

Staden satsar för ensidigt

SCS har fått Stockholm stads digra Cykelplan 2012 på remiss. Denna skall gälla ända fram till år 2030 och både detta och angreppsvinkeln tycker vi ger svårigheter. Inte ett ord om breddcykling – allt skall anpassas till vardagstrampande under högttrafiktid. Läs vårt remiss-svar nedan och kom gärna med egna synpunkter.

● Cykelplanen är pedagogisk och tydlig, men spänner över en ovanligt lång period. Vad som är målet år 2030 blir då nästan sekundärt, jämfört med vad som skall uppnås under förslagsvis den närmaste 5-årsperioden. Grundläggande måste vara att man åter börjar **mäta cykeltrafiken** på ett vettigt sätt, så man vet vad man håller på med. Målsättningen 2030 på 15 % av resorna i staden under HÖGTRAFIK (?) verkar något underlig, avvikande och nedvärderar allt annat cyklande. För de nödvändiga mellanperioderna saknas mätbara mål helt.

Och sloganen heter ”**ökad och säker trafik**”. Liknande var målsättningen år 2000, när Vägverkets stora utredning publicerades. Rikssnittet på 12 % skulle då öka till 16 % på ett decennium. Nu med facit i hand visar det sig i stället att **cyklandet har minskat till 9-10 %**. Mätningarna är numera ganska oregelbundna, så allting får tas med viss reservation. Stockholms innerstad går här mot strömmen, men från en låg nivå, varför vi tycker det är extra riskabelt att bara fortsätta efter samma mönster, som om ingenting hänt. I stället måste man väl noga analysera varför?

Vi har läst någonstans att cykeltrafiken inom Stockholm idag omfattar ca 6 % av samhällsresorna. Och det låter kanske inte så mycket jämfört med Lund, Malmö och Köpenhamn med 30-40 %. Att detta låga tal huvudsakligen skulle bero på att Stockholm är ”en ny cykeldestination” tror vi inte på – det beror säkerligen på många andra mer väsentliga faktorer.

Tänkvärt kan väl också i detta sammanhang vara att en storstad som Peking efter några decennier av välstånd (läs bilrevolution) – där i stort sett alla tidigare cyklade – under de senaste 20 åren lyckats minska cyklandet från 80 till 20 % och nu har som ny målsättning att åter höja detsamma till 25 % med kampanjer fram till 2015.

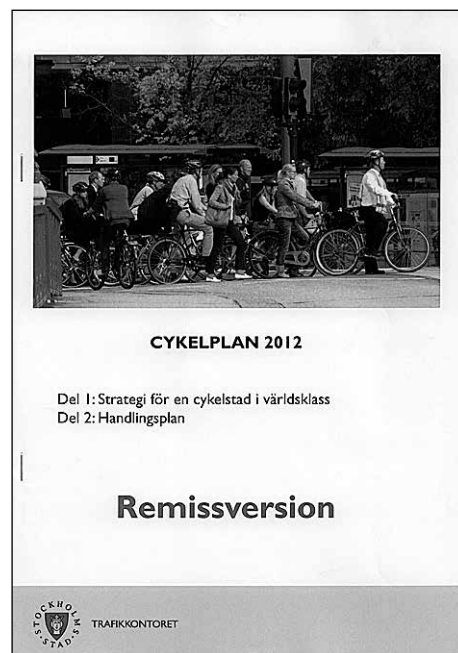
Vägverksutredningen år 2000 åtföljdes inte av någon penningpott, men flertalet kommuner i landet fortsatte ändå att bygga ut sina gc-nät och cykelolyckorna minskade påtagligt. Till viss del även kanske beroende på det minskade cyklandet, men i alla fall. Men varför minskade cyklandet, trots all propaganda? Ja, SCS har några teorier.

● Separationen mellan bil och cykel inom tätort (vilket vi är helt positiva till) gör att **bilarna också kommer fram snabbare**. Det är bara under högttrafiktid och på vissa sträckor, som cyklisterna är effektivare. Under övrig tid kommer man fram snabbt och smidigt med bil precis överallt i huvudstaden. Stockholm satsar dessutom enorma summor på biltransporterna varje år, vilket gör att fler naturligtvis skaffar sig bil. Bilinnehav är högstatus inom regionen och stockholmarna är kapitalstarka. Staden är dessutom sedan länge uppbyggd kring privatbilismen med alla externa köpcentra, obekväma transportmöjligheter på allmänna färdmedel etc. Även om man infört biltullar (för att i första hand öka framkomligheten för bilister i innerstan?), så räcker uppenbarligen inte detta för att man även skall ställa bilen och börja cykla till

jobbet i någon större utsträckning.

● Att göra denna ensidiga jättesatsning på pendlingscyklandet kan därför komma att slå helt fel, om man inte samtidigt inför **kraftiga restriktioner för bilåkandet**. Sådana restriktioner måste dessutom utformas så att det drabbar alla någorlunda lika oavsett plånbok, vilket inte är helt lätt. SCS tror att gör man inte detta, så är chansen liten att lyckas – det räcker inte med bredare och bättre cykelvägar. Vi har redan idag ett ganska skapligt cykelvägnät – betydligt bättre och mer omfattande i förort än i stadens centrala delar, vilket förstås är en komplikation.

