

Handläggare:
Susanna Höglund, 08-508 29 758

Till
Stadsmiljöroteln

Strategi för ökad cykling i Stockholms stad

Svar på remiss från Stadsmiljöroteln (Dnr 000049/2014).

Sammanfattning

Stadsmiljöroteln har remitterat ”Strategi för ökad cykling i Stockholms stad” till Stockholms Stadshus AB som i sin tur remitterat vidare till dotterbolagen SISAB och Stockholm Business Region.

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.

Koncernledningen ser positivt på en utökad möjlighet till cykeltransporter för att förbättra framkomligheten och miljön i staden.

Koncernledningen bedömer att stadens bolag har goda förutsättningar att anpassa infrastrukturen kring sina fastigheter för ökade möjligheter till cykelbanor och cykelparkering, när sådana behov finns i utvecklings- och nyexploateringsprojekt. Detta förutsatt att behovet av cykelparkeringar och cykelstråk avvägs mot andra krav, som tillgänglighet, trafiksäkerhet, plats för leveranser och transporter till verksamhetsområden, sophantering m.m.

Koncernledningen ser positivt på förslaget att ansvaret samordnas hos trafik- och renhållningsnämnden, där det finns bättre förutsättningar att samordna skötsel och underhåll cykelparkering och cykelleder. Sammantaget bedömer koncernledningen att det finns goda förutsättningar hos stadens bolag att möta utvecklingen av Stockholm som cykelstad.

Ärendet

Stadsmiljöroteln har remitterat ”Strategi för ökad cykling i Stockholms stad” till bland annat Stockholms Stadshus AB. Stockholms Stadshus AB har i sin tur remitterat vidare till dotterbolagen SISAB och SBR. Nedan följer en redovisning av bolagens remissvar i huvudsak. Remissvaren i sin helhet återfinns i bilagorna.

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 strategin stödja att stadens miljömål uppnås samt att staden som cykelvarumärke stärks. För att kunna nå de övergripande målen krävs att cykeln utgör en integrerad del av transportsystemet som helhet, vid sidan av andra färdmedel.

Underremiss

SISAB:s remissvar har i huvudsak följande lydelse:

SISAB äger och förvalta stadens skolor och förskolor och hyresförhållandet mellan SISAB och stadens nämnder regleras i det av kommunfullmäktige fastställda ramavtalet för utbildningslokaler. Det innebär att det är främst utbildningsnämnden som har ansvar för att bedöma behovet av cykelparkeringar m.m. men det är SISAB:s ansvar att i enlighet med beställningar och stadens handbok inom cykelparkering utforma attraktiva och säkra cykelparkeringar (*bilaga 1*).

SBR:s remissvar har i huvudsak följande lydelse:

SBR anser att strategin och dess målsättningar i huvudsak är bra. Men om staden ska lyckas med sin ambition att vara en cykelstad i världsklass skulle SBR vilja tillföra några ytterligare perspektiv.

Andelen låncyklar och låncykelställ som idag finns att tillgå i staden borde öka betydligt. Dessutom vore det lämpligt att tillgång till låncyklarna borde ingå vid köp av SL-kort, SL Access card för besökare och Stockholmskortet.

I stadens satsning på cykling borde ingå att stadsdelarna arrangerar lokala cykeldagar, kanske tillsammans med idrottsförvaltningen. För att sätta Stockholm på världscykelkartan borde staden även ha ett flera internationella cykelarrangemang. Det skulle kunna röra sig från allt till lopp för motionärer till att etapper av större cykellopp för professionella cyklister arrangerades i staden (*bilaga 2*).

Koncernledningens synpunkter

Stockholmsregionens starka tillväxt med en ökande befolkning om ca 35 000 personer per år innebär att stadens infrastruktur i form av vägar och transportsystem måste utvecklas. I det sammanhanget är det naturligtvis värdefullt för framkomligheten i stadens vägnät om fler får möjlighet att använda alternativa färd sätt för att ta sig från sina bostäder till arbetsplatser skolor m.m. En ökad cykelpendling bidrar också till lägre utsläpp och förbättrad miljö.

Koncernledningen bedömer att stadens bolag har goda förutsättningar att anpassa infrastrukturen kring sina fastigheter för ökade möjligheter till cykelbanor och cykelparkering när sådana behov finns i utvecklings- och nyexploateringsprojekt. Det är dock viktigt att behovet av cykelparkeringar och cykelstråk avvägs mot andra krav, som tillgänglighet, trafiksäkerhet, plats för leveranser och transporter till verksamhetsområden, sophering m.m.

