

2012-05-30

Trafikkontoret  
Registraturen  
Box 8311  
104 20 Stockholm

## Yttrande om förslag till Stockholms stads nya cykelplan, T2010-313-01743

**Naturskyddsföreningens i Stockholms län (föreningen) yttrande om förslag till Stockholms stads nya cykelplan. Yttrandet är gjort i samråd med en rad av föreningens medlemmar och aktiva i arbetsgrupper och styrelser.**

### Allmänt

Föreningen konstaterar att planen är genomarbetad och ambitiös. Vi är positiva till att en ny cykelplan har arbetats fram och förfarandet att vi redan innan arbetet med nya planen påbörjades gavs tillfälle att tillsammans med trafikborgarrådet och intresseorganisationer föra fram vilka förväntningar vi hade på en ny cykelplan. Vi är också mycket positiva till att det är en gemensam cykelplan för inner- och ytterstaden. Det är också bra att staden har ambitionen att göra uppföljningar av planen. Dessa bör ske ca vart tredje år. Vi ser fram emot en fortsatt bra dialog med staden i detta och i andra ärenden.

### Nya stadsdelar/stadsutvecklingsområden

I Stockholm förekommer en rad olika stora eller mycket stora byggprojekt baserade på Stockholms nya utvecklingsområden. Trots att arbetet med dessa områden kommit mycket långt i planeringen och på vissa håll redan är under byggnation kan vi inte se dessa i förslaget till ny cykelplan. Det är av största vikt att planeringen av cykelinfrastrukturen, som cykelbanor och cykelparkering, finns med redan i början i planeringen av nya bostadsområden. Det är särskilt viktigt att tänka på hur dessa fungerar tillsammans med omgivande cykelbanenätet så att det blir en fungerande del av det regionala cykelvägnätet.

### Cykelparkering

Det råder en stor brist på säkra cykelparkeringsplatser i Stockholm. Undersökningar visar att obefintliga eller osäkra cykelparkeringar gör att folk väljer bort att cykla. Många har ju idag cyklar som har ett värde på 10-30.000 kr. Hittills har kvantitet varit ledordet för cykelparkeringssatsningar i Stockholm – och det är viktigt. Men staden bör nu också inrikta sig på kvalitet. Ett cykelparkeringshus vid Älvsjö station är en bra början. Det behövs flera sådana där man tryggt kan låsa in sin cykel när man fortsätter sin resa med annat färdmedel. Särskilda cykelparkeringssatsningar bör ske vid stadens universitet och högskolor, där man också måste göra fler satsningar på cykelbanorna. Vid universitet och omgivande studentbostadsområden saknas t.ex. cykelbanor som länkar samman stråken.

Naturskyddsföreningen i Stockholms län

[www.naturskyddsforeningen.se/stockholm](http://www.naturskyddsforeningen.se/stockholm)

Kansli  
Norrbäckagatan 80  
113 41 Stockholm

Telefon & e-post  
Tel: 08-644 52 70  
[kansli.stockholm@naturskyddsforeningen.se](mailto:kansli.stockholm@naturskyddsforeningen.se)

Bankgiro & org.nr  
5650-1844  
80 20 16 – 31 38

## **Cykelstråk**

Kopplingen mellan Söderort och Västerort över Essingeleden behöver förstärkas, förslagsvis genom att cykelvägen på Essingeleden förlängs till avfarten till Hägerstensvägen eller längre söderut och att övrigt nät kopplas till det.

Stråk som går via andra kommuner behöver planeras och markeras på kartorna t.ex. stråk genom Solna och Sundbyberg för pendling mellan Järvafältet och City samt pendling från östra Söderort till Stadsgården via Nacka kommun.

Skansbron bör uppgraderas till ett pendlingsstråk och integreras bättre norrut och söderut och Cykelbanan vid Nya Årstabrons brofäste på Årstasidan saknar bra anslutning. Tidigare planer på bro mot Solberga/Älvsjö håller bör tas upp diskussion igen. Det skulle kunna utgöra en bra start på stadens framtida satsning av expresscykelstråk och skulle avlasta främst Liljeholmsbron som i dag har ett mycket stort antal cykelpassager och där det upplevs trångt på cykelbanan.

