

HandläggareViggo Norrby
08-50828949**Till**Miljö- och hälsoskyddsnämnden
2021-09-28, p. 12Viktor Nordahl Bäcklund
08-50828749**Cykelstaden – Cykelplan för Stockholms stad
2021**

Remiss från Trafikkontoret, Dnr T2021-00262

Förvaltningens förslag till beslut

1. Godkänna förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Justera beslutet omedelbart.

Anna Hadenius
FörvaltningschefGustaf Landahl
Avdelningschef**Sammanfattning**

Miljö- och hälsoskyddsnämnden har fått remiss av *Cykelstaden – Cykelplan för Stockholm 2021 remissversion*. Remissen kommer från Trafikkontoret i Stockholms stad. Miljö- och hälsoskyddsnämnden har fått möjlighet att lämna synpunkter på remissen till trafikkontoret senast den 31 oktober 2021.

Cykelstaden – Cykelplan för Stockholm 2021 är en revidering av den tidigare cykelplanen, antagen år 2013. Det övergripande målet i den reviderade Cykelplanen är fortsatt att öka såväl antalet som andelen cyklister genom att bygga ut cykelvägnätet och göra det enklare och säkrare att cykla. Ett utökat fokus ligger på att underlätta vardagscykling i bred bemärkelse där cykeln både är ett effektivt transportmedel och en del av ett attraktivt stadsliv. En större mångfald av såväl cyklister som fordon ställer krav på en fortsatt ambitiös utbyggnad och noggrann utformning av cykelinfrastrukturen. Ett mål som sätts upp är att andelen resor som görs med cykel i Stockholms stad ska öka till 15% år 2030.

Miljöförvaltningen är positiv till remissversionen av ny cykelplan för Stockholms stad. Förvaltningen anser att planen lyfter de viktigaste frågorna för att skapa förutsättningar för ett förbättrat cykelvägnät och en ökad andel cykelresor. Förvaltningen menar

dock att stadens mål om cykelandel av alla resor år 2030 behöver vara högre än 15%. Förvaltningen föreslår en del kompletteringar i syfte att stärka dokumentets strategiska tyngd. Förvaltningens föreslagna kompletteringar ges i syfte att öka chanserna att nå högre än det nu satta målet om 15% cykelresor år 2030.

Bakgrund

Miljöförvaltningen har fått remiss av *Cykelstaden – Cykelplan för Stockholm 2021 remissversion*. Remissen kommer från Trafikkontoret i Stockholms stad. Miljö- och hälsoskyddsnämnden har fått möjlighet att lämna synpunkter på remissen till trafikkontoret senast den 31 oktober 2021.

I budget för Stockholms stad 2018 gavs trafiknämnden i uppdrag att påbörja en översyn av stadens cykelplan från 2012, som är en av flera tematiska fördjupningar av Framkomlighetsstrategin. Översynen har resulterat i ett förslag på reviderad cykelplan, *Cykelstaden – Cykelplan för Stockholm 2021 remissversion*.

I stora drag har den nya cykelplanen samma mål som Cykelplanen 2012, det vill säga att antalet och andelen som cyklar ska öka. Den nya cykelplanen sätter ett mål om att år 2030 ska andelen av alla resor som görs i Stockholms stad utgöras av 15% cykelresor. Ett övergripande mål är vidare att det ska bli enklare och säkrare att cykla i staden.

Dessa övergripande mål kompletteras av åtta stycken mer specificerade och uppföljningsbara mål:

- A. Andelen som cyklar ska öka
- B. Antalet som cyklar ska öka
- C. Antalet som cyklar på vintern ska öka
- D. Barns cyklande ska öka
- E. Hela cykelresan ska vara trygg och säker
- F. Passagerna på det primära nätet ska vara framkomliga och säkra
- G. Medborgarnas upplevelse av Stockholm som en bra cykelstad ska öka
- H. Upplevelsen av trafiksäkerhet för cyklister ska öka

För att nå målen pekar cykelplanen ut sex stycken inriktningar för stadens cykelplanering. Dessa inriktningar beskrivs närmare i cykelplanen under följande rubriker:

1. Gör det enkelt, tryggt och säkert att cykla
2. Underlätta vardagscykling i bred bemärkelse
3. Skapa ett sammanhängande cykelnät
4. Planera för cykeln som en del i stadslivet
5. Möjliggör för en mångfald av cyklister och fordon
6. Uppmuntra innovation och smarta lösningar

Cykelplanen beskriver därefter en rad åtgärdsområden som behöver ligga i fokus i de kommande årens cykelfrämjande arbete.

