



Naturskyddsföreningen
Stockholm

Yttrande över cykelstaden - remissversion av cykelplan för Stockholm 2021, dnr. T2021-00262

2021-08-30

Till
Trafikkontoret

Stockholms Naturskyddsförening (nedan föreningen) ger nedan synpunkter på remiss över Stockholms cykelplan.

Sammanfattning:

- Cykelplanen är en bra grund för fortsatt arbete men finns ett antal saker som kan behöva förbättras i dokumentet
- Ambitionen att Stockholms stad ska bli en av Europas ledande cykelregioner är välkommen, dock är de nordiska grannhuvudstäderna redan långt före Stockholm i rankingar
- Oklar vad som ska ske efter 2022, cykelplanen borde titta längre bort
- Cykelplanen bör ta upp att det är avgörande att ekonomi måste finnas långsiktigt gällande investeringar och underhåll
- Trafikkontoret bör i fortsatt arbete analysera sådant som ingår i mätningarna som är knutna till det s.k. Köpenhamns-index
- Det behövs förmodligen en "cykelgeneral" som får en helhetssyn
- I arbetet med framkomlighet bör det framgå i cykelplanen att ytor för bilister kan behöva krympas på bekostnad av ytor för cyklister
- Viktigt att det satsas på cykelparkeringar
- Arbetsmetod med backcasting vore bra

Cykelplanen övergripande

Föreningen har inte haft tid att detaljgranska denna cykelplan. Det som står i förslaget till ny cykelplan är i de flesta avseenden självklarheter som vi ser det. Det är självklart att åtgärder ska sättas in för att göra Stockholm till en cykelvänligare stad. Föreningen ser dessvärre att årtalen som nämns verkar sträcka sig till 2022 bara. Cykelplanen fortsätter väl bortom detta ändå, men det hade varit bra med en tydlighet vad som är att vänta på kort och lång tid. Visionen bort mot 2040 är bra men årtal bortåt 2025/2030 kunde ha kommit i mer också.

Mål och planeringsinriktningar

De sju mål som tas upp i cykelplanen är bra och lägger en bra grund för att Stockholm ska fortsätta förbättras gällande cykelvänlighet. Det är viktigt att andelen som väljer cykeln ökar bedömer föreningen då det får positiva sidoeffekter som att trängseln i kollektivtrafiken minskar och färre tar bilen till jobbet.

Det föreningen kan sakna är att det bör finnas mål som anger att kommunens organisation ska utformas bättre för cykelstaden. I takt med att fler cyklar behöver också kommunen bli bättre på att reagera på medborgarnas synpunkter, klagomål och önskemål. Det skulle förmodligen vara bra med ett "cykelgeneral" i Stockholm som tog ett helhetsgrepp om cyklingsrelaterade frågor. En "cykelgeneral" skulle på strategisk nivå kunna analysera hur Stockholm kan kopiera goda exempel från andra städer

Som alltid när det gäller mål så efterfrågar föreningen mer tydlighet hur målen ska följas upp. Är målen mätbara med indikatorer?

De sex planeringsinriktningar som nämns är också fullt rimliga i alla avseenden. Föreningen vill även här betona att kommunens organisation behöver förstärka sin organisation för att alla dessa planeringsinriktningar ska lyckas. "Förstärkt cykelorganisation" inom Trafikontoret vore därför en rimlig planeringsinriktning också. Föreningen här allt för ofta hur cyklister påtalar brister som inte åtgärdas snabbt nog. Det gäller buskar som inte klipps och grus som inte borstas upp på våren etc.

