



Miljöförvaltningens synpunkter av redaktionell karaktär

I denna bilaga har Miljöförvaltningen samlat synpunkter på Cykelplan 2012 som är av redaktionell karaktär.

Övergripande riktlinjer och dokument

Under rubriken "Övergripande riktlinjer och dokument" (sid. 4) bör "Stockholm miljöprogram 2012-15" nämnas som ett viktigt styrdokument. Målet Hållbara transporter med ett specifikt delmål att gång- och cykelresande ska öka har funnits med länge i stadens olika miljöprogram. Miljöprogrammet omnämns under rubriken "Syfte och mål" men bör även nämnas här som viktigt styrdokument för cykling i staden.

Syfte och mål

En ökad andel cyklister i staden kan även bidra till att andra delmål i miljöprogrammet ändå som nämns på sid. 4 uppnås, bland annat att:

- Miljöbelastningen från stadens transporter och resor ska minska
- Miljökvalitetsnormerna för luft ska uppnås
- Trafikbullret utomhus ska minska

Hur många är det som cyklar?

Diagrammet över cykelpassager (sid. 6) bör inkludera data fram till 2011 så att vi kan se senaste årens utveckling av cykling i staden då den enligt Trafikkontoret har ökat kraftigt. Särskilt intressanta är mätningarna över cykelpassager i ytterstaden som Trafikkontoret började mäta 2007. Dessa bör inkluderas i diagrammet och kommenteras.

Trafikkontoret bör komplettera diagrammen med en bedömning av vad de anser är orsaken till att cyklingen i Stockholms stad har ökat under de senaste åren och koppla dessa faktorer till cykelplanen. Detta är en viktig del i att förstå vad som motiverar och underlättar för cyklisterna i Stockholm.

Det är mycket positivt att Trafikkontoret har installerat sju fasta mätstationer. Det vore intressant att veta på vilka platser dessa har placerats, gärna med en liten karta såsom på sid. 5.

Diagrammet över cykelpassager under vintermånaderna ger en indikation på en ökning av vintercyklingen i staden. Eftersom vintercyklingen ökar bör mätningarna av cykling vintertid utvecklas. Trafikkontoret nämner att cykelsäsongen blir allt längre, det vore intressant om detta kan utvecklas och förtydligas med t.ex. ett diagram över senaste året med antal cyklister per månad. Det vore även intressant att ta del av studier över vilka stockholmare som idag ställer in cykeln över vintern och vilka som vintercyklar.

Avsnittet bör också kompletteras med ett diagram med cykling över helåret.

Cykelvägnätet växer

Texten på sid. 7 bör kompletteras med en beskrivning av begreppen cykelväg, en cykelbana och cykelfält för att definiera skillnaden mellan dem. Det vore också intressant att ta del av hur stor andel av de 75 milen som är cykelvägar, respektive cykelbanor och cykelfält och var dessa i huvudsak finns.

Varför cyklar man i Stockholm?

Avsnittet på sid. 7 kan kompletteras med en redogörelse av om några aspekter har förändrats (vad som värderas högt) och vilka grupper som har tillkommit som cyklister (vem som cyklar) över tiden för att veta vilka potentialer som kan tillkomma och utvecklas framöver.

Lånecyklar

I cykelplanen redovisas antal lånetillfällen under 2010 av lånecyklarna i Stockholm (sid. 8). Miljöförvaltningen anser att det även vore intressant att se antal lånetillfälle per cykel.

Texten bör kompletteras med en beskrivning av vilka grupper som använder lånecyklarna och vart de i huvudsak används. Det bör även beskrivas lånecyklarnas roll i stadens cykelsatsning och cykelplan.

Konflikt med motorfordon

I cykelplanen anges att konflikter uppstår mellan motorfordon och cyklister (sid. 7 och 29). Miljöförvaltningen anser att detta bör ändras till motorfordonsförare och cyklister, vilket är mer rättvisande.

Mål och indikatorer till en ökad cykling

Framkomlighetsstrategin anger målet "Andelen av alla resor som sker med cykel ska i högtrafik vara minst 15 procent 2030" men cykelplanen anger målet "Andelen cyklister ska öka till minst 15 % 2030". Det bör förtydligas om det är samma mål eller om cykelplanen istället fokuserar på samtliga resor i hela staden dygnet om.

Ange om målet gäller cykelresor i hela staden, d.v.s. både för cykelresor i innerstaden och i ytterstaden. Målet bör preciseras efter en resvanestudie och analys av utgångspunkter och målpunkter för de som cykelpendlar inom, till och från olika delar av staden samt till och från staden från omgivande kommuner. Det är idag oklart hur många som har målgång i innerstaden respektive ytterstaden.

Det framgår inte av cykelplanen vad målen grundar sig på. Förvaltningen anser att målen bör grunda sig på en bedömning av hur många som behöver cykla för att klimatmålet ska klaras.

I Stockholms Miljöprogram 2012-2015 finns delmålet ”Cykelresandet bör fördubblas i stadens mätpunkter som en följd av stadens insatser. Gång- och cykelandelen behöver öka till minst 20 % i ytterstad och till minst 50 % i innerstad.” Det bör redogöras för hur detta mål förhåller sig till målet i cykelplanen.

Samordning med grannkommuner

Enligt cykelplanen ska pendlingsnät vara ett sammanhängande system som knyter ihop kommunen och ger möjlighet för grannkommunerna att kopplas ihop med Stockholm. Miljöförvaltningen vill poängtera vikten av ett samarbete med grannkommunerna för att skapa förbättrade cykelvägar över kommungränserna. En cyklist bör inte märka att den passerar en kommungräns, utan cykelvägen bör ha en likvärdig standard och underhåll, samt ha en logisk dragning. Cykelkartor bör också samordnas med grannkommuner.

Kostnadsbedömning

I Bilaga B1 anges schablonmässiga kostnader för planens genomförande. Det vore intressant att ha dagens kostnader för till exempel drift och underhåll att jämföra med.

Stadens interna arbete

Det framgår inte av cykelplanen hur den förhåller sig till Stockholms stads interna arbete med att främja cykling för anställda. Det bör tydliggöras om cykelplanen endast gäller externt eller om den även är vägledande internt.