

Handläggare
Joakim Boberg
08-508 26 392

Till
Trafiknämnden
2019-09-26

Politiskt program Svenska Cykelstäder. Svar på remiss från kommunstyrelsen

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden beslutar att godkänna svaret på remissen.
2. Trafiknämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

Gunilla Glantz
Förvaltningschef

Mattias Lundberg
Avdelningschef

Mikael Ranhagen
Enhetschef

Sammanfattning

Svenska Cykelstäder består av kommuner, regioner och organisationer som arbetar för ökad och säkrare cykling. Föreningens styrelse har remitterat ett förslag till politiskt program som är tänkt att spegla frågor som är viktiga för kommuner och regioner och riktar sig mot den nationella nivån.

Programmet består av 29 punkter som bland annat behandlar statliga medel till cykling, väghållaransvar, systematiserade kategorier av cykelinfrastruktur, nationell cykelplan, cykling till skolan, mål och indikatorer för cykling samt regelfrågor.

Trafikkontoret välkomnar förslaget men anser att det sammantaget är för omfattande och detaljerat. Programmet skulle vinna på att förkortas och koncentreras och där en mer strategisk inriktning skulle kunna beskrivas genom ett mindre antal temaområden. I

Trafikkontoret
Trafikplanering

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 392
Växel 08-508 27 200
joakim.boberg@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

dessa kan de frågor lyftas fram som föreningen bedömer vara mest angelägna.

Programmet bör fokusera på att ge kommuner och regioner så goda förutsättningar som möjligt att utifrån behov och förutsättningar planera och genomföra åtgärder för ökad och säker cykling.

Kommuner och regioner behöver ges en större och flexibla verktyglåda och mer muskler att göra det enklare och säkrare att cykla framför allt i tätorter. Regelfrågorna är centrala.

Den statliga nivån behöver ta sin del av ansvaret, både genom egna åtgärder inom sitt mandat, och genom att möjliggöra, stödja och komplettera kommuners och regioners arbete genom exempelvis medfinansiering.

Programmet bör tydligare lyfta fram cykeln som ett enkelt och yteffektivt transportmedel för vardagsresor där den har störst potential att ge effekt på trängsel, stadsmiljö, klimat och folkhälsa. Forskning och utveckling och trafiklugnande åtgärder bör också vara viktiga beståndsdelar i programmet.

Bakgrund

Trafiknämnden har fått remiss av Politiskt program Svenska Cykelstäder från Kommunstyrelsen för yttrande.

Stockholms stad är medlem i Svenska Cykelstäder, som är en förening bestående av kommuner, regioner och organisationer som målmedvetet arbetar för ökad och säkrare cykling. Ordinarie medlemmar är 31 svenska kommuner och 4 regioner som samtliga är riksledande inom arbetet för attraktivare vardagscykling.

Föreningens målsättning är att öka andelen cykelresor, förbättra förutsättningarna för att cykla och att höja cyklingens status bland de aktörer som är aktiva inom transportsektorn på kommunal, regional och nationell nivå. Föreningen är en plattform för opinionsarbete, kunskapsutbyte och samverkan mellan dess medlemmar.

Föreningens styrelse har remitterat ett förslag till politiskt program med de frågor som föreningen ska driva politiskt. Det politiska programmet är tänkt att framför allt spegla frågor som är viktiga för kommuner och regioner och riktar sig mot den nationella nivån. Förslaget till program består av 29 punkter som berör nivåerna på och fördelning av statliga medel till cykling, väghållansvar och

gränsdragningar i förhållande till detta, utveckling av underlag och verktyg för transportplaneringen, drift och underhåll, nationella riktlinjer för och systematiserade kategorier av cykelinfrastruktur, nationell cykelplan, cykelparkering i nya byggnader, utformningen av cykelöverfarter, statliga medel till steg 1 och 2-åtgärder enligt Trafikverkets fyrstegsprincip, mål och indikatorer för cykling, inrättande av ett nationellt cykelkansli, skatteregler för aktivt resande, kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik, skolor och cykling, sänkt bashastighet, regelfrågor, automatisk spärr mot hastighetsöverträdelser samt geofencing och kommunala fartkameror.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts internt på trafikkontoret.

Trafikkontorets synpunkter

Övergripande

Trafikkontoret välkomnar förslaget till politiskt program för Svenska Cykelstäder, som innehåller ett flertal förslag som har förutsättningar att bidra till ökad och säker cykling.

Kontoret anser dock att upplägget på programmet med sina totalt 29 punkter sammantaget är för omfattande och spretigt. Enskilda punkter har ofta en detaljnivå som ibland gör det svårt att ta ställning till förslagen.

Programmet skulle vinna på att förkortas och koncentreras och där en mer strategisk inriktning skulle kunna beskrivas under ett mindre antal temaområden. I dessa kan de frågor lyftas fram som föreningen bedömer är mest angelägna och har förutsättningar att nå bred enighet. Programmet bör också mejsla ut en tydligare inriktning, där syftet och nyttorna med ökad och säker cykling mer konsekvent genomsyrar förslagen.

Strategisk inriktning

En sådan strategisk inriktning skulle kunna bestå av några huvudsakliga ingångar.

