonflikter mellan olika trafikslag (gående, bilister, cyklister, kollektivtrafik, varutransporter etc). Detta behöver inte alltid vara negativt utan snarare en del i den dynamiska stadens utveckling. För att minimera de negativa aspekterna i konflikten mellan olika trafikslag krävs en strukturerad och planerad överblick av arbetet med framkomlighet. Det är viktigt att det finns en bra samordning av trafikkontorets arbete så att alla trafikslag ges goda förutsättningar.

För att Stockholm ska bli mer framkomlig för stadens medborgare krävs det att man lyfter blicken och flyttar fokus från enskilda sektorer, t.ex. cykelfrågor, till gaturummet i sin helhet. Det gäller att hitta en sammanvägning och belysa konsekvenserna för alla trafikslag.

Jag delar motionärens intresse av att minska olyckorna, minska partikelhalterna och förbättra folkhälsan. De enkelspåriga lösningarna som motionären förespråkar är dock inte realistiska utifrån den verklighet vi lever i idag. Därmed inte sagt att staden inte ska fortsätta underlätta för cyklisterna. Arbetet med att minska konflikterna ska fortsätta. I arbetet med att förverkliga cykelplanerna identifieras och prioriteras de mest utsatta korsningspunkterna genom till exempel s.k. cykelboxar eller hastighetsdämpande åtgärder på cykelbanorna och cykelfälten. Kopplingen till andra kommuner ska dessutom bli bättre. Arbetet med att påverka beteenden i trafiken hos trafikanter ska fortsätta och avser både cyklister och bilister. Syftet är att uppnå ökad säkerhet samt ökad förståelse hos medborgarna för målkonflikterna mellan trafikanter. Det finns ett flertal ställen i staden där konflikterna är särskilt stora. På dessa platser uppstår trafikfarliga situationer dels mellan cyklister och bilister men i minst lika hög grad mellan cyklister och gående. Ökad övervakning av olycksdrabbade cykelstråk samt informationsinsatser mot stockholmarna ska vara en viktig del i arbetet med en bättre och säkrare trafik i Stockholm. Oskyddade trafikanter, såsom barn och rörelsehindrade har t.ex. inte det skydd som krävs idag

vid delade gång- och cykelbanor på grund av höga hastigheter och ett oaktsamt beteende.

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Motion (2008:90) om cykelbanor på bilfiler

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet *Roger Mogert* (s) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta följande.

1. Bifalla föredragande borgarrådets förslag till beslut.
2. Därutöver anföra följande.

Vi håller principiellt med om det förslag Ann Mari Engel lägger fram i sin motion. 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.

Säkerheten för cyklister i Stockholm måste förbättras. I nuläget är många delar av innerstaden hårt trafikerade och rena dödsfallor för oskyddade cyklister. Arbetet med att skapa ”cykelfickor” och separata körfält för cyklister bör försättas och intensifieras. Det bör också skapas tydligare skyltning för både bilister och cyklister i de områden där trafikslagen korsar varandra.

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 lånecykelsystemet 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 följande

Motionen syftar till att uppmärksamma cykelfrågorna och ge några förslag på konkreta åtgärder för att förbättra situationen för Stockholms cyklister. Självklart ska en utredning göras om de föreslagna gatorna är de bästa att bygga om med hänsyn till cyklisternas framkomlighet och säkerhet. Vi vill lägga till cyklisterna, fotgängare och kollektivtrafik i den borgerliga majoritetens satsning på framkomlighet. Ett trafikslags framkomlighet får inte som i dagsläget stå över alla andra. I en rättvis framkomlighetssatsning tas lika stor hänsyn till cyklisternas framkomlighet som bilisternas. God framkomlighet för bilar kan uppnås genom t ex. höjda trängselavgifter, avgifter även på Essingeleden, höjda parkeringsavgifter, gratis infartsparkering vid kollektivtrafikknutpunkter och en utökad kollektivtrafik.

