



Handläggare: Anette Jansson
Telefon: 08-508 28 820

Till
Miljö- och hälsoskyddsnämnden
2012-05 22 p. 12

Förslag till cykelplan för Stockholms stad, Cykelplan 2012

**Remiss från Trafik- och renhållningsnämnden, T2010-313-
01743**

Förvaltningens förslag till beslut

1. Godkänna förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Gunnar Söderholm
Förvaltningschef

Gustaf Landahl
Avdelningschef

Sammanfattning

Miljö- och hälsoskyddsnämnden har fått möjlighet att yttra sig över ”Remiss av förslag till cykelplan för Stockholms stad, Cykelplan 2012” till Trafik- och renhållningsnämnden. Remisstiden sträcker sig till den 31 maj 2012.

Cykelplanen syftar till att göra det enklare och säkrare att cykla i staden. Planen skall fungera som ett underlag för planering av cykelåtgärder, både infrastrukturella, drift och underhåll och kommunikation. Cykelplanens huvudfokus är att underlätta för arbetspendling med cykel, för befintliga cyklister men också för att få fler att cykla. En ökad andel cykeltrafik bidrar till att nå flera mål såsom minskad negativ miljöpåverkan, ökad framkomlighet och positiva effekter på folkhälsan.

Miljöförvaltningen är mycket positiv till att Cykelplan 2012 har tagits fram, eftersom cykeln är ett fordon som har många fördelar ur miljö- och hälsosynpunkt. Förvaltningen anser att cykelplanen är ambitiös, väl genomarbetad och har ett bra upplägg, men att den kan utvecklas vidare i vissa delar, särskilt;

- Främja en cykelkultur i Stockholm
- Luftföroreningshalter längs pendlings- och huvudstråk
- Utveckla resebehovsanalyserna med andra grupper än arbetspendlare, t.ex. studenter och skolbarn
- Information via webb och appar
- Vinterunderhållet för att främja året-runt cykling
- Särskilj gång- och cykeltrafik ytterligare

Bakgrund

Miljö- och hälsoskyddsnämnden har fått möjlighet att yttra sig över ”Remiss av förslag till cykelplan för Stockholms stad, Cykelplan 2012” till Trafik- och renhållningsnämnden. Remisstiden sträcker sig till den 31 maj 2012. Cykelplan 2012 finns att läsa på <http://www.stockholm.se/TrafikStadsplanering/Trafik-och-resor-/Cykla-och-ga/Cykelplan/>. Cykelplanen bifogas inte som bilaga till detta tjänsteutlåtande, eftersom den är saknar sammanfattning och har kartor som är svåra att kopiera.

Cykelplanen syftar till att göra det enklare och säkrare att cykla i staden. Planen skall fungera som ett underlag för planering av cykelåtgärder, både infrastrukturella, drift och underhåll och kommunikation. Cykelplanens huvudfokus är att underlätta för arbetspendling med cykel, för befintliga cyklister men också för att få fler att cykla.

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 också till att nå Framkomlighetsstrategins mål liksom till uppfyllandet av kommunens inriktningsmål för minskad miljöpåverkan från trafiken och ökad cykeltrafik i Miljöprogram 2012-2015.

I Framkomlighetsstrategin finns ett specifikt mål som riktar sig direkt till cykel; ”Andelen av alla resor som sker med cykel ska i högtrafik vara minst 15 procent 2030”. Cykelplanen avser utöver att öka andelen cyklister även att göra det enklare och säkrare att cykla, för såväl befintliga som tillkommande cyklister.

Cykelplanen är indelad två delar: en cykelstrategi och en handlingsplan. Cykelstrategin beskriver förutsättningar, mål och vad som kan bidra till att nå målen. Handlingsplanen beskriver de åtgärder som föreslås genomföras under planens genomförandetid.

