



Patrik Berglin
Miljö och teknik
Telefon: 08-508 264 79
patrik.berglin@stockholm.se

Till
Exploateringsnämnden 2012-05-24

Förslag till cykelplan för Stockholms stad, Cykelplan 2012. Svar på remiss

Förslag till beslut

1. Anse remissen besvarad med detta tjänsteutlåtande.
2. Exploateringsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Krister Schultz

Marita Anheim

Sammanfattning

Trafikkontoret har till exploateringskontoret remitterat förslag till cykelplan för Stockholms stad, cykelplan 2012.

Exploateringskontoret ser generellt förslaget till genomgripande cykelplan för staden som positivt. Exploateringskontoret föreslår att indikatorn cykelparkering formuleras på ett sådant sätt att den inte bara innefattar stadens mark, samt att en indikator införs som reglerar utbyggnad av cykelvägnätet. Ett närmare resonemang kring föreslagna måttkedjor samt ett stycke om trender och utveckling av cykelfordon föreslås ingå i cykelplanen.

Bakgrund / Remissen

Exploateringskontoret har fått förslag till cykelplan för Stockholms stad, Cykelplan 2012, på remiss. Synpunkter på förslaget ska vara trafikkontoret tillhanda senast den 31 maj 2012.



Cykelplan 2012 beskriver Stockholms ambitioner för cykelplanering fram till år 2030. Planen består av två delar. En strategidelen med en mer långsiktig inriktning som beskriver varför det är viktigt att arbeta med många olika delområden för att kunna öka andelen cyklister. Här presenteras också uppföljning, indikatorer och mål. Andra delen redovisar en handlingsplan där fokus ligger på huvuduppdraget, att redovisa utbyggnadsplanerna för ett sammansatt cykelvägnät för pendlingscyklister. Utöver de fysiska investeringarna föreslår planen också åtgärder som syftar till att informera om cykelåtgärderna samt att samverka med andra parter som har påverkan på cykeltrafikens utveckling.

Analys och konsekvenser / Exploateringskontorets synpunkter

Exploateringskontoret ser det som positivt att trafikkontoret beslutat att brett gå ut med förslag till cykelplan på remiss. En samsyn och bred förankring inom staden och med externa intressenter ses som en förutsättning för att kunna uppnå målen med cykelplanen. Därtill krävs att erforderliga medel avsätts och att en långsiktig och målmedveten satsning görs.

Övergripande synpunkter

Den nya cykelplanen ses som en viktig förändring i attityden till cykling och ger cykeln som färdmedel större betydelse än vad som tidigare varit gängse.

Kontoret ser det som positivt att gällande plan till skillnad från tidigare inte särskiljer innerstad och ytterstad, utan att stadens cykelvägnät behandlas som en helhet. Därtill är det glädjande att det finns en ansats till fungerande cykelpendling över kommungränser.

I inledningen till cykelplanen omnämns att det finns både nationella och lokala dokument som ger riktlinjer för cykelplaneringen. Exploateringskontoret ser det som eftersträvansvärt att det finns en tydligare redovisning av hur cykelplanen förhåller sig till andra planeringsdokument. Detta för att förstå cykelplanens dignitet. Därtill är det viktigt att cykelplanens intentioner även harmonierar med andra planeringsdokument och riktlinjer som staden arbetat fram. En ny och reviderad upplaga av planeringshandboken "Cykeln i staden, utformning av cykelstråk i Stockholms innerstad" ses som önskvärd, så att den fullt ut följer cykelplanens innehåll och intentioner. Därtill föreslås, på motsvarande sätt som cykelplanen, att planeringshandboken innefattar hela staden. Handboken föreslås innehålla den detaljeringsnivå som inte tas upp i cykelplanen och därför ses som en fördjupning och komplettering av den.



Indikatorer och mål

Exploateringskontoret stödjer att det i förslag till cykelplan 2012 föreslås att deluppföljningar görs av planens innehåll. Däremot kan det finnas anledning att se över val av indikatorer samt formuleringar av dem.



Exploateringskontoret anser i sak att det är positivt med en indikator som anger att antalet cykelparkeringar ska öka, men föreslår att bisatsen formuleras på sådant sätt att den inte avgränsas till att endast innefatta stadens mark. Utformning samt placering av cykelparkering nära målpunkten har stor betydelse. Många målpunkter för cyklister ligger ofta inte på stadens mark. Staden bör istället arbeta för att antalet cykelparkeringar generellt ska öka. Staden har stort inflytande genom exploateringsavtal och bygglovsförfarandet att ställa krav på placering och utformning av cykelparkeringar.