Statistik visar att cyklingen i Stockholm ökar för varje år. Fler och fler stockholmare inser att cykeln både är ett snabbt, miljövänligt och effektivt transportmedel. Vi anser i motsats till Stadsledningskontoret att den nuvarande borgerliga majoriteten inte avsätter tillräckligt stora ekonomiska medel till cyklisterna. De drar ner på anslagen när de måste ökas. Satsningarna på utbyggnad av säkra cykelbanor och säkra cykel-parkeringar måste ligga i fas med ökningen av antalet cyklisterna.

För att Stockholm ska bli mer framkomlig för stadens medborgare krävs det att man lyfter blicken och flyttar fokus från enskilda sektorer, t.ex. bilfrågor, till gaturummet i sin helhet. Det gäller att hitta en sammanvägning och belysa konsekvenserna för alla trafikslag.

Våren, sommaren och hösten 2009 har det varit mycket trångt på innerstadens cykelbanor. Konflikter mellan cyklisterna och gående uppkommer ständigt då cykelbanor och trottoar på många ställen går parallellt utan nivåskillnad och ytan är för snävt tilltagen. Vår idé är att ta utrymme från bilarna, inte från gångbana eller trottoar. Vi ser det som en rättvisesatsning, bilarna får en enkelriktad körbana i varje riktning och cyklisterna får samma sak.

Vi anser inte att cykelkörfälten på Folkungagatan mellan Götgatan och Renstiernas gata är tillräckliga. Skeppsbron i södergående riktning med cykelkörfält mellan parkerade bilar och körbana är alldeles för trång och farlig. På Fleminggatan finns cykelkörfält i norrgående riktning endast mellan Kungsbron och Polhemsgatan sen försvinner det fram till St. Eriksgatan. Både norrgående och södergående cykelkörfält går mellan parkerade bilar och bilkörfält. Lösningen på Sveavägen med upphöjda cykelbanor som sänks ner inför varje korsning är livsfarliga. Mittstråket på Valhallavägen skulle kunna bli en promenadesplanad om cykelbanan flyttades till bilkörfälten. Vi vill se en stad där bilar och cyklisterna samspekar och bara låga hastigheter tillåts, inte en stad där gående och cyklisterna konkurrerar om ett minimalt utrymme.

Vi vill se ett snabbt genomförande av Cykelplan 2006, åtta år är inte rimligt. Vi vill se en strategi för hur Stockholms cyklister våren 2010 möts av säkra enkelriktade cykelbanor i hela staden, säkra cykelparkeringar där det finns plats att låsa fast sin cykel och ett utbyggt låncykelsystem. Vi vill att de av Stockholms cyklister som även cyklar på vintern ska mötas av löv, snö- och isfria cykelbanor och ytterligare möjligheter att ta med cykeln i kollektivtrafiken. Vi vill att Stockholm blir en cykelstad.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande

Motionen (2008:90) av Ann Mari Engel (v) om Cykelbanor på bilfiler anses besvarad med vad som anförs i detta utlåtande.

Stockholm den 21 oktober 2009

På kommunstyrelsens vägnar:
STEN NORDIN

Ulla Hamilton

Ylva Tengblad

Reservation anfördes av *Carin Jämtin, Tomas Rudin, Roger Mogert och Teres Lindberg* (alla s) med hänvisning till reservationen av (s) i borgarrådsberedningen.

Reservation anfördes av *Emilia Hagberg* (mp) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta att

1. Delvis bifalla motionen.
2. Därutöver tillägga följande:

Det behövs en kraftig utbyggnad av infrastrukturen för cykel i hela Stockholms stad. Cykelplanen för innerstaden och cykelplanen för ytterstaden måste genomföras och för detta krävs en satsning på 120 miljoner kr årligen. En viktig del i detta arbete är att anlägga bredare cykelbanor och bygga bort cykelträngseln. Detta kan även komma att medföra att vägbanor tas i anspråk där så befinns lämpligt.