I bilagor till Cykelplanen finns kartunderlag och en genomgång över cykelvägnätet i staden med inriktning på hur och var det föreslås förändras och byggas ut kommande år. Cykelvägnätet består som tidigare av det primära nätet och av huvudvägnätet. Strategiska kopplingar är en ny kategori av stråk i cykelplanen som fokuserar på önskade samband mellan målpunkter där cykelstråk idag helt eller delvis saknas och där den exakta kopplingen inte är fastlagd. Det kan till exempel handla om kopplingar mellan de större öarna i staden, eller om kompletteringar till redan befintliga broar.

Förvaltningens synpunkter och förslag

Miljöförvaltningen är positiv till Stockholms stads cykelplan som stakar ut en tydlig väg för att gynna cykelresandet i staden genom sin satsning på bl.a. säkra och framkomligare cykelbanor. En ökad andel cykelresor främjar flera av de mål som anges i miljöprogrammet 2020-2023, såsom mål kopplade till ett fossilbränslefritt Stockholm och en stad med bättre ljud- och luftmiljö.

Cykelplanen redovisar många goda exempel där staden ligger i framkant och testar nya lösningar för såväl regler i trafiken, experiment med ytbeläggning, sopsaltning och gestaltning av trafikmiljön. Förvaltningen bedömer att planen har en väl avvägd balans mellan hårda åtgärder, såsom utbyggda cykelbanor och underhåll, samt mjuka åtgärder i form av kampanjer och hänsyn till den upplevda säkerheten hos cyklister.

Samtidigt föreslår förvaltningen att en rad kompletteringar behövs för att skärpa cykelplanens strategiska tyngd. Detta mot bakgrund av att Stockholms stad har en god potential för ökad cykelandel och att stadens mål om 15% cykelresor år 2030 inte överensstämmer med regionens mål om en cykelandel på 20% år 2030. Här bör Stockholms stad som huvudstad ha en höjd ambitionsnivå gentemot övriga i regionen samt ställa högre krav på utformningen av cykelbanor för att nå såväl de lokala och de regionala målen om ökad cykelandel. Nedan följer miljöförvaltningens synpunkter på remiss för ny cykelplan.

Mål om andelen cykelresor år 2030

Cykelplanen föreslår ett mål om 15% cykelandel 2030.

Förvaltningen menar att detta mål bör matcha de regionala målen

om 20 % år 2030. Staden bör minst ha samma mål som regionen för att signalera enighet och gemensam vision för cykling. Senare i planen (s.44) redovisas ett mål om 25% cykelandel år 2040.

Planen hänvisar till Vision 2040 och uttrycker att ”Stockholm ska bli en av Europas ledande cykelregioner”. För att vara ledande bör staden inte ha lägre mål i staden där förutsättningarna för cykling är högre än regionen som helhet, där förutsättningarna inte är lika goda. Här bör staden sätta minst 20% år 2030 som mål för att framstå som trovärdiga. Särskilt mot bakgrund av att 57% av stadens invånare har mindre än 30 minuters avstånd till arbetet på cykel (s.22).

I den senaste resvaneundersökningen ligger cykelandelen på cirka 9,6%. Med anledning av att det är en bra bit ifrån de regionala målen på 20% och att klimatutsläppen från vägtrafiken ligger kvar på en hög nivå, är en möjlig slutsats att det behöver genomföras andra eller ytterligare åtgärder. Frågor som behöver besvaras är ”Hur behöver Stockholms stad verka såväl lokalt som regionalt för ökad samordning och skala upp sina insatser för att klara målet?”, ”Hur ser vägen dit ut, behövs nya funktioner eller resurser?”

Exempel på funktioner/ arbetssätt som behöver förtydligas:

- 1) Definiera en färdplan för utbyggnad av samtliga stråk enligt planen för att nå eftersträvad cykelandel. Här finns en god potential sedan TK tagit på sig enskilt ansvar för utvecklingen av cykelinfrastrukturen
- 2) Definiera vilken typ av samordning som behövs mellan Stockholms stad och övriga aktörer i regionen för ett effektivare regionalt samarbete
- 3) Kontrollfunktion som säkerställer att standarder följs

Cykelplanen framhåller trafiksäkerhet som ett område som behöver förbättras. Utöver det listas även nya förutsättningar som bakgrund till ett ökat investeringsbehov till följd av t.ex. ökad andel lastcyklar för gods- och privata transporter, elcyklar och olika hastigheter etc. Här skulle en kartläggning av nuvarande brister och behov i infrastrukturen utgöra ett bra underlag för att visa på hur staden ska uppfylla dessa framkomlighetsmål samt förbättra trafiksäkerheten. Tydliga etappmål och uppföljning skulle höja planens strategiska tyngd.