Ökad framkomlighet

Föreningen ser positivt på hur cykelplanen betonar framkomlighet. Föreningen anser dock att cykelplanen bör formulera behovet av att begränsa gatutrymmet för privatbilar för att ge gång- och cykeltrafik utrymme. Det kan göras genom att:

- införa fler bilfria gator (med undantag för nödvändig godstransporter)
- låta biltrafik vara tillåten endast mellan vissa valda tider (då cyklisterna är färre)
- pröva att stänga av stänga av ett bilkörfält om det finns två körfält under en testperiod

Föreningen anser att ett antal cykelbanor skulle behöva breddas ytterligare för att ge en god standard i stråk där väldigt många cyklister passerar varje dag.

Föreningen kan förstå att biltrafik och annan trafik måste få plats i vissa huvudstråk men samtidigt så vill vi framföra att man i Oslo har börjat införa en bilfri zon i city. Stockholm borde följa upp hur det går för Oslo efter en sådan omvandling från bildominerande ytor till ytor för cykel och gångtrafik.

I Stockholm finns antagligen fler möjligheter att omvandla mindre viktiga stråk till bilfria stråk. Bara som exempel: gatorna som korsar Biblioteksgatan - stäng av all biltrafik på Lästmakargatan, Jakobsbergsgatan, Mäster Samuelsgatan, Smålandsgatan. Föreningen har i tidigare remissvar för t.ex. Slussen betonat vikten av att den nya bron inte får karaktären av en motorled för bilar utan att

cyklister och kollektivtrafik får en betydande del av utrymmet på denna bro. I dagsläget är det oklart hur cykelbanorna slutgiltigt blir på guldbrun men föreningen anser att de behöver bli mycket bredare än vad det var tänkt från början när beslutet togs för detaljplanen.

Cykelparkeringar

Antalet väl utformade och ändamålsenliga cykelparkeringar måste öka. Många bör vara väderskyddade och ha god belysning. Ett system för att forsla bort övergivna cyklar behövs (trasiga skräpcyklar tar upp plats). Det behövs även cykelparkeringar som är synliga (lätta att hitta till) vid alla samhällsfunktioner (skolor, arbetsplatser, livsmedelsaffärer, bibliotek, idrottsanläggningar, museum etc etc).

Cykelplanen måste åtföljas av rejäla ekonomiska satsningar

Föreningen vill understryka att cykelinfrastrukturen kräver betydande belopp årligen nu för att hålla uppe tempot i cykelsatsningar. Investeringspengar måste finnas givetvis men underhållspengar för cykelbanor är minst lika viktigt.

Köpenhamn uppger att de satsar motsvarande ca 400 kr (40 euro) per invånare i cykelinfrastruktur, se mer om detta nedan under Köpenhamn. Det skulle vara värdefullt att få klarhet i hur mycket Stockholms satsar per invånare. Det uppges av Stockholms stad att mellan 2019 och 2022 investeras ytterligare en miljard kronor i cykelinfrastruktur. Det är en stor summa pengar, men samtidigt är Stockholms stad en väldigt rik kommun och beloppet en miljard är fördelat över tre år.

I Oslo har Oslo kommun lagt upp en budget som anger att staden ska satsa 350–450 miljoner per år fram till 2025. Då Stockholms stad är en större stad än Oslo bör Stockholm satsa betydligt mer. OslOs befolkningsstorlek är drygt 60 % av Stockholms befolkningsstorlek vilket skulle innebära att satsningen i Stockholm skulle innebära 500 - 650 miljoner per år till 2025. Det finns även uppgifter om att Oslo ska satsa motsvarande 1 miljard dollar till 2030 på cykelinfrastruktur, men det inget vi hunnit gräva djupare i¹.

Föreningen anser att även om en cykelplan inger inriktningen så bör det för transparensens skull framgå tydligt att ambitionsnivån beror väldigt mycket på hur mycket pengar som finns efter 2022. Föreningen utläser att denna cykelplan vill ta Stockholm till en ny nivå gällande cykling, något som rimligtvis bör föra med sig en ökad årlig kostnad. Här önskar föreningen att cykelplanen skulle kunna vara tydligare och markera detta mer i planen.