- Programmet bör fokusera på att ge kommuner och regioner så goda förutsättningar som möjligt att utifrån egna behov och förutsättningar planera och genomföra åtgärder för ökad och säker cykling. De frågor bör prioriteras som med kort och medellång tidshorisont kan ge kommuner och regioner en större och flexibla verktygslåda och mer muskler att göra det enklare och säkrare att cykla framför allt i tätorter.

Den statliga nivån behöver ta sin del av ansvaret i detta, både genom egna åtgärder inom sitt mandat, och genom att möjliggöra, stödja och komplettera kommuners och regioners arbete.

- Regelfrågorna är centrala. Varken svensk eller internationell trafiklagstiftning är utformade utifrån cykelns potential som yteffektivt och hållbart transportmedel i framför allt tätorter. Programmet lyfter frågorna om cykling mot enkelriktat för att det ska bli smidigare att ta sig fram på cykel i sitt närområde och möjligheten att inrätta cykelgator som trafiklugnande åtgärd i blandtrafik. Det finns dock fler angelägna regelfrågor som skulle underlätta för cykeltrafik, till exempel tillåten högersväng för cykeltrafik vid röd signal, som trafikkontoret i Stockholms stad planerar att införa på försök. Även frågan om möjligheten till friliggande statliga cykelvägar kan behöva ses över. Med ytterligare verktyg i verktygslådan ökar möjligheterna att hitta lösningar anpassade för olika trafikmiljöer och förutsättningar.
- Det är framför allt i de stora och medelstora städerna och arbetsmarknadsregionerna som bättre cykelförutsättningar har potential att ge effekt på trängsel, stadsmiljö, klimat och folkhälsa, samtidigt som här finns särskilt stora utmaningar i form av trafiksäkerhet och samspel mellan trafikanter. De samhällsekonomiska effekterna av såväl nyanläggning som förbättringar blir tydligare på sträckor med höga befintliga eller förväntade flöden och stor potential för överflyttning från och komplettering till andra trafikslag. Därför bör programmet tydligt fokusera på cykeln som ett enkelt och yteffektivt transportmedel för vardagsresor i bred bemärkelse. Inriktningen bör av samma skäl vara mer på lokal och regional cykling och med mindre fokus på exempelvis ett rikstäckande stamcykelnät.
- Den nationella nivån behöver dels stödja och komplettera kommuners och regioners arbete med bättre cykelförutsättningar, dels ta ansvar för den statliga cykelinfrastrukturen. Grundläggande för att kunna öka cyklandet är en väl fungerande infrastruktur med ett sammanhängande nätverk av gena, säkra och framkomliga cykelvägar. Det är därför angeläget att modellerna för statlig medfinansiering kontinuerligt utvecklas med beaktande av behov, synpunkter och erfarenheter från kommunerna.

Det är också angeläget att tillräckliga resurser anslås till investeringar i det statliga cykelvägnätet, så att de kommunala investeringarna kan kompletteras och helhetseffekten förstärkas, för att bidra till heltäckande cykelvägnät för vardagsresor på cykel, som till exempel arbetspendling. Här ingår också en hög ambitionsnivå vad gäller drift och underhåll, till exempel i form av sopsaltning av cykelvägar vintertid.

Dessutom bör projekt för större investeringar i vägar och järnvägar i högre utsträckning beakta påverkan på befintlig cykelinfrastruktur och där förutsättningar och behov finns bidra till utbyggnad av cykelinfrastruktur i anslutning till projekten.

- Forskning och utveckling av underlag och verktyg är angeläget för såväl den nationella transportplaneringen som kommuners och regioners arbete med att skapa bättre cykelförutsättningar. Bildandet av Cykelcentrum vid VTI är positivt i det hänseendet. Det är i sammanhanget viktigt att forskningen sker i nära samverkan med och med beaktande av kommuners behov och erfarenheter på cykelområdet.
- Trafiklugnande åtgärder kan ge bättre och mänskligare stadsmiljöer och tryggare och säkrare cykling. Exempel på detta är sänkt bashastighet i tätort och tekniska innovationer för ökad hastighetsefterlevnad för motorfordon, men det kan även vara värt att överväga möjligheter för kommuner att själva fatta beslut om fartkameror och kommunala trafikpoliser för ökade möjligheter att övervaka regelefterlevnad.

Övrigt

I programmet används begreppet ”aktivt resande” och ”aktiva” trafikanter. Det är något oklart vilka trafikantgrupper som omfattas av begreppet. Trafikkontoret föredrar tills vidare de något mer etablerade och inkluderande ”hållbart resande”, ”hållbara transporter” och ”oskyddade trafikanter”. Vid sidan av cykel och gång är även kollektivtrafik ett prioriterat, hållbart och yteffektivt trafikslag för persontrafik i städerna. Dessutom sker just nu en snabb framväxt av ny yteffektiv mikromobilitet i form av till exempel friflytande elsparkcyklar, som tillför ett positivt värde genom att erbjuda ett enkelt och bekvämt sätt för personer att

transportera sig kortare sträckor i tät stadsmiljö, ibland som komplement till kollektivtrafiken.

Ekonomi

Förslagen i det politiska programmet har om de förverkligas påverkan främst på statens budget.

Slut

Bilagor

1. Politiskt program Svenska Cykelstäder remissversion 2019-04-29