

Handläggare
Johanna Salén
08-508 260 32

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2014-04-08

Strategi för ökad cykling i Stockholms stad. Svar på remiss från kommunstyrelsen

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner kontorets svar på remissen.

Per Anders Hedkvist
Förvaltningschef

Mattias Lundberg
Avdelningschef

Eric Tedesjö
Enhetschef

Sammanfattning

Strategin för ökad cykling i Stockholms stad har skickats ut till stadens förvaltningar samt till sju övriga organisationer. Strategin är ett komplement till stadens cykelplan. Den tydliggör rollfördelningen och ansvarsförhållandena mellan olika nämnder. Syftet är att öka andelen och antalet cyklister och att arbeta med cykelfrågan på bred front inom staden. Kontoret är positivt till strategin och anser att det är viktigt med hög grad av samordning och engagemang för att kunna förverkliga stadens ambitioner inom cykelfrågan.

Remissen

Stadsledningskontoret har på uppdrag från stadsmiljöroteln tagit fram ett förslag till Strategi för ökad cykling i Stockholms stad.

Trafikkontoret
Trafikplanering

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 260 32
Växel 08-508 272 00
johanna.salen@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

Förslaget har skickats till Trafik- och renhållningsnämnden m fl som remiss. Remisstiden sträcker sig till den 25 april 2014.

Strategin för ökad cykling i Stockholms stad är ett komplement till stadens cykelplan. Två huvudprinciper pekats ut i strategin;

1. Bygg ut och utveckla kvaliteten i infrastrukturen i allt från övergripande stråk till utformning av detaljer.
2. Arbeta med övergripande sammanhållen kommunikation där den utbyggda infrastrukturen är fundament.

Strategin syftar till att stärka stadens arbete med cykelfrågan på en bred front. Den förtydligar nämndernas och förvaltningarnas uppdrag och tydliggör att alla bär ett ansvar för att Stockholm ska kunna bli en attraktiv stad att cykla i.

Trafikkontorets synpunkter

Kontoret anser att strategin är ett bra komplement till stadens cykelplan. Den tydliggör de olika förvaltningarnas ansvarsområden samt ger ett utökat ansvar så att viktiga frågor tas om hand av rätt nämnd. Att vi inom staden arbetar på bred front med cykelfrågorna är en viktig pusselbit i förverkligandet av vision 2030, Promenadstaden och framkomlighetsstrategin.

Nämndernas uppdrag

Trafikkontoret anser att förslaget om att exploateringsnämnden ansvarar för att exploateringsområdena förses med cykelinfrastruktur och att de kopplas samman med befintligt cykelvägnät är angeläget. I dagsläget går delar av Trafikkontorets budget åt till att koppla ihop exploateringsområdena med befintligt cykelvägnät, vilket innebär att möjligheterna till att förbättra redan befintligt nät begränsas. Precis som skrivs i strategin är detta förtydligande att likställa med redan befintliga ansvar om utbyggnad av infrastruktur till och från exploateringsområdena.

Trafikkontoret är också positivt till skrivelsen gällande överflyttning av ansvar för cykelpendlingsstråken som går genom parkmark. Det är dock något oklart vad skrivningen egentligen innebär och ett förtydligande av ansvarsfördelningen behövs. I cykelplanen pekats kopplingar ut mellan olika målpunkter som är extra viktiga för cyklister. Exakt dragning av stråket mellan dessa punkter är inte fastställt utan det görs i projekteringen och den

mer detaljerade planeringen. Exempel på situationer då det är viktigt att detta är klargjort är:

- Då cykelstråket i dagsläget går på parkmark, exempelvis på Kungsholms strandstig. En oklar fråga är till exempel hur mycket av parken som kan tas i anspråk för en breddning av cykelinfrastrukturen.
- Då det förekommer ett parkområde precis intill en gata som pekats ut som pendlingsstråk och som av trafikkontoret anses vara ett bättre alternativ för pendlingsstråk. Kan trafikkontoret då ta över parkmarken och genomföra åtgärder för cykelinfrastruktur? Denna situation förekommer på t ex Hägerstenvägen där ett gammalt spårområde som ligger parallellt med vägen är parkmark.
- Då det saknas cykelinfrastruktur men det finns ett gångstråk i parkmiljö i direkt anslutning till vägen (med blandtrafik). En åtgärd i det här fallet skulle kunna vara att flytta på gångstråket och anlägga cykelvägen där istället. Om trafikkontoret anser att det skulle vara den bästa lösningen att låta parkmarken som i dagsläget är ett gångstråk förvandlas till pendlingsstråk är det då möjligt för kontoret att överta marken från stadsdelsförvaltningen?

