

§ 11**Strategi för ökad cykling i Stockholms stad****Beslut**

Remissen besvaras med förvaltningens tjänsteutlåtande.

Ärendet

Kommunstyrelsen har begärt yttrande från bl.a. Östermalms stadsdelsnämnd med anledning av ett förslag från stadsledningskontoret till strategi för ökad cykling i Stockholms stad. Det främsta syftet med strategin är att ange en inriktning för hur staden ska agera för att öka cyklandet. I detta ingår att samordna nämndövergripande frågor. Strategin ska även stödja att stadens miljömål uppnås och att staden som cykelvarumärke ska stärks.

Det övergripande målet är att öka både antalet och andelen cyklister genom att göra det enklare och säkrare att cykla.

Förvaltningen är i huvudsak positiv till den föreslagna strategin men saknar en närmare koppling till stadens miljömål.

Förvaltningen är också tveksam till förslaget att ansvaret för cykelplanens pendlingsnät i sin helhet ska överföras till trafik- och renhållningsnämnden.

Ärendets beredning

Östermalms stadsdelsförvaltning hade redovisat ärendet i ett tjänsteutlåtande från den 18 mars 2014. Dnr 2014-116-1.5.1.

Förslag till beslut

Ordföranden Therese Carlborg m.fl. (M) yrkade att nämnden antar förvaltningens förslag till beslut.

Vice ordföranden Stefan Nilsson m.fl. (MP) yrkade bifall till miljöpartiets förslag.

Ledamoten Birgit Marklund Beijer m.fl. (S) yrkade bifall till socialdemokraternas förslag.

Beslutsgång

Ordföranden ställde de olika förslagen mot varandra och fann att nämnden antagit förvaltningens förslag till beslut.

Ersättaren Clara Lindgren (MP) ställde en fråga till förvaltningen under behandlingen av ärendet. Delar av cykelbanan på Karlavägen har försvunnit med körriktning mot Odengatan. Förvaltningen tar till sig frågan och kommer att sända ut ett svar till nämnden.

Reservation 1

Vice ordföranden Stefan Nilsson m.fl. (MP) reserverade sig mot beslutet till förmån för eget förslag enligt följande.

Förslag till beslut

Nämnden beslutar

att delvis bifalla förvaltningens förslag till beslut

att därutöver anföra:

Trots cykelmiljarden och påstådda satsningar från alliansen så är det tydligt att såväl pendlar- som vardagscyklister är fortsatt styvmoderligt behandlade. Den nu aktuella strategin för ökad cykling i Stockholms stad är uddlös och saknar de satsningar som krävs. Nyligen rapporterades i media att Götgatan ska få fler cykelbanor på bekostnad av bilkörfält eftersom, som Ulla Hamilton (M) uttryckte det, "det faktiskt inte kör så många bilar på Götgatan ändå". Detta uttalande är mycket talande för alliansens syn på cyklism i Stockholm: i de fall som inverkan på biltrafiken anses minimal kan cyklarna få ökat utrymme. Detta är en låg ambitionsnivå och det behövs betydligt modigare satsningar på cykeltrafiken, även då det sker på bekostnad av minskat utrymme för bilarna. Rapporter som analyserar restid med bil i större städer visar tydligt att de storstadsregioner som satsat på cyklarna också minskat bilköerna väsentligt, vilket bevisar att investeringar i cykelbanor även gynnar bilister.

Utöver bristen på betydande satsningar saknar strategin en plan för att åstadkomma en nödvändig attitydförändring gentemot stadens cyklister. Såväl beslutsfattare som övriga trafikanter tycks anse att cyklisters plats i trafikmiljön inte är självklar. Som cyklist får man stå ut med att cykelbanor försvinner med jämna mellanrum och att trafikljusens flöden baseras på bilisternas hastighet, vilket gör det mycket svårt att som cyklist ta såväl rättigheter som skyldigheter på fullt allvar. Bättre infrastruktur är avgörande för en säkrare och trevligare trafikmiljö men vi ser också gärna satsningar på att förbättra attityden och inställningen till samarbete hos både cyklister, bilister och gångtrafikanter.

Slutligen hade vi gärna sett att strategin för ökad cykling i Stockholms stad innehöll en text angående stadens egna möjligheter att påverka cyklingen genom upphandling och

uppgraderad ersättningspolicy vid resor i samband med arbete. Vi framhåller även att staden bör verka för ökad möjlighet att medta cykel i kollektivtrafiken.

Reservation 2

Ledamoten Birgit Marklund Beijer m.fl. (S) reserverade sig mot beslutet till förmån för eget förslag enligt följande.