Trafikkontoret ser gärna att remissvaren behandlar nedanstående punkter

- Är förslagen till pendelstråk riktiga? Eller borde de ha en annan sträckning?
- Hur bör prioritering av stråken göras? Hur ska vi bygga ut cykelnätet och vad ska prioriteras först?
- Är det rätt åtgärder som är utpekade i handlingsplanen?

- Hur kan din organisation bidra till att målsättningarna i planen kan uppnås?

Förvaltningens synpunkter och förslag

Miljöförvaltningen är mycket positiv till att Cykelplan 2012 har tagits fram, eftersom cykeln är ett fordon som har många fördelar ur miljö- och hälsosynpunkt. Själva fordonet är i ett livscykelperspektiv relativt resurssnålt eftersom materialåtgången för en cykel är betydligt mindre än för andra typer av fordon och den kräver inget bränsle. Cykeln bidrar inte till utsläpp av luftföroreningar, koldioxid eller buller när det är i trafik. Cykling ger också ökad hälsa genom den motion man får på köpet när man förflyttar sig.

Miljöförvaltningen anser att cykelplanen är ambitiös, väl genomarbetad och har ett bra upplägg, men att den kan utvecklas vidare i vissa delar, särskilt;

- Främja en cykelkultur i Stockholm
- Luftföroreningshalter längs pendlings- och huvudstråk
- Utveckla resebehovsanalyserna med andra grupper än arbetspendlare, t.ex. studenter och skolbarn
- Information via webb och appar
- Vinterunderhållet för att främja året-runt cykling
- Särskilj gång- och cykeltrafik ytterligare

Förvaltningens synpunkter redovisas nedan under rubriker som motsvarar de frågor som trafikkontoret vill ha besvarade. Synpunkter som är av en mer redaktionell karaktär har förvaltningen samlat i bilaga 1.

Är förslagen till pendelstråk riktiga? Eller borde de ha en annan sträckning?

Vid en översiktlig analys av de pendlings- och huvudstråk som föreslås i cykelplanens kartmaterial bedömer Miljöförvaltningen att dessa i stort är bra placerade. Förvaltningen har inte gjort någon fördjupad eller heltäckande inventering eller analys av stråken, men har samlat in synpunkter från enskilda handläggare som cyklar mycket i staden. Dessa redovisas i bilaga 2. Förvaltningen vill också lyfta frågan om luftföroreningar längs stråken.

Luftföroreningar

En fråga som inte verkar ha beaktats vid placering av cykelstråken är luftföroreningar. Cykelvägnätet sträcker sig till vissa delar längs de mest trafikerade vägarna i staden där luftföroreningshalterna är som högst och i flera fall överskrider miljökvalitetsnormerna för luft (bilaga 3, 4, 5).

Vid en översiktlig granskning av de föreslagna pendlings- och huvudstråken bedömer Miljöförvaltningen att dessa till stora delar är förlagda till gena och relativt lättframkom-

liga sträckor. Eftersom detta är betydelsefulla parametrar vid val av cykelväg anser förvaltningen att den bästa lösningen för att få hälsosam luft vid stadens cykelvägar är att minska halten av luftföroreningar längs dessa stråk. Detta är alltså ytterligare ett starkt skäl till att vidta åtgärder för att minska utsläppen av luftföroreningar från motorfordons- trafiken. Trafik- och renhållningsnämnden arbetar sedan många år med att minska luftföroreningarna i staden och ett nytt åtgärdsprogram för att klara miljö kvalitetsnormerna håller på att tas fram av Länsstyrelsen i Stockholm.