Genomförandet av åtgärderna bör ske stråkvis så att ett eller två stråk i taget görs helt färdiga. Detta även om viktigare åtgärder får vänta i andra delar av nätet. Fördelen med det är att stråken lättare kan marknadsföras och att standarden på ett pendlingsstråk etableras på en högre nivå när ofärdiga delar blandas med färdiga.

## **Upphöjda cykelbanor vid korsningar**

Cykelbanorna ska vid väsentligt fler korsningar, främst i ytterstaden, vara upphöjda i trottoarnivå. Det minskar bilarnas hastigheter och ger företräde åt cyklister i högre utsträckning.

## **Vision för nattljus för cykelvägnätet**

Det förekommer s.k. kistbelysning i Stockholm på många platser med lampor över vägarna. Vid sidan av dessa vilar cykelbanor och gångbanor i mörker. Föreningen efterlyser en vision för nattljus för cykelbanenätet precis som man i tidigare satsningar satsat på belysning vid gångvägar.

## **Cykelfält vid busshållplatser och breddning av cykelbanor**

Föreningen konstaterar att cykelfälten i Stockholm som funnits sedan drygt tio år tillbaka har fungerat mycket bra. Vi ser positivt på att staden rödfärgat cykelfälten på flera platser. Vi ställer oss dock frågande till varför cykelfälten upphör vid många busshållplatser. Det känns naturligt att cykelfälten dras utanför även busshållplatser för att påminna busschauffören att han/hon korsar cyklisternas väg när denne lämnar hållplatsen. Det är också viktigt att anpassa cykelbanornas breddmått inte bara efter dagens cykeltrafik som föreslås i planen utan också till den ökade cykeltrafik som planen syftar till.

## **Olika trafikantgrupper**

I många rapporter, officiella skrivelser m.m. klumpas cyklister fortfarande ihop med gångtrafikanter och/eller mopeder. Cykeltrafiken ska inte blandas ihop med andra trafikantgrupper i sådana sammanhang utan ska särredovisas och behandlas som en egen trafikantgrupp.

## **Fler förvaltningar och bolag måste bidra till att öka cyklandet**

---

Fler delar av Stockholm stads förvaltningsorganisation och koncern borde bli inblandade i planen. Till exempel borde Stockholm Parkering AB ta ett större ansvar för tomtmarksparkering av cyklar i anslutning till sina ytanläggningar men också i garage. Vidare bör Stockholm Parkerings ansvar för infartsparkering göras fordonsneutralt och inte bara gälla ytkrävande bilparkering utan också yteffektiv cykelparkering för att effektivare nyttja den attraktiva marken runt spårstationerna. Idrottsförvaltningen som ansvarar för fysisk aktivitet, folkhälsa och motion borde inkluderas i kampanjerna för att få fler att cykla förutom att sörja för att det är enkelt att cykla till och parkera vid förvaltningens anläggningar. De fastighetsförvaltande nämnderna och förvaltningarna skulle behöva arbeta aktivt med tillgänglighet för cyklister i form av säker cykelparkering vid entréerna.

### **Koppla samman parkvägnätet med blandtrafiknätet**

Planen fokuserar idag på pendlingscykling och det är bra men även cykling för andra ändamål är viktigt att stödja. Detta bör göras genom att ett mål sätts upp om att hastighetssäkra lokalgatorna och att integrera parkvägnätet med blandtrafiknätet. Idag separeras blandtrafiknätet från parkvägnätet med kantstenar och bilparkering framför anknytningspunkterna. En cykelresa börjar ofta med cykling i park- eller lokalnätet och brister i dessa nät kan försämra uppfattningen om komforten och kvaliteten som helhet. Ett mål bör sättas om att ta bort hindrande kantstenar och parkering t.ex. i samband med gatuarbeten, upprustningar eller tillgänglighetsarbeten. Utmed Stockholms stränder finns många omtyckta cykelstråk för fritidscyklning och även pendlingscykling och där finns på vissa platser träd eller stolpar och staket som är olyckligt placerade. Ett exempel är vid Norr Mälarstrand nära Rålambshovsparken där cykelbanan gör en gir runt ett träd. Dålig sikt och trångt manöverutrymme ökar risken för olyckor.