Nya cykel-fordon

Föreningen ser positivt på att cykelplanen tar upp att det tillkommit många typer av cykelfordon i Stockholm, inte minst elcyklar. Föreningen vill understryka att cykelmiljön i Stockholm redan idag är mycket mer dynamisk med flera olika typer av cykelfordon som vill fram. Detta skapar ännu större behov generösa ytor för dessa olika typer av cykelfordon. Lastcyklar är breda och kommer bara öka i gaturummet, samtidigt som övrig cykeltrafik ökar.

1

<https://www.fastcompany.com/3057592/norways-plan-to-get-rid-of-cars-involves-a-new-billion-dollar-bike-highway>

Med utvecklingen av nya cykelfordon öppnas nya möjligheter. Bl.a. kan föreningen se potential i att transporter/bud kan ske med cyklande sista-milen-lösningar (tex Move my bike etc).

Inom en snar framtid kan nuvarande ganska nybyggda cykelbanor anses allt för snålt tilltagna för att alla cykelfordon ska få plats och här behöver antagligen Trafikkontoret göra olika scenarier för arbete förebyggande, alltså försöka bygga ut cykelinfrastrukturen innan det uppstår allvarliga problem.

Backcasting

Föreningen hade gärna sett att ordet backcasting nämndes i cykelplanen. Backcasting utgår ifrån ett önskat framtida tillstånd och prognosticerar vilka nödvändiga steg som "togs" för att komma dit. Föreningen hade gärna velat se t.ex. workshops med cykelintresserade föreningar och andra aktörer där backcasting finns med som en röd tråd. Detta kanske fortfarande kan komma till stånd innan denna cykelplan beslutas, helt enkelt för att få in max med inspiration till denna cykelplan som antagligen kommer gälla ett flertal år framöver.

Kommunal samverkan viktigt

Föreningen delar helt slutsatsen att det finns stor potential för ökad arbetspendling med cykel i Stockholms stad såväl som i övriga länet. Att pandemin har visat att många stockholmare har potential att ändra sina resvanor är mycket intressant. Enligt föreningen är det nu extra viktigt att försöka hålla kvar alla som börjat cykla under pandemin och samtidigt stimulera ännu fler till att börja cykla.

Det är oerhört viktigt att Trafikkontoret i sin planering eftersträvar att samordna cykelinfrastruktur över kommungränserna så att de som arbetspendlar mellan Stockholms stad och en annan kommun får en god cykelinfrastruktur över hela sträckan.

Utförda åtgärder tidigare fram tills nu

Föreningen vill berömma Stockholms stad för att många cykelbanor har tillkommit sedan den förra cykelplanen togs fram. År för år har situationen blivit bättre för många cyklister. Nu så börjar åtskilliga stråk få en standard som är godtagbar, d.v.s. når upp till en bredd som ändå möjliggör omkörning, underlaget är bra och det finns inga hinder som man riskerar att krocka med.

På flera ställen anser föreningen att cykelsatsningarna inneburit lågt hängande frukter, d.v.s. åtgärderna har varit helt nödvändiga och borde ofta åtgärdats för länge sedan. Fortfarande finns lågt hängande frukter kvar i kommunen bedömer föreningen, men framöver finns det skäl att göra betydligt mer kraftfulla insatser för att gynna cyklister. I flera Europeiska städer görs omfattande satsningar på cyklister med nya broar, avstängda bilvägar, cykel-motorvägar etc. som visar på att cykelinvesteringar får ta plats och kosta mycket i gaturummet.