Eftersom arbetet med att åtgärda luftföroreningarna ännu inte gett tillräckliga resultat, samt att luftföroreningarna längs de mest trafikerade gatorna sannolikt kommer ha relativt höga halter även om de klarar miljö kvalitetsnormerna, anser förvaltningen att det är önskvärt att det finns tillgång till och information om alternativa sträckningar till utsatta cykelstråk för dem som önskar detta. Alternativa sträckningar kan till exempel vara längs en mindre trafikerad parallellgata eller längre från vägen. Det bör också övervägas om vissa huvudstråk ska uppgraderas till pendlingstråk där huvudstråket fungerar som ett alternativ till ett pendlingsstråk med höga luftföroreningshalter, exempelvis huvudstråken öster och väster om Nynäsvägen. Det kan också övervägas att på vissa ställen uppföra ett plank mellan cykelväg och bilväg vilket under vissa förutsättningar kan minska både buller och luftföroreningshalten på cykelbanan, t.ex. längs Stadsgårdsleden.

Luftföroreningar ökar risken både att drabbas av och att dö i sjukdomar i hjärta, kärl och luftvägar. Cyklister som färdas längs förorenade gator är en utsatt grupp eftersom cykling innebär en ansträngning som leder till att andningen ökar och att mer luft därigenom omsätts per tidsenhet. Barn antas vara speciellt känsliga för luftföroreningar eftersom de andas in större volymer luft i förhållande till sin vikt, har svagare försvarssystem mot skadliga ämnen, samt att de kan störas i utvecklingen. Det finns dock flera undersökningar som visar att de positiva hälsoeffekterna av ökad fysisk aktivitet genom cykling överväger de negativa effekterna som en ökad dos av luftföroreningar ger. 1 2 3 Förvaltningen bedömer därför att en cykelväg med höga luftföroreningshalter är bättre än ingen cykelväg alls.

Hur bör prioritering av stråken göras? Hur ska vi bygga ut cykelnätet

Miljöförvaltningen bedömer att de prioriteringar som föreslås i cykelplanen i stort är bra. Det är bra att arbetspendlarna analyserats och åtgärder föreslås för att öka arbetspendlingen, men förvaltningen anser att det bör kompletteras med analyser och åtgärder för till

¹ Hartog, J. et al, 2010. Do the health benefits of cycling outweigh the risks?

² Johannesson, S. et al, 2007. Cykla till jobbet – vinst för både hälsa och miljö. Västra Götalandregionen, Medicinskt centrum

³ Rojas-Rueda D et al, 2011. The health risks and benefits of cycling in urban environments compared with car use: health impact assessment study

exempel fritids- och shoppingresor, samt skolbarn. Förvaltningen lämnar här också förslag på ytterligare frågor som bör beaktas.

Skolbarn är också cyklister

Strategin anger nu främst att cykelplanen ska satsa på de som cykelpendlar till sin arbetsplats; att fler ska arbetspendla med cykel. Eftersom målet ”Andelen cyklister skall öka...” omfattar resor till och från arbete och skola, bör cykelplanen tydligare inkludera skolbarn i som cyklar till skolan som prioriterade cyklister.

Skolbarnen, framtidens cyklister, behöver särskilda insatser för att uppmuntra och underlätta sin cykling till och från skolan. Särskilda satsningar krävs även för att öka säkerheten vid skolbarnens cykelstråk i anslutning till skolorna (sid. 11).

Fritids- och shoppingresor

Cykelplanens huvudfokus är att underlätta för arbetspendling med cykel, för befintliga cyklister men också för att få fler att cykla. Miljöförvaltningen vill lyfta att fritids- och shoppingresorna står för en stor del av resorna. Förutom arbetspendlingsstråken bör därför ett antal av de vanligaste resmålen också få en tillfredsställande cykelinfrastruktur inklusive cykelparkeringar – exempelvis idrottsanläggningar, badplatser, Hellasgården, Mägelungen, Djurgårdsmuseerna, Kungens Kurva, Bromma Blocks, Liljeholmens Galleria och Globen.