### **Inventera hela cykelnätet**

Planen har klassificerat pendlingsstråk, huvudstråk och lokala stråk. Men inventering och åtgärdsförslag finns endast för pendlingsstråk (se s 16). Detta innebär att det är svårt, ja nästan omöjligt, att bedöma funktion och kvalitet på hela systemet. Helheten är ju av avgörande betydelse för hur attraktivt, funktionellt och säkert det kommer att bli att cykla i Stockholm. Resultatet blir att cykelplanen inte omfattar hela stadens infrastruktur utan bara en mindre del, ett antal utpekade pendlingsstråk. Man kan också undra hur säker klassificeringen blir om den inte föregåtts av en inventering av en större del av stadens omfattande vägnät. Risken är att man missar något. Inför slutversionen av planen bör en inventering av hela nätet göras.

### **Utse en väghållare för att minska fragmentiseringen av cykelvägssystemet**

En stor del av cykelvägnätet (såväl pendlings-, huvud- som lokalstråken) i Väster- och Söderort sorterar under respektive Stadsdelsförvaltning/Stadsdelsnämnd (i innerstaden är det endast ett fåtal sträckor). I hela staden är det 14 st stadsdelsförvaltningar varav 10 återfinns i ytterstaden. Dessa förvaltningar har väldigt varierande möjligheter och resurser till investeringar, reinvesteringar samt drift och underhåll. Likaså är det stor skillnad i personella resurser och kompetens vad gäller cykeltrafik. Man upplever som cyklist stora variationer när man färdas i systemet. I en del områden finns det bommar och betonggrisar tvärs över cykelbanan, en sträcka snöröjd men vid stadsdelsgränsen upphör snöröjningen, beläggningen på cykelbanan varierar och likaså beskärning av häckar och buskar. En liknande problematik finns på när man cyklar genom flera kommuner. Fragmentiseringen av systemet förstärks därför om ansvaret är allt för uppdelat i geografiska ansvarsområden. Denna fragmentisering av ansvaret måste hanteras och en strategi för det bör redovisas i planen. En vettig lösning

---

skulle vara att låta ansvaret för drift och investeringar för pendlingsstråken och huvudstråken ligga centralt hos trafikkontoret på samma sätt som biltrafiknätet hanteras.

### **Spårvagnar i Stockholm**

Föreningen ställer sig positiv till utbyggnad av spårvägsnätet i Stockholm och att stombussnätet successivt ska ersättas med spårvagnstrafik. Många framstående spårvagnsstäder i Europa är och också stora cykelstäder. Bland många cyklisterna i Stockholm finns dock farhågor om att spårvagnar kan försvåra för stadens cyklisterna. Stockholms stad måste arbeta med frågan så att spårvagn och cykel fungerar sida vid sida och att satsningar på spårväg och cyklisterna inte hamnar i konflikt med varandra. Det är angeläget att ta till sig internationella erfarenheter och se till att spårvägssatsningen inte försvårar för cyklisterna. Vid cykelpassager över spår finns t.ex. speciella gummifyllningar som gör att cyklisterna inte kör ner med framhjulet i spåren. Sådana exempel och liknande bör staden ta del av från Europas spårvägssstäder.

### **Rikta beteendekampanjer också till lastbil, taxi och personbilsförare**

Beteendekampanjerna bör riktas brett inte bara till befintliga cyklisterna utan också till de trafikanter som idag genererar buller, avgaser, dödsolyckor och gör anspråk på större delen av vägytan t.ex. lastbilsförare, taxiförare och personbilsförare i allmänhet. Ett viktigt budskap är att det finns stora fördelar med att cykla och att som motorfordonsförare är det viktigt att respektera regler om att inte parkera på trottoarer, cykelbanor och cykelfält samt att hålla hastighetsgränserna. Ett farligt och dåligt trafikbeteende hos motorfordonsförarna minskar cykeltrafikens attraktivitet förutom att vara en hälso- och säkerhetsrisk.

