

**Handläggare**  
Anette Jansson  
Telefon: 08-508 28 820

**Till**  
Miljö- och hälsoskyddsnämnden  
2014-04-08 p. 17

## **Strategi för ökad cykling i Stockholms stad**

Remiss från kommunstyrelsen/stadsmiljöroteln dnr 000049/2014.

### **Förvaltningens förslag till beslut**

1. Godkänna och överlämna miljöförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Gunnar Söderholm  
Förvaltningschef

Gustaf Landahl  
Avdelningschef

### **Sammanfattning**

Stadsledningskontoret har tagit fram Strategi för ökad cykling i Stockholms stad, som kommunstyrelsen nu sänt på remiss till bland annat miljö- och hälsoskyddsnämnden. Remisstiden sträcker sig till den 25 april 2014. Cykelstrategins främsta syfte är att styra stadens interna arbete med cykelfrämjande åtgärder, dvs. ange en inriktning för hur staden ska agera för att öka cyklandet.

Miljöförvaltningen är positiv till att det tagits fram en cykelstrategi för staden där det förtydligas vilka mål staden har för cykeltrafiken och ansvarsfördelningen inom staden. Strategin är föredömligt kort och koncis. Miljöförvaltningen ställer sig bakom strategin i stort, men har några synpunkter som huvudsakligen innebär förtydliganden av texterna. Bland annat anser förvaltningen att ansvarsfördelningen i vissa frågor bör beskrivas tydligare.

## **Bakgrund**

Stadsledningskontoret har tagit fram Strategi för ökad cykling i Stockholms stad, som kommunstyrelsen nu sänt på remiss till bland annat miljö- och hälsoskyddsnämnden. Remisstiden sträcker sig till den 25 april 2014.

Cykelstrategins främsta syfte är att styra stadens interna arbete med cykelfrämjande åtgärder, dvs. ange en inriktning för hur staden ska agera för att öka cyklandet. I det ingår att samordna nämndövergripande frågor. Det övergripande målet för stadens arbete med cykel är att öka såväl antalet som andelen cyklister genom att göra det enklare och säkrare att cykla, för såväl befintliga som tillkommande cyklister. Dessutom ska stadens miljömål uppnås samt staden som cykelvarumärke stärkas.

Två huvudprinciper finns för strategin för ökad cykling.

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

De åtgärder och fördelning av ansvarsområden som beskrivs i strategin är i huvudsak konkretiseringar och förtydliganden av redan fattade beslut inom staden. I redogörelsen över ansvarsfördelning i strategin förtydligas nya åtgärder och insatser, för berörda nämnder.

Enligt cykelstrategin ansvarar miljö- och hälsoskyddsnämnden för att bevaka cykelfrågor i de projekt nämnden driver inom hållbar livsstil samt inom arbete i miljöprofilsområden.

## **Förvaltningens synpunkter och förslag**

Miljöförvaltningen är positiv till att det tagits fram en cykelstrategi för staden där det förtydligas vilka mål staden har för cykeltrafiken och ansvarsfördelningen inom staden. Strategin är föredömligt kort och koncis. Miljöförvaltningen ställer sig bakom strategin i stort, men har några synpunkter som beskrivs nedan.

### **Bidra till stadens miljömål (sidan 6)**

I strategin anges att

- en ökad andel cyklister bidrar till att uppnå målen inom luftkvalitet och utsläpp av koldioxid.

Miljöförvaltningen anser att även buller bör nämnas här. Om trafikanter väljer cykel istället för bilen minskar trafikbullret.

### Planera för en cykelvänlig stad (sidan 10, 17,18, 21)

I strategin anges på flera ställen att

- Tydliga sammanhängande lösningar för alla trafikslag skall presenteras på områdesnivå i större stadsomvandlingsprojekt.

Miljöförvaltningen anser att det bör förtydligas att dessa lösningar ska utgå från prioriteringar i Framkomlighetsstrategin, vilket innebär att cykeln ska få förbättrade förutsättningar. Förvaltningen bedömer att meningen annars kan tolkas som att alla trafikslag ska prioriteras, vilket sannolikt innebär att det inte blir bra för något trafikslag.