Cykling i småhusområden

I småhusområden är det ofta längre till kollektivtrafik än i andra typer av områden, och bilen kan därför lätt bli ett förstahandsval. Boende i dessa områden är därför en lämplig målgrupp att inspirera till att välja cykel framför bil vid resor. Det bör därför tas fram en strategi för hur cykling ska upplevas som attraktivt i sådana områden om cykelbanor saknas. Exempelvis kan siktförhållanden förbättras genom att häckar hålls efter eller att parkering förbjuds längs gatan på utvalda platser. Närmaste cykelstråk kan också tydliggöras genom skyltning eller riktad information till boende.

Övriga prioriteringar

Cykelplanen definierar breddmått för olika typer av pendlings- och huvudstråk. Vid höga flöden föreslås ett bredare mått. Förvaltningen anser att det bredare måttet bör användas överallt där det är möjligt eftersom målet är att antalet cyklister ska öka. Breda cykelbanor bör för övrigt användas överallt där det finns plats och behov, och inte bara där det är pendlingsstråk, huvudstråk etc. Där cykelbanornas bredd tillåter det bör det också genom markeringar framgå att det är två filer i vardera riktningen, för att undvika att långsamma cyklister ligger i mitten och minskar framkomligheten för snabbare cyklister.

Cykelstråk med ”morgonrusning” bör prioriteras vid åtgärder.

Det bör prioriteras att rusta ett stråk i taget så att det blir hög standard hela vägen.

Det bör om möjligt prioriteras att upphöjda cykelbanor inte sänks ned till vägnivå när de korsar bilvägar, utan att de fortsätter i samma höjdnivå oavbrutet.

Pendlings- och huvudstråk måste prioriteras vid byggen och reparationer m.m. så att stråkens funktion upprätthålls. Eventuell omledning måste skyltas tydligt.

Är det rätt åtgärder som är utpekade i handlingsplanen?

Miljöförvaltningen anser att det är angelägna åtgärder som har tagits upp i cykelplanens handlingsplan, men att det finns potential att utveckla dessa ytterligare. Förvaltningen lämnar här förslag på kompletterande åtgärder för till exempel att främja cykelkulturen, att särskilja gång- och cykeltrafikanter ytterligare och att förbättra information via webb och appar.

Lägg till åtgärder och mål som främjar en cykelkultur i hela Stockholms stad

Cykelplanen nämner att Stockholm inte har en lång tradition av cykling som andra cykelvänliga städer (sid. 5). Miljöförvaltningen bedömer att detta gäller i modern tid. Ända in på 50-talet var Stockholm en cykelstad.

För att kunna uppnå målet att bli en cykelstad i världsklass måste Stockholm satsa på att aktivt utveckla och uppmuntra en cykelkultur. En ordinarie verksamhet i staden som ständigt arbetar med kampanjer och projekt för att öka cykling hos företag, verksamheter, skolor och allmänhet bör inrättas. Stadens medverkan i nätverket ResSmart bör utvecklas för dessa kampanjer och projekt i samverkan med Trafikverket, kranskommuner och andra regionala aktörer.

Det räcker inte med en förtätad stad med bra infrastruktur, barn och ungdomar måste även ha vuxit upp med och lärt sig att cykla i staden är ett självklart förstahandsval som transportmedel till förskola, skola och fritidsaktiviteter. Detta är även en förutsättning för att barns rörlighet i staden ska kunna öka, vilket ska prioriteras enligt stadens översiktsplan Promenadstaden. Strategin bör därför inkludera ett mål att främja en framtida cykelkultur.

Idag bistår Trafikkontoret så kallade vandrande/cyklande skolbussar vid en del skolor, men det krävs satsning på information om lämpliga cykelvägar och uppmuntran till att föräldrarna går eller cyklar till skolan med barnen så snart de har lärt sig cykla. Detta måste stödjas med synliga och säkra cykelparkeringar. Därmed läggs en grund till de framtida vuxnas gång och cykelvanor.