I förslaget till cykelplan saknas även ett resonemang kring hur nuvarande antal och andel cykelresor förhåller sig till de mål som sattes upp i den förra (nu gällande) cykelplanen. Kan man dra några

lärdomar från hur man arbetat med förra cykelplanens uppsatta mål och ambitioner?

Uppföljning av cykelfrämjande åtgärder

Under rubriken Syfte med Cykelplanen (sida 8) står det *"I Strategi för ökad cykling i Stockholms stad framhålls att samtliga nämnder och bolagsstyrelser inom Stockholms stad har ett ansvar att inom sina olika områden verka för att främja en ökad och förbättrad cykling i staden."* Förvaltningen föreslår att samtliga bolag och nämnder årligen redovisar för den instans som givit uppdraget hur de har arbetat för att främja målet om ökad cykling.

Åtgärder för förbättrad upplevelse av trafiksäkerheten

Enligt medborgarundersökningar (sida 21) är det en låg och därtill minskande andel av gång- och cykeltrafikanterna i Stockholm som är nöjda med trafiksäkerheten. Den upplevda bristen på trafiksäkerhet kan vara ett hinder för många att börja cykla, vilket därmed motverkar målet om ökad andel cykelresor. Förvaltningen är därför positiv till att ökad trafiksäkerhet och trygghet lyfts fram som viktiga frågor att arbeta med i cykelplanen. Förvaltningen efterfrågar även en analys om vad som kan ha orsakat denna negativa trend i upplevd trafiksäkerhet. Ökad trafiksäkerhet pekades ut som en av de viktigare aspekterna att arbeta med även i den tidigare cykelplanen.

Förvaltningen instämmer med Cykelplanen i att det finns både utmaningar och potential i att ha ett bredare fokus på vardagscykling och att planera utifrån de ovana cyklisterna. Cykelandelen är fortfarande låg bland äldre och unga, och det görs färre fritidsresor än arbetsresor med cykel. Förvaltningen anser att det behövs ett större fokus på hela denna grupp, inte bara barn, i målformulering och i förslag till åtgärder. Förvaltningen efterlyser fler konkreta åtgärdsförslag för att barn, familjer, andra ovana eller "sällan-cyklare" ska känna sig säkrare i cykelnätet, men också fler åtgärder för samordning och samexistens med fotgängare. Att bredda cykelbanorna kan vara nödvändigt för att fler ska få plats, men det är inte säkert att bredden gör att det känns säkert för de som cyklar långsammare. Hastigheten kan även öka med ökad bredd. Andra åtgärder för att underlätta samspelet med fotgängare kan beskrivas tydligare, hur skulle t.ex. ökad separering kunna utföras? Kan skyltning om hänsyn behövas för ökad upplevd trafiksäkerhet?

En mångfald av cykelfordon

Förvaltningen instämmer med cykelplanen i att det i grunden är positivt med mångfalden av elsparkcyklar och andra yteffektiva,

tysta och utsläppsfria fordon som kommit på senare år. Cykelplanen beskriver att det initialt funnits problem med olämplig parkering av elsparkcyklar (sida 27). Under sommaren 2021 har det setts att problemen med olämplig parkering av elsparkcyklar funnits kvar och förvärrats. Det kan även noteras att det i medborgarenkäten 2020 bara var 7% som ville se fler elsparkcyklar i sin närhet.

Enligt Förvaltningen bör det även nämnas att det finns viktiga skillnader i nyttan som kommer från ett ökat cyklande jämfört med ökad användning av elsparkcyklar. Dels kan man från elsparkcyklar inte räkna hem den folkhälsovinst som annars kommer från den cykling som kräver fysisk aktivitet. Dels har undersökningar visat att elsparkcyklar oftast ersätter andra miljövänliga(re) alternativ, såsom gång eller kollektivtrafik, snarare än bilresor. Att livslängden på vissa av de större uthyrningsföretagens elsparkcyklar är kort i kombination med att nya elsparkcyklar kräver utvinning av ovanliga metaller för batterier gör att miljöpåverkan blir större än för vanliga cyklar. Felparkerade elsparkcyklar hämtas hos vissa av uthyrarna upp av motorfordon, vilket gör att man kan ifrågasätta påståendet att elsparkcyklarna är helt utsläppsfria.

Utformning av regionala cykelstråk

Cykelplanen beskriver på ett föredömligt sätt vilka krav som ska gälla för utformningen av cykelbanor (sida 37). Planen poängterar också att de regionala cykelstråken löper genom flera kommuner. Eftersom cyklister ofta färdas över kommungränserna skulle förvaltningen gärna se en tydligare beskrivning och plan för vilken roll staden har i att kvalitetssäkra de regionala stråken i de punkter där de går över kommungränsen. Planen lyfter t.ex. fram behovet av att säkra brutna länkar. Samtliga regionala stråk leds in till Stockholms stad vilket innebär att dialog med övriga kommuner är central för att såväl säkerställa god kvalitet i dessa punkter samt också verka för och vara en förebild för övriga kommuner att hålla samma goda standard som föreslås i Stockholms stads cykelplan. Detta kan även förtydligas under avsnittet 8.7 Samverkan och dialog.