Vi har utvecklat våra förslag i en skrivelse om gång- och cykelvänlig stad till kommunstyrelsen. I motionen föreslås en rad åtgärder bl.a. att införa gröna vågen för gående och cyklister och begränsa hastigheten till 20-30 km/h på fler gator. Det behövs ges mer plats för cyklister på Stockholms kajer. Vi vill satsa på en stor, säker och

smidig cykelparkering vid Centralen samt cykelparkeringar vid alla stationer. Vi vill utvidga systemet med låncyklar i hela staden, öka säkerheten för cyklister i olycksdrabbade områden och gynna anställda som cyklar genom återinförande av cykelsättning för stadens anställda.

Reservation anfördes av *Inger Stark* (v) med hänvisning till reservationen av (v) i borgarrådsberedningen.

ÄRENDET

Ann Mari Engel (v) föreslår i en motion (2008:90) till kommunfullmäktige att körfält för bilar tas bort och reserveras för cyklister. Förslaget avser Folkungagatan på Södermalm, Skeppsbron i Gamla Stan, Fleminggatan på Kungsholmen, Sveavägen i Vasastan och Valhallavägen på Östermalm där ett körfält i båda riktningarna omvandlas till cykelbana. Gamla Stan föreslås bli helt bilfri till förmån för cyklister och fotgängare. Med mer plats för cyklar och mindre för bilar förutspås sänkta hastigheter, minskad olycksrisk och minskade partikelhalter vilket förbättrar människors hälsa. Även trafikklimatet blir enligt motionären mindre stressigt, vilket ger en bättre stadsmiljö. Ur ett folkhälso-perspektiv är det också bra att människor cyklar och går men då ska de inte riskera att bli dödade eller skadade i trafiken avslutar motionären.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, trafik- och renhållningsnämnden, Skarpnäcks stadsdelsnämnd, Spånga-Tensta stadsdelsnämnd, Södermalms stadsdelsnämnd och Stockholm Business Region AB för yttrande.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 24 april 2008 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret delar motionärens intresse av att minska olyckorna, minska partikelhalterna och förbättra folkhälsan. Även kommunfullmäktige har förtydligat prioriteringarna kring trafiksäkerhet, framkomlighet och folkhälsa, både i särskilda program och i stadens budget.

Trafik – och renhållningsnämnden har fullmäktiges uppdrag att aktivt arbeta för att förebygga trafikolyckor och skapa säkra trafikmiljöer. Stadens trafiksäkerhetsarbete gestaltas i trafiksäkerhetsprogrammet, ett program som är under revidering. Ett av uppdragen i arbetet är att komplettera äldre beprövade lösningar med ny tekniska lösningar för ökad trafiksäkerhet. Cyklisterna ägnas särskild uppmärksamhet i cykelplanen, där stadens målsättning tydliggörs i form av att cyklandet ska öka och att trafiksäkerheten för cyklister ska förbättras. På sikt ska ingen cyklist dödas eller skadas i trafiken.

Partikelhalterna är som motionären påpekar ett allvarligt hälsoproblem. Staden har genomfört det av regeringen fastställda åtgärdsprogrammet för att klara miljö kvalitetsnormerna. Under 2009 kommer ett stort åtgärdsprogram för den mest utsatta gatan,

Hornsgatan, att genomföras. Den viktigaste åtgärden för att uppnå PM10-nivåerna, minskad dubbdäcksanvändning, har dock legat utanför kommunens rådighet. För närvarande remissbehandlas ett förslag från vägverket kring just dubbdäcksanvändningen som har potential att radikalt minska PM10- halterna i utomhusluften och leda till att miljökvalitetsnormerna uppnås i staden.

Stockholm stad har sedan flera år antagna framkomlighetsmål för trafiken. I budget för 2009 ges framkomlighetsåtgärder i trafiken hög prioritet och flera indikatorer mäter fordons och stombussars hastighet i trafiken. Tidigare nämnda cykelplan 2006 är i sin helhet ett dokument som behandlar framkomlighetsåtgärder för cyklister. Cykelplanen anger dels planeringsprinciper för detaljutformning, vägvisning, cykelparkering, underhåll, cykelservice med mera. Cykelplanen ger också underlag för prioriteringar och ekonomiska bedömningar.