Det behövs pilotprojekt för att utveckla och främja cykling i olika delar av staden, främst ytterstaden. Då andelen som åker kollektivtrafik är mycket lägre i ytterstaden jämfört med innerstaden bör undersökningar genomföras för potentialen i dessa områden. Ett bra exempel är stadens projekt Hållbara Järva som satsar mycket på att främja cyklandet. En viktig åtgärd är att förbättra cykelvägnätet i Järvaområdet. De erbjuder cykelkurser för vuxna till Järvabor som inte kan cykla. Cykelaktiviteter som att elever får ta cykelkörkort

och låncyklar är ytterligare satsningar för att få fler att använda cykeln som transportmedel här.

Parkeringsmöjligheter

Om staden ska kunna genomföra en satsning på cykelparkeringar behöver en samordning och samarbete ske med flera aktörer. I samband med miljöförvaltningens kampanj Klimatsmart till träningen våren 2010 genomfördes en inventering av cykelparkering vid stadens simhallar, bollplaner och idrottsplatser i samarbete med Idrottsförvaltningen. Det visade sig att cykelparkeringarna som besökarna använde sällan var placerade på idrottsmarken som idrottsförvaltningen (nu fastighetskontoret) har rådighet över. Cykelparkeringarna var istället placerade på exempelvis SL:s hållplatsmark, SISAB:s skolmark, en privat fastighetsägares mark, Statens fastighetsverks eller Svenska kyrkans mark. Det vill säga rådigheten och ansvaret för cykelparkeringarna är mycket uppdelad. Vid upprustning eller nyanläggning är det därför nödvändigt med ett strategiskt samarbete mellan olika aktörer. Motsvarande resultat har redovisats i den analys som gjorts på nationell nivå inom regeringsuppdraget ”Planera för cykeln”, om cykelparkeringar vid kollektivtrafikknutpunkter.

Enligt cykelplanen behöver det finnas säkra och gärna väderskyddade parkeringar vid de större stationerna/knutpunkterna. Förvaltningen vill här lyfta bristen på cykelparkeringar vid Stockholms central. Vid plansamrådet av den nya stationsbyggnaden för Station Stockholm city var det endast planerat parkering för cirka 30 cyklar. Detta kan jämföras med Malmös centralstation där det finns parkering för 2 000 cyklar.

För att markera att Stockholms stad vill främja cykling bör staden prioritera och underlätta även för tillfälliga cykelparkeringar vid stora evenemang i staden, t.ex. Kulturfestivalen. Detta kan även underlätta framkomligheten för övriga prioriterade trafikslag på vägarna då.

En mycket viktig fråga är underhållet av cykelställen, särskilt vintertid då dessa kan vara översnöade eller till och med helt döljas av snövallar. Om Stockholm vill främja cykling året om måste cykelställ vid knutpunkter, arbetsplatser och skolor vara tillgängliga även vintertid.

I cykelplanen anges att staden kan hjälpa fastighetsägare med information om hur många parkeringsplatser som är lämpliga att anlägga för t.ex. bostäder, kontor och skolor. Förvaltningen anser att staden även ska hjälpa fastighetsägarna med information om hur cykelparkeringar utformas på lämpligast sätt.

Enligt cykelplanen samlas övergivna cyklar i cykelställ in och auktioneras ut eller kasseras. I stället för att cyklar kasseras föreslår förvaltningen att staden utreder möjligheten att främja verksamheter som renoverar cyklarna och säljer dem, såsom 2011 års ”miljöhjälte” och även en arbetsverksamhet i Rinkeby-Kista stadsdelsförvaltning.

Vinterunderhåll

Cykelplanen pekar ut pendlingsstråken som de stråk som skall prioriteras för förbättrad vinterväghållning, och att även huvudstråken ska snöröjas. Miljöförvaltningen bedömer att det krävs en högre ambitionsnivå för att öka cykelns attraktionskraft som transportmedel under vintern. En cyklist behöver komma fram hela vägen från start till mål och vill sannolikt varken leda eller bära cykeln längre sträckor till närmaste pendlingsstråk.