Det är också viktigt att poängtera att områden för cykelparkering och cykelleder kräver skötsel och underhåll för att upplevas som ett positivt tillskott i stads- och boendemiljön. Koncernledningen ser därför positivt på förslaget att ansvaret överförs till trafik- och renhållningsnämnden, där det finns bättre förutsättningar att samordna detta.

Etableringen av låncyklar har varit framgångsrik i Stockholm och Stockholm Business Region aviserar att det finns ett ökat behov av sådana. Koncernledningen delar uppfattningen att låncykelsystemet bör utvecklas i takt med efterfrågan, men det gäller då att bredda finansieringen av dem, genom exempelvis ökat samarbete med kollektivtrafiken.

Sammantaget bedömer koncernledningen att det finns goda förutsättningar hos stadens bolag att möta utvecklingen av Stockholm som cykelstad.

Per Blomstrand

Vice VD Stockholms Stadshus AB

Bilagor

1. Remissvar SISAB
2. Remissvar SBR



Skolfastigheter i Stockholm AB

Remiss av strategi för ökad cykling i Stockholms stad

Rotel VI har remitterat rubricerat ärende till koncernledningen för Stockholms Stadshus AB, som i sin tur som underremiss tillställt SISAB ärendet för besvarande.

SISAB:s huvuduppdrag är att äga och förvalta stadens skolor och förskolor. Hyresförhållandet mellan SISAB och stadens nämnder regleras i det av kommunfullmäktige fastställda ramavtalet för utbildningslokaler, vilket innebär att det är främst utbildningsnämnden som har ansvaret för att bedöma behovet av cykelparkeringar och skolpersonalens omklädningsmöjligheter. Däremot är det givetvis SISAB:s ansvar att i enlighet med beställningar och stadens handbok inom cykelparkering utforma attraktiva och säkra cykelparkeringar.

Med vänlig hälsning
SISAB, Skolfastigheter i Stockholm AB

Åsa Öttenius

Svar på remiss angående Strategi för ökad cykling i Stockholms stad, Dnr 329-49/2014.

Stockholm Business Region överlämnar följande tjänsteutlåtande som svar på remiss angående Strategi för ökad cykling i Stockholms stad, dnr 329-49/2014.

Ärendet anmäls som ett kontorsyttrande på styrelsens sammanträde den 20 maj 2014.

Olle Zetterberg

Peter Lindqvist

Sammanfattning

SBR anser att strategin och dess målsättningar i huvudsak är bra. Men om staden ska lyckas med sin ambition att vara en cykelstad i världsklass borde stadsdelarna anordna lokala cykeldagar inom ramen för Velocity, ett låncykelkort borde ingå vid köp av SL-kort och staden borde verka för att få hit internationella cykellopp.

Bakgrund

Stadsbyggnadskontoret har till Stockholm Business Region (SBR) översänt en remiss angående Strategi för ökad cykling i Stockholms stad, dnr 329-49/2014. Svar på remissen ska vara stadsbyggnadskontoret tillhanda senast den 16 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 strategin stödja att stadens miljömål uppnås samt att staden som cykelvarumärke stärks. För att kunna nå de övergripande målen krävs att cykeln utgör en integrerad del av transportsystemet som helhet, vid sidan av andra färdmedel.

Stockholm har höga ambitioner inom cykelområdet med målsättningen att bli en cykelstad i världsklass. För att nå målet har Stockholm hämtat inspiration från olika framstående cykelstäder i världen. Lärdomar från de senaste årens positiva utveckling i Stockholm ska tas med i utvecklingen av framtida strategier för fortsatt ökad cykling.

De två huvudprinciper finns för strategin för ökad cykling som redovisas är a) ”bygg ut och utveckla kvaliteten i infrastrukturen i allt från övergripande stråk till utformning av detaljer” och b) ”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 förtydligas identifierade nya åtgärder och insatser för berörda nämnder.

SBRs synpunkter

SBR anser att strategin och dess målsättningar i huvudsak är bra. Men om staden ska lyckas med sin ambition att vara en cykelstad i världsklass skulle SBR vilja tillföra några ytterligare perspektiv.

Andelen låncyklar och låncykelställ som idag finns att tillgå i staden borde öka betydligt. Dessutom vore det lämpligt att tillgång till låncyklarna borde ingå vid köp av SL-kort, SL Access card för besökare och Stockholmskortet.

I stadens satsning på cykling borde ingå att stadsdelarna arrangerar lokala cykeldagar, kanske tillsammans med idrottsförvaltningen. För att sätta Stockholm på världscykelkartan borde staden även ha ett flera internationella cykelarrangemang. Det skulle kunna röra sig från allt till lopp för motionärer till att etapper av större cykellopp för professionella cyklister arrangerades i staden.