Stadsledningskontoret konstaterar att kommunfullmäktige har formulerat och prioriterat åtgärder och mål för att åstadkomma det motionären efterlyser. Dessutom är det kontorets uppfattning att förutsättningarna för att nå målen för ökad framkomlighet, trafiksäkerhet och folkhälsa är goda genom de åtgärder kommunfullmäktige fastslagit. Skulle motionen bifallas riskerar dock målet om att öka framkomligheten i innerstaden och potentiellt också på infarter till staden att omintetgöras, detta på grund av framkomligheten förväntas minska drastiskt.

Stadsledningskontoret gör ingen närmare bedömning av hur transporterens föroreningar kan komma att förändras vid ökad kökörning, men konstaterar att detta generellt leder till försämrad luftkvalitet jämfört med en situation utan köer.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen anser motionen besvarad med vad som anförs i detta tjänsteutlåtande.

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 12 maj 2009 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), *bilaga 1*.

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

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 10 mars 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Kontorets arbete med cykelåtgärder sker i enlighet med kommunfullmäktiges uppdrag och Vision 2030 vilket innebär att staden 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. Utformningen av cykellösningar görs i enlighet med trafikkontorets nyligen utgivna utformningshandbok "Cykeln i staden". Denna innehåller det senaste decenniets samlade erfarenheter av att planera för cykeltrafik i Stockholm.

Utbyggnaden av cykelvägnätet i Stockholm har varit omfattande de senaste 10 åren. Cykeltrafiken har också som en följd av detta ökat kraftigt. Sedan 1998 har den ökat med över 75 procent i innerstadssnittet och ökningen har varit som störst de fyra senaste åren. Cykelolyckorna har trots den stora ökningen av cykeltrafiken varit konstant de senaste 10 åren, ca 250 skadade cyklister/år. På de gator där cykelbanor och cykelfält anlagts har cykelolyckorna minskat med 20 procent. Om man tar hänsyn till att ökningen av antalet cyklister förmodligen har varit störst på de gator där cykelinvesteringar gjorts blir trafiksäkerhetsförbättringen ännu tydligare. Totalt sett har risken för en cyklist att skadas i trafiken nästan halverats på dessa gator. Två gator där förbättringen av cyklisternas säkerhet är särskilt påtagliga är Hornsgatan och Fleminggatan, där har antalet cykelolyckor minskat med 76 respektive 33 procent. Värt att notera är att båda dessa gator har cykelfält.

På de i motionen uppräknade gatorna, Folkungagatan, Skeppsbron, Fleminggatan, Sveavägen och Valhallavägen, finns redan idag cykelbanor eller cykelfält:

- Folkungagatan: finns på sträckan Londonviadukten – Borgmästargatan enkelriktade cykelbanor på var sida om gatan, resterande sträcka hänvisas cykeltrafiken till Tjärhovsgatan.
- Skeppsbron: finns i nordlig riktning enkelriktade cykelbanor och i sydlig riktning cykelfält.
- På Fleminggatan finns cykelfält på båda sidor av gatan.
- Sveavägen har en blandning av enkelriktade cykelbanor och cykelfält på var sida om gatan.
- I Valhallavägens mittallé finns en dubbelriktad gång- och cykelbana. Se även bilder nedan.



Folkungagatan



Skeppsbron



Fleminggatan



Sveavägen

Kontoret anser det inte nödvändigt att ta ett körfält i vardera riktningen på dessa gator för att förbättra för cykeltrafiken. I stället bör åtgärderna vara i linje med de av nämnden redan beslutade cykelplanerna för inner- respektive ytterstaden samt cykelplanering 2009 (TRN 2009-01-20, dnr T2008-313-04271). Detta innebär åtgärder främst i form av trimning/anpassning av signaler för cykeltrafik, breddning av befintliga cykelbanor/cykelfält och trafiksäkerhetshöjande åtgärder i korsnings- och konfliktpunkter.