Miljöförvaltningen konstaterar att vinterväghållningen av cykelbanor vintertid hittills varit bristfällig. Exempelvis fungerar cykelkörfält i gatan dåligt vintertid eftersom snö och modd hamnar där från bilar som stänker och efterlämnade plogsträngar. Entreprenörer som plogar verkar inte ha kännedom om var cykelbanorna går och plogar bara vissa bitar så att det inte går att komma fram med cykeln. Vanligt är att cykelbanorna slutar i en snödriva. Cykelbanor som inte plogas vid slask och töväder blir isiga och spåriga om det fryser till igen. Cykelställ snöröjs knappast och används ibland som snöupplagsplatser.

Vårsopning

Cykelplanen tar upp att vårens sandupptagning behöver förbättras. Miljöförvaltningen ser positivt på detta eftersom sand och grus innebär en stor risk för cykelolyckor.

Bostads-, infrastruktur- och vägbyggen

Hinder som kan uppstå i samband med större byggarbetsplatser med tillhörande godstrafik måste i möjligaste mån förutses och hanteras i ett tidigt skede. Dels måste staden förebygga och samordna aktörerna så att cykelvägarna inte används som avstjälnings- eller förvaringsplatser, dels behöver cyklister ha tydlig information om vissa cykelvägar kommer att blockeras under en längre tid så att de kan välja andra säkra cykelvägar under.

Vid vägbyggen kan även framkomlighetsproblem för motorfordon förebyggas genom att locka över bilister till cyklar genom kampanjer som Vägverket gör i E18-projektet.

Säkerhet och trygghet

För att främja cykelpendling i staden bör analyser genomföras av cykelstråken i anslutning till större arbetsplatser och högskolor för att utreda hur framkomligheten och säkerheten för cykel kan förbättras. Detta bör genomföras i samarbete med arbetsplatserna och högskolorna.

Särskilt viktigt är det att utveckla cykelstråken i anslutning till skolorna så att dessa blir lätt framkomliga och säkra för skolbarn. Analyser bör genomföras i samarbete med skolorna för att ta reda på hur cykling kan underlättas och förbättras för barnen och personalen. Föräldrarna bör inkluderas i arbetet med att underlätta cykling till skolorna.

Det är viktigt att cyklister lyfts fram som ett viktigt transportslag. Exempel på områden som kan stärka detta och öka säkerheten är att se om det finns möjligheter att i större utsträckning införa stomnät med renodlade cykelgator genom staden som kan jämföras med gågator i status.

Det är många och angelägna insatser som pekas ut i remissmaterialet. Två exempel som särskilt kan lyftas fram är att åtgärder skyndsamt behöver vidtas för passage längs Riddarhuskajen där det är smalt och stora risker vid rusningstrafik. Även den propp som uppstår vid Slussen vid Götgatans slut och för passage över Hornsgatan. Här som på många andra platser bör åtgärder vidtas skyndsamt för att minimera olycksrisk och trängsel. Förvaltningen anser att utvärderingar bör göras för redan utförda åtgärder, t.ex. insatser för ökad säkerhet för cyklister vid Stadshuset – Tegelbacken för att dra lärdom i det fortsatta arbetet.

Information via webb och appar

På Stockholms hemsida finns "Cykelplaneraren" som är en digital cykelkarta med sökfunktion. Miljöförvaltningen föreslår att cykelplaneraren kompletteras med fler sökfunktioner, samt att den utvecklas till en "app" för användning i smartphone. Också Trafiken.nu skulle kunna användas och uppmärksammas för cyklister på samma sätt som för bilister idag. Ett samarbete mellan dessa funktioner skulle kunna ge cyklister all information de behöver om till exempel lämpliga cykelvägar, service, samt tillfälliga och långvariga hinder. Även den app-funktion för felanmälan som föreslås i cykelplanen bör ingå i samma system.