Fördelning av medel för drift och underhåll kräver också ett förtydligande. Det är t ex oklart om förslaget innebär att trafikkontoret kommer att få en utökad budget för att drifva och underhålla pendlingsstråken som går i parkmark. Om inte budgeten utökas kan det vara svårt att hålla en hög standard på tillkommande ytor. Det behöver även tydliggöras exakt vilka sträckor det handlar om så fort förslaget går igenom så att trafikkontoret har rätt beredskap och kan genomföra åtgärder omgående.

Kontoret anser att fastighetsnämndens uppdrag att förse fastigheter med parkering och dusch är viktigt eftersom genomsnittscyklister i Stockholmsområdet har 9 km enkel cykelväg till arbetet. Stockholm är också kuperat och därför föredrar många cyklister att cykla ombytta. För att möjliggöra en bekväm cykling behövs då duschmöjligheter vid slutdestinationen.

En fråga som kontoret anser bör klargöras är ansvaret för att anlägga och driva cykelgarage. Särskilt i anslutning till kollektivtrafikknutpunkter är detta en fråga som ofta diskuteras och där det är oklart vilken roll staden bör ta och vilken förvaltning/bolag som i sådana fall bör ta den. Trafikkontoret har ingen självklar roll här eftersom garage ligger inom fastigheter, exempel på andra aktörer kan vara fastighetskontoret (om staden är fastighetsägare) eller Stockholm parkering.

Trafikkontoret ställer sig positivt till utbildningsförvaltningens och Sisabs uppdrag och välkomnar ett utökat samarbete kring möjligheterna att få fler barn att gå och cykla till skolorna.

Trafikkontoret håller med om att piloter och testprojekt är intressant och bör intensifieras. Billigare lösningar bör eftersträvas i större utsträckning. Kontoret välkomnar också Trafik- och renhållningsnämndens uppdrag om insiktsutbildningar till självkostnadspris för att höja kompetensen inom cykelområdet och för att öka förståelsen för cykelns framtida roll i trafiksystemet.

I strategin pekas samverkan kring övervakningsfrågor ut som en viktig del i arbetet med cykelfrågan. Kontoret håller med om detta. Ansvarsfördelningen mellan olika aktörer bör förtydligas i kapitlet som avser ansvar samt i bilaga 1. Det bör tydliggöras vem som ansvarar för att ett samarbete påbörjas och vilka roller de olika aktörerna har gentemot varandra.

Förberedelser inför Velo City

I strategin omnämns stadens ansökan till Velo City. Trafikkontoret stödjer arbetet och anser att det är viktigt att visa upp Stockholms arbete i internationella sammanhang. Kontoret vill dock understryka ansökans betydelse. För att göra staden redo för ett evenemang i den storlek som Velo city är behövs krafttag. Om ansökan beviljas behövs inte bara en projektorganisation som arbetar med evenemanget utan det behövs även fler resurser som arbetar med infrastrukturåtgärder speciellt lämpade för evenemanget. Kontorets bedömning är att tempot måste höjas avsevärt för att göra staden redo för evenemanget 2017 och om kontoret samtidigt ska fortsätta bygga ut cykelinfrastrukturen med ett långsiktigt fokus behövs resurser utöver de som kontoret idag har att förfoga över. Många projekt kommer att vara igång eller färdigställda och cykelmiljarden är avgörande för att staden ska ha en chans att få evenemanget, men för att verkligen ge avtryck på den internationella arenan behöver staden flytta fram positionerna ännu ett steg.

Uppföljning av strategin

I strategin förtydligas att kommunstyrelsen har det övergripande ansvaret att driva, följa upp och hålla samman stadens arbete med cykelfrågor. Det bör tydliggöras hur strategin kommer att följas upp. En fråga är om specifika mål kommer att tas fram kopplade till strategin eller hur det annars säkerställs att strategin efterföljs. Det är viktigt att alla nämnder tar sitt ansvar och att strategin implementeras ordentligt på respektive förvaltning så att den också omsätts i praktiken.

Trafikkontorets förslag

Trafik- och renhållningsnämnden godkänner kontorets svar på remissen.

Slut

Bilagor

1. Strategi för ökad cykling i Stockholms stad