Exempel på ”snabba åtgärder av tillfällig karaktär”

Under pandemin har förvaltningen sett flera städer runt om i Europa som etablerat ny cykelinfrastruktur på kort tid för att möjliggöra säkrare resor där medborgarna kan hålla avstånd samt välja hälsosamma transportmedel i ökad utsträckning och hålla nere på smittspridningen. Under avsnittet 8.1 nämns ”snabba åtgärder av tillfällig karaktär” som en lösning för förbättrad tillgänglighet och möjligheter att välja cykeln. Det här området skulle kunna

kompletteras med konkreta exempel och åtgärdsplaner för hur staden snabbt kan implementera exempelvis pop-up cykelbanor och tillfälliga omledningar för att möta tillfälliga behov. Förändringen av Götgatan till en mer cykelvänlig gata lyfts fram som ett gott exempel som bör kunna kopieras till andra gator där infrastrukturen är undermålig och trafiksäkerheten därmed påverkas. Exempel på sådana gator är Sveavägen och Hornsgatan som på många sätt liknar Götgatans tidigare utformning med tillfälliga avsnitt med infrastruktur som sedan upphör och cyklister leds ut i blandtrafik. Avsnittet om hur staden kan arbeta mer aktivt för att snabbt etablera tillfällig infrastruktur med låg kostnad kan utvecklas och förtydligas för att driva på omställningen till säker cykling som är tillgänglig för alla. Inom branschen för hållbara transporter finns flera goda exempel på hur man kan gå till väga, till exempel höll företaget Trivector ett webinarium på temat år 2020.

”Passa-på”-åtgärder

Staden lyfter i planen fram så kallade ”passa-på” åtgärder i samband med ledningsarbeten och exploatering. Dessa är utmärkta exempel på hur samverkan inom staden kan förbättras för att arbeta mer agilt med cykelinfrastrukturen. Här skulle TK kunna peka ut en tydlig strategi för hur de säkerställer att lågt hängande frukter för cykelarbetet inte missas i samband med vägarbeten, ledningsarbeten och nyexploatering. Staden kan bli mer konsekvent i tillämpningen av passa-på-åtgärder. Ett förslag på hur man inte missar lågt hängande frukter är att göra en kartläggning för pågående och eller planerade projekt där passa-på åtgärder kan implementeras för ökad nytta för cykeltrafiken. Det bör då framgå vilka krav TK ska ställa på andra byggaktörer samt hur TK ska säkerställa att cykelarbetet inkluderas så att ”passa-på” åtgärderna kan implementeras som standard och inte endast i undantagsfall.

Vägarbeten och omledning

Vägarbeten och ombyggnationer innebär idag ofta att framkomligheten för cykel begränsas på ett sätt som inte är godtagbart för regionala cykelstråk och huvudstråk, det är inte heller i linje med stadens framkomlighetsstrategi som ska prioritera yteffektiva transportslag som gång- och cykeltrafik. Som central nod i länet har Stockholms stad flera sådana stråk att beakta. Här bör cykelplanen förorda krav istället för rekommendationer på utformning av cykelbanor vid tillfälliga vägarbeten eller omledningar. En bra utgångspunkt finns i den regionala cykelplanens beskrivning av att omledningar ska sträva efter att hålla permanent standard vad gäller regionala cykelstråk. Utöver

dessa regionala stråk bör det även kunna tillämpas på så kallade huvudstråk om framkomlighetsstrategin ska tillämpas.

Cykelplanens genomförandetid

Under rubriken Underhåll (sida 55) står det att planens genomförandetid är lång. Förvaltningen saknar information om en närmare beskrivning av planens genomförandetid.

Bilaga 2, Nya och reviderade cykelstråk

I bilagan med förslag på nya primära cykelstråk och huvudstråk innebär några av dessa intrång i grönstruktur, t.ex. i Nälsta samt i ESBO-områden (ekologiskt särskilt betydelsefulla områden). Förvaltningen vill framföra att det för dessa stråk behövs en god planering och utformning för cykel där man tar hänsyn till ekologiska värden och upplevelsevärden samt andra besökare i grönområdet.

Bilagor

Bilaga 1. Cykelstaden- Remissversion av cykelplan för Stockholm 2021

Bilaga 2. Cykelstaden- Reviderade stråk remissversion

Bilaga 3. Cykelstaden- Karta