Miljöförvaltningen föreslår att följande service utvecklas för webb/app-funktionen:

- En valbar parameter i cykelkartans sökfunktion bör vara höga halter av luftföroreningar. Man bör kunna välja alternativa cykelvägar med renare luft.
- Information som visar när en cykelbana senast snöröjdes. Detta är viktig information för en cyklist som ska fatta beslut om att ta cykel eller inte. Man måste veta innan man åker om man kan komma fram.
- Cykelparkeringar bör markeras på kartor.
- Tillfälliga och långvariga hinder vid t.ex. vägarbeten bör framgå på webb/app-kartor.
- Fina cykelstråk och cykelområden bör uppmärksammas. Initiativ såsom guiden "Smultronställen i Stockholm" som idag finns på stockholm.se bör utvecklas och uppmärksammas.

Kampanjer

Information och "lansering" av restidsförkortningar och höjd säkerhet bör ske till närboende längs stråk för nya cykelbanor när de genomförs enligt planen. På detta sätt kan man locka till sig nya cyklister.

Goda exempel på kampanjer kan hämtas från till exempel Hållbara Järva, där cykelkampanjer drivits under klimatvecka och folkfest för klimatet. "Cykelkörkort" och "säker cykel" är exempel på lyckade satsningar. Malmö stad har haft många lyckade och humoristiska kampanjer för cykling, exempelvis en bok och affischer med kändisar som cyklar, sadeltrasor och teckenförklaringar. Deras serviceförvaltning leasar också ut tjänstecyklar till förvaltningar i staden.

En idé för en kampanj för att öka vintercykling är en "tack för att du cyklar"-kampanj med rabatt på dubbdäck.

Särskilj gång- och cykeltrafik ytterligare

I både fysisk planering och statistik är det vanligt att gång- och cykeltrafik anges som ett trafikslag. Förvaltningen anser att det är viktigt att särskilja dessa eftersom de har helt olika förutsättningar och krav, samt ofta står i konflikt med varandra.

Gång- och cykeltrafik kommer ofta i konflikt när gång- och cykelbana endast separeras med ett målat streck. Gångtrafikanter hamnar lätt i cykelbanan med risk för olyckor. Förvaltningen föreslår att gång- och cykelbanor skiljs åt på ett mer tydligt sätt, t.ex. med nivåskillnad. På vissa platser där både många gångtrafikanter och många cyklister rör sig kan det behövas ännu tydligare avgränsning, som t.ex. räcken. Exempel på sådana platser är Götgatsbacken, Strandvägen, Skeppsbron och stråken i city där många turister rör sig.

Konflikter med "gångtrafikanter" uppstår även då skateboardåkare, barnvagnsförare, rullstolsburna med flera väljer cykelbanan framför gångbanan, när gångbanan är försedd med kullersten eller annat ojämnt material. Längs framförallt pendlingsstråken bör därför även gångbanorna förses med jämn beläggning.

Cyklens ökade framkomlighet får inte ske på bekostnad av gångtrafikanter. Det bör istället vara mindre kapacitetsstarka fordonsslag som privatbilar som får ge plats för cyklarna.

Trafiksignaler

Enligt cykelplanen ska en analys av hastighetsnivåer lämpliga för grön våg för cyklister tas fram. Det anges också att snitthastigheten för cyklister är 22 km/h under sommarhalvåret. Miljöförvaltningen vill informera om att Köpenhamn har testat gröna vågor på både på 20 och 25 km/h och gjort utvärderingar av detta, vilket Stockholm bör ta del av som underlag till analysen.

Förvaltningen bedömer också att i takt med att el-cyklarna blir vanligare så blir "propparna" på cykelvägarna allt färre och snitthastigheten kan öka för samtliga cyklister.

Förutom att cykelsignaler känner av cyklister bör även fordonssignalerna göra det.