Förslag till beslut

Att i huvudsak godkänna förvaltningens förslag till beslut

Att avslå Stadsledningskontorets förslag att stadsdelsnämndernas ansvar för cykelplanens pendlingsnät överförs till trafik- och renhållningsnämnden

och därutöver anföra

Vi kan inte se några fördelar i att ytterligare avlöva stadsdelsnämndernas uppgifter. Vi anser att det är viktigt för medborgarna att stadsdelsnämnderna, som har en överblick och lokalkännedom över stadsdelen också har en ledande roll när det gäller planering och strategier för ett ökat cyklande och trafiksäkerheten för cyklandet. Det är förvisso borgerliga majoritetens strategi att se till att så få frågor som möjligt som stadsdelsnämnderna får råda över. Då blir det också lättare att avveckla dessa.

Cyklingens infrastruktur

Det är viktigt att cykelbanorna är säkra, tillräckligt breda och belysta. Cykelbanor som plötsligt tar slut är tyvärr ofta förekommande. Signaler vid cykelbanor ska vara konstruerade att de liksom bilarnas trafikljus ändras till grönt. Möjligheter att ta med cyklar på t.ex. båtar och tunnelbana bör undersökas.

Särskilt uttalande

Ordföranden Therese Carlborg m.fl. (M) anmälde ett särskilt uttalande från Alliansen.

Alliansen i Stockholm fortsätter sin satsning på en hållbar trafik för en växande storstad. Vi ser cykeln som en självklar och positiv del av vår trafikbild och satsar framåt med cykelmiljarden för att göra cyklandet i Stockholm ännu mer säkert, smidigt och attraktivt. En ökad andel cyklande trafikanter ger direkta och självklara fördelar för miljön och Stockholms medborgares hälsa, även för de som väljer andra trafikslag. För Alliansen är också medborgarnas egna val alltid

i centrum, och vi ser denna satsning som ett argument för cykling, inte ett förbud mot andra trafikslag.

För att uppmuntra ökad cykling är det av vikt att staden kan erbjuda ett välfungerande och sammanhängande trafiknät av cykelbanor och cykelleder. Cyklisten ska snabbt och säkert, både för sig själv och andra trafikanter, kunna ta sig fram utan onödiga stopp längs vägen. Något som lätt blir omöjligt om cykelbanan är blockerad, inte är snöröjd, eller slutar i en farlig korsning. För att skapa de bästa förutsättningarna för en sådan sammanhållen lösning på utbyggnad och underhåll av cykelvägnätet ser vi värdet i att lägga ansvaret för dessa bitar till en aktör inom staden. Vi anser därför att förslaget att trafik- och renhållningsnämnden övertar ansvaret för cykelplanens pendlingsnät i sin helhet är en bra lösning.

Då cyklandet tar sin självklara del i den sammanlagda trafikbilden är det också nödvändig att cyklister tar samma ansvar som övriga trafikanter. Det är därför viktigt att inte bara ge goda förutsättningar för cykeltrafiken, men även arbeta med attityder och trafikbeteenden även hos cyklister. Inom alliansen ser vi fram emot att arbeta vidare med sådana frågor också lokalt på Östermalm där exempelvis en informationskampanj riktad mot cyklister kan bli aktuell kring trafikregler och värdet av en positiv cykelkultur som också respekterar gångtrafikanter och andra trafikslag.

Särskilt uttalande

Ledamoten Jaime Barrios m.fl. (V) anmälde ett särskilt uttalande.

Vi instämmer i förvaltningens skrivning och vill dessutom framföra följande:

Den ökande bilismen har begränsat rörelsefriheten framförallt när det gäller barnens lekområden, skolvägar och fritidsvägar.

Trafiksäkerheten för barn måste beaktas i ett helhetsperspektiv. Att miljön ska vara olycksfri och säker är en självklarhet men långt ifrån tillräcklig. Barnen är de främsta brukarna av närmiljön och utemiljön är också deras utvecklingsmiljö. Riskerna för en så kallad negativ anpassning måste uppmärksammas. Den kan innebära att vårdnadshavare och barn ser det som en självklarhet att man inte längre kan gå eller cykla utan måste använda bilen även för kortare sträckor.

Vänsterpartiet drar av ovanstående följande slutsatser av betydelse för en strategi för ökad cykling i Stockholms stad:

- Minska bilismen i Stockholms innerstad,
- Genomför trafiksäkerhetsprogram för elever i skolan men ha en realistisk syn på effekten,
- Trafikplanera så att barn och biltrafik separeras.

Å andra sidan, de väderskyddade cykelställ som finns i anslutning till kollektivtrafiken är ofta belamrade av övergivna cyklar. Lämpligt vore att staden tog över denna hantering för att främja cyklandet till och från kollektivtrafikens hållplatser. Särskilt vid knutpunkter och ändhållplatser är en tillräcklig kapacitet för cykelparkering viktig. Att samla in övergivna cyklar och att hålla cykelverkstäder där sådana kan återvinnas och säljas till rimliga priser skulle båda gynna cyklingen och kunna ge arbetstillfällen t ex i organisationsformen av socialt kooperativ. Staden kan ta initiativ till att ändra rutiner och ansvars-fördelning i denna fråga till glädje för cykelpendlarna.