Visionen som en av de ledande cykelregionerna i Europa

Föreningen anser att det är utmärkt att det i cykelplanen tydligt finns en vision om att Stockholm har ambitionen att bli en av Europas ledande cykelregioner. Föreningen vill uppmärksamma att det finns olika rankingar sedan flera år som ger en indikation på hur väl olika städer står sig gällande cykelvänlighet jämfört med andra städer. Sedan 2011 har det gjorts en ranking vartannat år med en

jämförbar mätmetod, kallad Köpenhamns-index (Copenhagenize Index). Sedan 2011 har Stockholm kommit med på denna "topp-20-ranking" bara en gång då Stockholm hamnade på plats 14 år 2011². Senaste resultatet är från 2019 och här framgår att Europeiska städer dominerar i tio-i-topp-listan, på plats 11-20 är det mer blandat med städer i olika delar av världen. Det finns skäl att poängtera här att tre nordiska städer finns på tio-i-topp-listan där Köpenhamn hamnar högst upp i rankingen av alla världsstäder. De två andra nordiska städerna är Oslo på plats sju och Helsingfors på plats tio.

Nedan återges citat³ från rankingen över Köpenhamn, Oslo och Helsingfors där det kort beskrivs vilka framgångsrika steg de tagit för att bli cykelvänliga städer:

Helsingfors:

"More than 1,300 kilometres of cycling infrastructure, plus the bike-first reorientation of the lively Hämeentie boulevard and survey results showing that 74 percent of residents feel safe cycling in the city. Helsinki has been doing a lot right in terms of bike-friendliness for several years. For example, since 2018 bicycles can travel free of charge on public trains. And especially useful for a Scandinavian city, bike infrastructure is also getting more attention when it comes to snow removal."

Oslo:

"The Norwegian capital is the big winner of the latest Copenhagenize Index: From 19th place it went up to 7th place - the biggest jump of all cities. The upswing is a consequence of the city's 2015-2025 Bicycle Plan, which sets new mobility priorities with several measures: Cars have been banned from the 1.3 square miles around the city center since 2017, and thousands of car parking spaces have given way to bikes and pedestrians in recent years. There are financial incentives for individuals and businesses to buy cargo bikes, and even the snowy winter becomes less of a problem thanks to 400 urban bikes with winter wheels."

Köpenhamn:

"The most bike-friendly city in the world is and remains Copenhagen. The Danish capital has been at the top of the ranking since 2015. 62 percent of work and school journeys here are made by bike. On average, the city invests 40 euros per inhabitant in cycling infrastructure, including new cycle bridges, 167 kilometers of new cycle paths into the surrounding countryside, as well as lighting, signage and repair stations.

Föreningen kan förstå att det är svårt att jämföra städer och att det inte är helt rättvisa förutsättningar alltid, Köpenhamn är relativt platt exempelvis vilket är bra för cykling. Oslo är dock delvis kuperat som Stockholm så det finns likheter mellan de andra nordiska städerna och Stockholm som ändå gör det intressant att ställa Stockholm bredvid Köpenhamn, Oslo och Helsingfors. I sammanhanget kan nämnas att Malmö kom på plats fem i rankingen 2015. Då Malmö fick pris 2015 fick staden mycket beröm för sitt arbete med cykelsatsningar i staden.

² <https://copenhagenizeindex.eu/>

³ <https://www.ispo.com/en/markets/these-are-10-most-bike-friendly-cities-world>

Trafikkontoret bör känna till Köpenhamns-index då det är en känd lista över världens mest cykelvänliga städer. Föreningen bedömer det som värdefullt ifall Trafikkontoret använder olika metoder för att utröna vad Stockholm gör bra och mindre bra gällande cykelsatsningar. Att regelbundet analysera Stockholms cykelsatsningar utifrån Köpenhamns-index skulle definitivt kunna vara en metod för att få mer perspektiv på det som görs för cyklisterna i Stockholm. Att föreningen återger vad juryn för Köpenhamns-index säger om Köpenhamn, Oslo och Helsingfors är för att det ska framgå klart och tydligt vad dessa städer har för vinnande koncept. Dessa vinnande koncept är knappast något som ligger bortom orimlighet för Stockholms del.

För Stockholms Naturskyddsförening
Anders Tranberg, ordförande