Beteendekampanjerna bör låta de positiva budskapen (t.ex. hälsa, miljö, stadsliv) ta mer plats än de negativa budskapen (skador, regelefterlevnad och hjälm). Historiskt har informationskampanjerna varit obalanserade och mest handlat om negativa aspekter vilket i sig ger en överdrivet negativ bild av cyklingens stora bidrag till samhällsekonomi och folkhälsa. De som t.ex. utför vägarbeten bör också bli föremål för riktad information så att trafikordningsplaner upprättas och följs utan att det leder till stora konsekvenser för cykeltrafiken.

Kampanjer där brukarna involveras t.ex. Trafikkontorets: "Bort med kanten" är bra och bör utvecklas. Det ger möjligheter för cyklisterna att hjälpa till och bli mer aktiva i att kräva god kvalitet. Kampanjer mot bilskjutsning till skolor och förskolor kan ge dubbeleffekt eftersom det kan påverka också föräldrarnas (bilskjutsarna) färdmedelsval.

### **Utvärderingen behöver bli tydligare**

Utvärdering av planen känns viktigt men aningen vag. Om uppföljningen av planen blir dålig riskerar det att bli en hyllvärmare som inte används av staden internt och av externa aktörer. Det är viktigt att precisera om den ökade cyklingsandelen gäller både barn och vuxna. En indikator som fångar upp kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik bör tas fram eftersom det är en typ av cykling som har stor potential och kan vara ett enkelt steg till längre pendlingscykling. Målet om barn som cyklar till skolan bör mätas med hänsyn tagen till säsongvariationer. Gärna både sommaren och vintern för att fånga upp vinterdriftens påverkan på cykling för barn. Målet om säkrakorsningar bör formuleras så att det är både säkra och framkomliga korsningar annars riskerar man att premiera lösningar där cyklisterna får stanna stup i ett. Målet om cykelparkering kan kompletteras med fastighetsägares cykelparkering.

---

Antalet stopp vid cykling i pendlings- och huvudnäten vid olika tider bör utvärderas eftersom stopp och inbromsningar är en viktig indikator på resans kvalitet. Idag är trafiksignalsystemet ofta utformat för att gynna framkomlighet för motortrafik på bekostnad av fotgängare, cyklister och korsandetraffic. Signalanläggningarnas funktion för cyklisterna behöver därför utvärderas löpande.

### **Lång genomförandetid för planen**

Tiden för genomförande av planen är lång och behöver kopplas till en tydligare finansiering. Målen för ökad cykeltrafik bör också sättas högre.

### **Samverka med SL är viktigt**

SL har en viktig roll för att öka kvaliteten på kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik. Möjligheten att ta med cykeln på kollektivtrafik på land och på vatten bör utvecklas liksom parkeringsmöjligheterna vid stationer, hållplatser och bryggor. Priset för att ta med cykel i hamntrafik på djurgårdsfärjorna bör också utvärderas. Naturskyddsföreningen i Stockholms län ser positivt på ett framtida sjöbussystem på Stockholms vatten och ser med glädje på Sjövägens (båt mellan Nacka-Lidingö-Nybroplan) satsning där man kan ta med sig cykeln. Vid planeringen av ett framtida sjöbussystem i SL:s eller någon annans regi ska det i upphandlingskravet ingå att cyklar ska kunna transporteras på båtarna.

### **Utveckla driften**

Driften av cykelbanor kan utvecklas vad gäller metoder, material och fordon. Ett exempel är ”cykelmyrorna” i gatan som markerar var cykelbanan är, de är upphöjda precis som ”rumble strips” fast de inte har samma funktion. Att de sticker upp gör att de försämrar komforten, gör att rumble strips får mindre effekt och dessutom plogas många cykelmyror bort varje år. Tillsammans med tillverkare borde bättre lösningar kunna tas fram. Ett utvecklingsarbete för cykelbanedrift borde lanseras.

Margareta Olofsson

T.f. ordförande

Naturskyddsföreningen i Stockholms län

---