Kontoret föreslår att kommunstyrelsens remiss av motionen besvaras med kontorets tjänsteutlåtande.

Skarpnäcks stadsdelsnämnd

Skarpnäcks stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 16 april 2009 följande

Skarpnäcks stadsdelsnämnd beslutar att som sitt yttrande över remissen avseende en motion om cykelbanor i bilfiler överlämna detta tjänsteutlåtande.

Reservation anfördes av vice ordföranden Maria Hannäs (v) till förmån för motionen.

Skarpnäcks stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 17 mars 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen anser, i likhet med motionären, att det är angeläget att förbättra säkerheten för cyklister. Likaså anser förvaltningen att det är viktigt att sträva mot en minskning av biltrafiken i innerstaden. Däremot saknar förvaltningen kompetens för att på ett professionellt sätt yttra sig över vilka konsekvenser förslaget om att göra om bilfiler till cykelbanor skulle få. Detta är främst en fråga för trafikkontoret. Förvaltningen är dock tveksam till att förslaget är genomförbart, då det med all sannolikhet skulle skapa

stora framkomlighetsproblem med dagens trafikintensitet.

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 19 mars 2009 följande

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd har inget att anföra på rubricerad motion.

Spånga-Tensta stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 25 februari 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Nämnden kan konstatera att frågan saknar betydelse och konsekvenser för nämndens verksamheter och avstår därför från att lämna yttrande.

Södermalms stadsdelsnämnd

Södermalms stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 26 mars 2009 att avstyrka motionen samt att därutöver anför följande:

Cyklandet i Stockholm ökar mycket kraftigt. Det är bra ur alla aspekter. Vi konstaterar att staden nu gör stora investeringar för att öka framkomligheten för cyklar genom att anlägga fler cykelbanor och bygga bort farliga avsnitt. Mycket återstår förstås att göra för att ytterligare öka säkerheten för cyklisterna. Detta arbete måste ske parallellt med arbetet för ökad framkomlighet för såväl kollektivtrafik som för övrig trafik.

Stadsdelsförvaltningen synpunkter i tjänsteutlåtandet är därför helt relevant, i vilket vi helt kan instämma. Förvaltningen skriver bl. a:

”Stadsdelsförvaltningen är dock tveksam till om den rådande trafiksituationen på de gator inom stadsdelsnämndsområdet som nämns i motionen är sådan att det inom överskådlig tid skulle kunna ge negativa konsekvenser för framkomlighet och trafiksäkerhet.

Förvaltningen bedömer att andra lösningar måste sökas i nuläget för att uppnå en förbättrad situation för cyklister.”

De vägvägnings som berörs av motionen inom stadsdelen är Folkungagatan och Skeppsbron. Stadsdelsnämnden för fd. Katarina-Sofia har tidigare tagit ställning (bl. a under förra mandatperioden under motionärens ordförandeskap) mot anläggande av ytterligare cykelbanor på Folkungagatan med motivering att cyklister kan använda Tjärhovsgatan, Kocksgatan och Åsögatan utan omvägar och där trafiken är liten. Denna motivering gäller fortfarande.

Folkungagatan måste vara en levande och tillgänglig gata ur affärssynpunkt. Den under förra mandatperioden anlagda cykelbanan mellan Borgmästargatan och Londonviadukten har försvårat arbetsvillkoren för företagarna på denna sträcka.

På *Skeppsbron* finns redan cykelbana i norrgående riktning och där har nyligen ombyggnad skett för att öka säkerheten. I södergående riktning är det sämre ställt med enbart målade cykelfält, där felparkerade bilar ofta tvingar ut cyklisterna i bilfilen. Särskilt farliga avsnitt är utanför Hotel Reisen och vid trafikljuset vid Slussplan. Det är angeläget att staden kommer till rätta med detta.

Reservation anfördes av vice ordföranden Jan Forsell m.fl. (s), Birger Jeansson (mp) och Heinz Spira (v), *bilaga 1*.