### Kommunstyrelsens ansvar

I strategin anges att

- Kommunstyrelsen ska utreda hur samordningen av utbyggnaden av cykelparkeringsplatser kan förbättras inom staden.

Miljöförvaltningen vill understryka att det finns ett behov av detta. Förvaltningen har i samband med en kampanj kartlagt cykelparkeringar vid idrottsanläggningar, och har då konstaterat att det saknas samordning mellan de olika förvaltningar som har möjlighet att etablera parkeringarna. Utbud och kvalitet varierar kraftigt.

### Kommunstyrelsens och trafik- och renhållningsnämndens ansvar (sidan 16-17)

I strategin anges att

- Kommunstyrelsen har det övergripande strategiska ansvaret för att samordna samverkan med andra externa aktörer som t.ex. Trafikverket, landstingets trafikförvaltning, Polisen, Länsstyrelsen och andra kommuner.
- Trafik- och renhållningsnämnden ansvarar för operativ samverkan i trafikplaneringsfrågor med regionens aktörer.

Miljöförvaltningen anser att det bör förtydligas vad som ingår i ”övergripande strategiska ansvaret för att samordna samverkan” och ”operativ samverkan”, så att det blir tydligt vilket ansvar som ligger på kommunstyrelsen respektive trafik- och renhållningsnämnden. Förvaltningen bedömer att det annars finns risk för att frågor hamnar ”mellan stolarna”.

### Trafik- och renhållningsnämndens, stadsbyggnadsnämndens och exploateringsnämndens ansvar (sidan 17 – 19)

I strategin anges att

- Trafik- och renhållningsnämnden, exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden ansvarar gemensamt för att hålla handböcker inom cykelplanering och cykelparkering aktuella.

Miljöförvaltningen anser att ansvaret att hålla handböckerna aktuella bör ligga på en utpekad nämnd, eftersom ett delat ansvar är för otydlig. Förvaltningen föreslår att en nämnd får ansvaret, exempelvis trafik- och renhållningsnämnden, medan det i de andra två nämndernas ansvar ingår att bidra i arbetet med uppdatering av handböckerna.

### Stadsbyggnads- och exploateringsnämndens ansvar (sid 18)

I strategin anges att

- Stadsbyggnadsnämnden ansvarar för att nya områden samt kompletterande bebyggelse planeras med god cykelinfrastruktur och att den ges möjlighet att kopplas till befintligt nät.
- Exploateringsnämnden ansvarar för att nya områden samt kompletterande bebyggelse förses med cykelinfrastruktur och att den kopplas till befintligt nät.

Miljöförvaltningen anser att dessa avsnitt bör förtydligas att infrastrukturen även innefattar cykelparkeringar. Det bör i planeringen utredas behov av cykelparkeringsplatser och avsättas plats för dessa. I detaljplaner bör parkeringstal för cyklar anges på motsvarande sätt som hittills angivits för bilar. Att cykelparkeringar ingår i infrastrukturen framgår visserligen på sidan 11 i strategin, men förvaltningen anser att det även bör tydliggöras i dessa ansvarsavsnitt.

### Miljöförvaltningens ansvar (sidan 19)

I strategin anges att

- Miljö- och hälsoskyddsnämnden ansvarar för att bevaka cykelfrågor i de projekt nämnden driver inom hållbar livsstil samt inom arbete i miljöprofilsområden.

Miljöförvaltningen anser att ”inom hållbar livsstil” ska strykas ur meningen, så att nämnden får ett mer generellt ansvar att bevaka cykelfrågor i projekt nämnden driver.

### Utbildningsnämndens ansvar (sidan 20)

I strategin anges att

- Utbildningsnämnden ansvarar för att uppmuntra cykling till skolan. Små barn ska cykla tillsammans med vuxna och större barn kan cykla på egen hand om trafikmiljön så tillåter.

Miljöförvaltningen anser att det även bör vara utbildningsnämndens ansvar att uppmärksamma trafik- och renhållningsnämnden på brister utbildningsnämnden känner till i trafikmiljö vid skolorna som medför att barn inte kan cykla på egen hand.

## **Slut**

## **Bilaga**

1. Strategi för ökad cykling i Stockholms stad. Stadsledningskontoret, Stockholms stad. December 2013.