Service och förmåner för anställda

Stockholms stad bör föregå med gott exempel och på alla sina arbetsplatser anordna säker cykelparkering och erbjuda ombytesmöjligheter och dusch, samt möjlighet att torka och förvara cykelkläder och handdukar på annan plats än kontorsrummen. Staden bör också uppmuntra andra företag att genomföra detta, till exempel genom företagsnätverk som Klimatpakten och Hagainitiativet.

Staden bör också införa cykelförmåner för de anställda enligt Göteborgs modell. Där ges betald cykelservice på den egna cykeln, möjlighet till lånecykel och rabatterat pris för den som vill köpa nytt.

Alla stadens anställda bör också ha tillgång till tjänstecykel.

Dialog och kampanjer

Kostnaderna för dialog och kampanjer är uppskattad till 1,5 miljoner kronor årligen. Förvaltningen bedömer att det behövs betydligt större satsningar för att genomföra intentionerna enligt planen vad gäller kampanjer, information och kommunikationsinsatser för att öka antalet cyklister så att målen uppnås.

I cykelplanen beskrivs hur dialogen med medborgarna ska ske. Förvaltningen anser att staden även bör underlätta för enskilda cyklister att kommunicera förslag till förbättringar av cykelvägnätet. Kommunikationen bör vara av en mer positiv karaktär än att gå via ”felanmälan”.

Förbättra kvaliteten på cykelbanor

Miljöförvaltningen erfar att det finns en rad brister som är vanligt förekommande på Stockholms cykelbanor, som inte nämns i cykelplanen. Vid utvecklingen av stadens cykelvägnät bör även dessa förebyggas, exempelvis;

- feldoserade cykelbanor, t.ex. lilla Västerbron,
- avsaknad av dränering i botten på dalar, vilket medför vattenpölar vid regn och isgata på vintern,
- brunnar och inspektionsluckor placerade i cykelbanan istället för i gångbanan intill, t.ex. södra sidan av Liljeholmsbron,
- skydd på broar så att cyklister inte råkar sprätta sten/snö ut över kanten – men inget skydd för slasksprut från bilisterna, vilket medför spårig isgata om det fryser till,
- dubbelparkering av bilar i cykelfälten,
- omkörningsregler/kulturen är otydliga. Detta skulle kunna förbättras till exempel genom att de minsta cykelsymbolerna som finns t.ex. på Mariebergsbron alltid användas i cykelbanorna för att beskriva hur man ska bete sig. Då banan är bred kan två i bredd markera att man ska hålla till höger om man cyklar långsamt, och när den är halvbred och dubbelriktad kan en symbol vara längst till höger och i

mitten två motsatta som visar att det är ”omkörningsfil”. De mindre symbolerna gör också att det blir mindre vibrationer när man cyklar över dem.

Hur kan din organisation bidra till att målsättningarna i planen kan uppnås?

Statistiskt underlag

Miljöförvaltningen kan bidra med statistik över cykling från Stockholms medborgarenkät (Stadsdelsinvånarna om miljö och miljövanor i Stockholm). Miljöförvaltningen genomför sedan 2001 denna enkät återkommande vart tredje år. Den går ut till 5 600 stockholmare som delas upp på stadens 14 stadsdelsområden med hög statistisk säkerhet. Den används bland annat för uppföljning av delmål i Stockholms miljöprogram.

Klimatarbetet

Miljöförvaltningen ansvarar för samordningen av Stockholms stads klimatarbete. I samband med detta har förvaltningen genomfört cykelkampanjer för att minska privatbilismen och därigenom utsläpp av växthusgaser och har goda erfarenheter av detta. Förvaltningen deltar därför gärna i framtida cykelkampanjer i staden.

Slut

Bilaga

1. Miljöförvaltningen synpunkter av redaktionell karaktär.
2. Miljöförvaltningens synpunkter på föreslagna pendlings- och huvudstråk
3. Karta: Cykelvägar och luftföroreningar innerstaden
4. Karta: Cykelvägar och luftföroreningar västerort
5. Karta: Cykelvägar och luftföroreningar söderort