Ersätтарыttrande gjordes av ersättaren Pia Toremar (c) enligt följande

Om jag hade haft yrkanderätt, hade jag anslutit mig till majoritetens förslag.

Södermalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 2 mars 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Inledningsvis vill förvaltningen framhålla att trafikkontoret är den förvaltning som har kompetens att på ett professionellt sätt bedöma lämplighet och genomförbarhet i de förslag som motionen framställer.

Stadsdelsförvaltningen anser, i likhet med motionären, att stadens cyklister är en utsatt grupp i trafiken och att tillräckligt säkra cykelfält saknas på många gator i staden. Det är angeläget att genomföra åtgärder för att förbättra trafikmiljön för cyklister. Att få till stånd en minskning av biltrafiken i innerstaden är vidare ett viktigt mål att sträva mot.

Stadsdelsförvaltningen är dock tveksam till om den rådande trafiksituationen på de gator inom stadsdelsnämndsområdet som nämns i motionen är sådan att det inom överskådlig tid är realistiskt att ta två filer i anspråk för cykelfält. Den finns risk för att en sådan åtgärd skulle kunna ge negativa konsekvenser för framkomlighet och trafiksäkerhet. Förvaltningen bedömer att andra lösningar måste sökas i nuläget för att uppnå en förbättrad situation för cyklister.

Vi vill i sammanhanget nämna att Cykelplan 2006 som antogs av trafiknämnden i juni 2006 innehåller en mängd åtgärder som ska öka säkerheten för cyklister, t.ex. nya stråk, upprustning av befintliga cykelbanor och platser samt åtgärder för trafiksignaler, cykelparkering m.m, till en total uppskattad kostnad av 489 miljoner kronor. Åtgärderna planeras att genomföras inom åtta år.

Stockholm Business Region AB

Stockholm Business Region AB:s tjänsteutlåtande daterat den 25 februari 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholm Business Region har sedan 2001 haft uppdraget av kommunfullmäktige att driva Småföretags delegationen ett forum där mindre företag kontinuerligt har träffat staden och haft möjlighet att berätta om sin situation och påpeka brister i stadens regler och förordningar. Frågorna har ofta handlat om framkomlighet, parkering och brist på kompetent arbetskraft. Under dessa år har frågan om framkomlighet varit högst aktuell. Näringsidkare såsom hantverkare, budfirmor, taxi och transportföretag är beroende att ta sig fram på ett enkelt och smidigt sätt i staden.

Stockholm Business anser att det skulle vara olyckligt att begränsa företagens framkomlighet på det sätt som motionären avser. Tvärtom bör staden arbeta för att förenkla för företagen att ta sig fram i stadsmiljön. Stockholm är beroende av att ha ett starkt och växande näringsliv och näringslivet är beroende av snabba och effektiva transporter.

RESERVATIONER M.M.

Trafik- och renhållningsnämnden

Reservation anfördes av ledamoten Kajsa Stenfelt (v) enligt följande

- 1 Motionen bifalls.
- 2 Därutöver anføres följande:

Idag är det så pass många som cyklar i Stockholm att utrymmet på cykelbanorna inte alltid räcker till. Det är en glädjande utveckling att fler och fler ställer bilen hemma, och detta skall uppmuntras. Det är då helt konsekvent att ta utrymme från biltrafiken för att inrätta säkra, trafikseparerade cykelbanor.

Södermalms stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av vice ordföranden Jan Forsell m.fl. (s), Birger Jeansson (mp) och Hienz Spira (v) enligt följande

att i huvudsak bifalla förvaltningens förslag till beslut
att uppdra åt förvaltningens att inleda diskussioner med trafikkontoret
att därutöver anföras följande

Södermalms stadsdelförvaltning anser, i likhet med motionären, att cyklister är mycket utsatta i Stockholmstrafiken och att säkra cykelfält saknas på många håll. Detta gäller även i vårt stadsdelsområde, såväl Folkungagatan och framför allt Skeppsbron, där tusentals cyklister dagligen, med livet som insats, tar sig fram mitt i den hårt trafikerade, smala körbanan från Strömbro till Södermalm. Det på körbanan markerade cykelfältet är en av Stockholms osäkraste och mest oskyddade cykelbanor.