Exploateringskontoret konstaterar att ingen indikator finns som avser utbyggnad av cykelvägnätet. Samtidigt har kommunfullmäktige tagit fram en indikator som anger att antalet meter nyanlagda cykelvägar inom staden ska öka. Det föreslås att denna indikator återspeglas i cykelplanen, där även förbättrad standard av befintligt nät inkluderas. Exploateringsnämnden har ett uttalat uppdrag och mål om att vid nybyggnation planera för ett ökat cyklande. I detta ingår att följa upp och redovisa anläggande av cykelvägar i exploateringsområden. Att så långt som möjligt ha samma mål inom staden gagnar även samarbete och uppföljning av cykelfrämjande arbete inom stadens olika förvaltningar.

Innehåll och layout

Exploateringskontoret anser att förslaget till cykelplan generellt innehåller stor andel löptext vilket gör innehållet svårare att ta till sig. Inslaget av illustrationer och bilder som både är inspirerande, förtydligande och bidrar till att stödja textinnehållet är begränsat. I detta avseende är förslag till cykelplan 2012 ett steg tillbaka jämfört med tidigare cykelplan från 2006. Detaljförbättringar kan göras av struktur och layout. Språkbruk och nomenklatur harmonierar inte genom hela dokumentet. Exempelvis står "trafikkontoret" som avsändare i delar av dokumentet medan i andra delar används begreppet "staden". Här bör en enhetlig nomenklatur gälla så långt som möjligt. I ett så övergripande dokument som en cykelplan förespråkas det senare begreppet.

Handlings- och åtgärdsplan

Exploateringskontoret ser positivt på att en handlingsplan tagits fram och att de olika stråkens sträckningar redovisas. Hänsyn har emellertid inte tagits i tillräckligt omfattning avseende mycket av det som sker och planeras i olika exploateringsprojekt. Detta gäller särskilt de delar som redovisar förslag till sträckning av stråk inklusive åtgärdsplan. En betydande del av utbyggnad av stadens gatunät, inklusive cykelvägar, tillkommer i samband med exploateringar.

Mot bakgrund av den förhållandevis korta remisstiden har kontoret kommit överens med trafikkontoret att ha en gemensam översyn av cykelstråkens sträckning, inklusive förslag till åtgärder. Det föreslås även att riktlinjer tas fram för hur pågående projekt som kommit långt i sin planering ska förhålla sig till cykelplanen och dess innehåll med nya planeringsförutsättningar.

En frågeställning finns vad avser de måttkedjor som anges för de olika typerna av stråk. Hastighetsanspråken har blivit högre till följd av bland annat bättre cyklar och en större individuell variation. Det innebär högre medelhastigheter och större hastighetsspridning vilket ökar behovet av att tillåta omkörning. Det handlar även om kapacitet. Inom cykelområdet pågår en utveckling av fordonen. Det kommer sannolikt att bli vanligare med trehjuliga ekipage, inte bara i form av cykelkärror utan på sikt även kanske trikar och velomobiler. En trendanalys och redogörelse av detta i cykelplanen skulle sannolikt bidra till ökad förståelse för de ökade utrymmesbehov som finns. För att föreslagna åtgärder ska vara trovärdiga och upplevas som realistiska förutsätts samtidigt att de principer som anges också är möjliga att åstadkomma. En särskild utmaning finns vad avser att skapa pendlingsstråk i nybyggnadsområden där samtidigt en innerstadskaraktär eftersträvas. Anledning finns att fundera över huruvida det är möjligt att skapa de utrymmen som förespråkas i cykelplanen.

Exploateringskontoret ser att det även kan finnas ett pedagogiskt dilemma i hur stadens cykelvägnät ska upplevas och intuitivt uppfattas ur ett användarperspektiv. Med en stor variation av olika breddmått finns en risk att cyklister inte vet vad som gäller. En enkelriktad cykelbana med bredden 2,25 m respektive en dubbelriktad bana på 2,5 meter är inte alldeles säkert att cyklisten intuitivt upplever om den är dubbelriktad eller enkelriktad. En för stor variation riskerar att skapa osäkerhetsmoment och uppmåna till oönskat beteende. Exploateringskontoret föreslår att ett resonemang förs kring detta i cykelplanen.

Avslutningsvis saknar exploateringskontoret ett resonemang kring behovet av gena cykelvägar, där barriärer kan överbyggas med exempelvis gång- och cykelbroar. En genare sträckning ger även cykeltrafiken konkurrensfördelar gentemot annan trafik. Inte heller nämns något om önskad maskvidd av cykelvägnät inom Stockholms stad.