Det bör finnas andra möjligheter att förbättra cyklisternas säkerhet än den av motionären föreslagna lösningen att göra om två filer till cykelfält. Förvaltningen bör därför snarast ta upp diskussioner med trafikkontoret för att inom Cykelplan 2006 hitta en lösning för att skapa större säkerhet för cyklisterna i första hand på Skeppsbron och ge den frågan hög prioritet.



KOMMUNFULLMÄKTIGE

Motioner

2008:90

2008:90

Motion av Ann Mari Engel (v) om cykelbanor på bilfiler

Dnr 314-2810/2008

Trafiksituationen i Stockholm är både ohållbar och farlig. Bilarna river upp damm och skadliga partiklar som leder till att ca 250 personer dör i förtid varje år i Stockholm. Utsläpp av koldioxid leder till klimatförändringar som drabbar alla på jorden. Den täta trafiken leder till köer och stressade bilförare. Felparkerade bilar eller olyckor orsakar oväntade stopp och snabba inbromsningar och acceleration ger ett miljöovänligt och stressat trafikklimat. För busschaufförerna är situationen olidlig, så sakta som 7 kilometer/timmen kan vissa innerstadsbussar tvingas köra i rusning, det är inte acceptabelt.

Cyklandet i Stockholm har det senaste året ökat med i snitt 30 %. Men cyklisterna lever farligt, cykelbanorna går ofta mellan parkerade bilar och bilar i rörelse vilket ger många döda vinklar. Cyklisterna riskerar att stoppas av bilköer som öppnas från parkerade bilar och bli påkörda av svängande trafik. På cykelbanor separerade från körbanan i anslutning till trottoar får cyklisterna bromsa och väja för fotgängare som promenerar rakt ut i cykelbanan utan att ens ha uppmärksammat att det var en cykelbana. På många ställen i fram för allt ytterstaden finns det inga markeringar mellan cykelbana och gångbana utan cyklisterna och fotgängarna får samsas på en begränsad yta vilket leder till mycket farliga situationer.

Vänsterpartiet vill minska trafiken i Stockholm och på sikt införa en bilfri innerstad. Vi vill bygga ut kollektivtrafiken så att den når alla, ingen ska vara tvungen att ha bil för att ta sig till jobb, skola och fritidssysselsättning. Vi vill bygga säkra trafikseparerade cykelbanor både i inner- och ytterstaden. Cykelplan 2006 bör färdigställas och Stockholm City Bikes utökas till närförort och vissa förorter.

För att visa på att en annan stad är möjlig och hjälpa upp situationen för Stockholms cyklisterna vill vi ta utrymme från bilarna och ge till cyklisterna.

Flera av Stockholm huvudgator har dubbelriktade körfält i två riktningar, det finns således en omkörningsfil för bilar medan cyklister och fotgängare i bästa fall får samsas om en yta stor som ett körfält. Vi vill ta bort ett körfält för bilar i vardera riktningen i varje stadsdel, Folkungagatan på Södermalm, Skeppsbron i Gamla Stan, Fleminggatan på Kungsholmen, Sveavägen i Vasastan och Valhallavägen på Östermalm. Gamla stan bör bli helt bilfri till förmån för cyklister och fotgängare. Med mer plats för cyklar och mindre för bilar sänks hastigheterna vilket minskar olycksrisken, partikelhalterna går ned vilket förbättrar människors hälsa och trafikklimatet blir mindre stressigt, vilket ger en bättre stadsmiljö. Ur ett folkhälsoperspektiv är det bra att människor cyklar och går men då ska de inte riskera att bli dödade eller skadade i trafiken.

Jag föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande

Att ta ett körfält i vardera riktningen till cykelfält på följande gator, Folkungagatan, Skeppsbron, Fleminggatan, Sveavägen och Valhallavägen.

Stockholm den 2 december 2008

Ann Mari Engel