Men vi tror det finns fler orsakssamband som inte berörs. Det är inte alls så hälsosamt att varje dag under högttrafiktid ta sig fram alldeles



nära de stora bilflödena. Dels ventilerar cyklister mycket luft, dels är partikelhalter och avgaser redan nu mycket höga inom staden. Befintliga och tillkommande cykelstråk är ju av ”effektivitetsskäl” planerade att gå alldeles utmed dessa bilflöden. Detta är, tror vi, en begränsande faktor både för dem som redan cyklar och för de eventuellt tillkommande. Lagg därtill allt buller, så blir ju inte läget bättre. Man måste alltså bättre belysa ”slutsumman” av denna ekvation ur hälsosynpunkt.

● Bilinnehavaren, skoleleverna och alla andras vardag har blivit väsentligt mer fysiskt passiv under senare decennier. Tröskelvärdet för att ställa bilen, att inte bli skjutsad till skolan etc, har blivit högre. Vi tror inte denna ”lathetsfaktor” kommer fram i undersökningarna. Det tar dessutom ett bra tag i början och även inför varje säsong, innan cyklisten känner den sköna styrkan och lättheten i trampandet.

● Målsättningen med cykelplanen är här uttryckligen **att cyklandet skall öka**. Att där-

för som här enbart satsa på vardagstrampandet är enligt vår åsikt riskabelt – och att helt förbigå fritid, motion och turism ur detta perspektiv obegripligt. Vi har inte läst något dokument på senare år, som så totalt utesluter dessa begrepp. Områden som dessutom centralt numera behandlas ”likvärdigt” med andra målsättningar. Här får nog Stockholm tänka om radikalt, särskilt som huvudstaden utgör en jätteattraktion för pedalartrampare alla kategorier. Dyra problem att lösa i storstad gäller främst dem som skall fram snabbt och närmsta vägen. Insatser inom fritid och turism är förhållandevis billiga.

● Stockholm skall bli en ”**cykelstad i världsklass**”? Jo, det är förstas möjligt, vad man nu anser ingår i detta begrepp. I vart fall har vi råd att omfördela medel, så att fler skulle kunna välja rätt färdmedel och må väldigt bra av detta. Men det fordrar en långsiktig satsning samtidigt som man vågar greppa åtgärder mot den ökande privatbilismen. Sedan får man kanske slänga in ytterligare en brasklapp vad gäller ett försämrat utomhusklimat, som redan verkar vara över oss – beroende på ökade utsläpp av växthusgaser. En del verkar redan föredra att sitta inomhus och trampa.

En klart begränsande faktor i detta sammanhang utgör Stockholms alla vackra vattenspeglar, som i turistsammanhang är en stor tillgång, men för pedalartrampare utgör ett stort hinder. Här vill vi gärna framhålla SCS:s förslag ”**GC-båten**” (bifogas) samt en önskan om bättre cykeltransportkapacitet på befintliga båtlinjer. Moderna båtar blir alltmer slimmade – snart finns inga rimliga cykeltransportmöjligheter över vatten i en sjöstad som Stockholm – om ingen går in och sätter upp villkor. Fler smidiga (bil)färjelinjer vore även positivt – bl a Hässelby-Färingsö och Lidingö-Nacka.

● Cyklande är en säsongsföreteelse, även om ett varmare klimat förlänger och redan har förlängt barmarksperioden väsentligt. En väl fungerande kollektivtrafik är ett måste vintertid, för att stimulera ett ökat trampande. Att prioritera vintercykelvägar i centrala stan, med alla de problem på en begränsad yta som här uppstår, känns inte särskilt realistiskt. Fler vintercyklister innebär troligen fler olyckor, även om helt separerade system uppnås. I vart fall finns de angelägnare alternativ.

Parkeringsproblemet

Lånecyklar i all ära, men de berör bara ett begränsat behov i innerstaden. Man kan börja på dagis, där alla goda vanor ju bör starta. Sedan söka lösningar från småskolan till högskolan – här finns oftast utrymmen som utnyttjas dåligt. Därefter alla näringsställen och slutligen förstas arbetsplatserna – annars är det väl små möjligheter att lyckas med den skissade satsningen.

Hemmavid har väl var och en löst problemen hjälpligt, men det är ingalunda lätt där heller – när vi lever i ett samhälle med så mycket meningslös skadegörelse och så många cykelstölder.

”Staden kan hjälpa till med information” – det var inte mycket. SCS har ju inte lösningen på detta stora problem, men skulle inte någon form av modulsystem kunna tas fram, så att inte var och en behövde möta samma motstånd i problemlösandet.

Dessa moduler kunde sedan multipliceras allt efter behov och t o m ingå under ett skal i ett parkeringshus på de allra mest behövande platserna. Modulerna skulle givetvis då vara väderskyddade och belysta och placeras på platser med god insyn.

Cykelvägvisningen

Vikten av en tydlig och estetiskt tilltalande skyltning har vi länge påtalat. Är det så att ni redan funderar på att plocka ner den nuvarande, som bara har 10 år på nacken? Denna syns dåligt, är svåräst i cykelfart och har målpunkter, som få känner till – i vart fall om man inte är stockholmare eller är obekant med huvudstadens namnflora. Vi föreslog då (för femton år sedan) ett nummer- eller färgsystem. Vilket med liggande förslag torde vara helt nödvändigt.

Cykelvägnätet

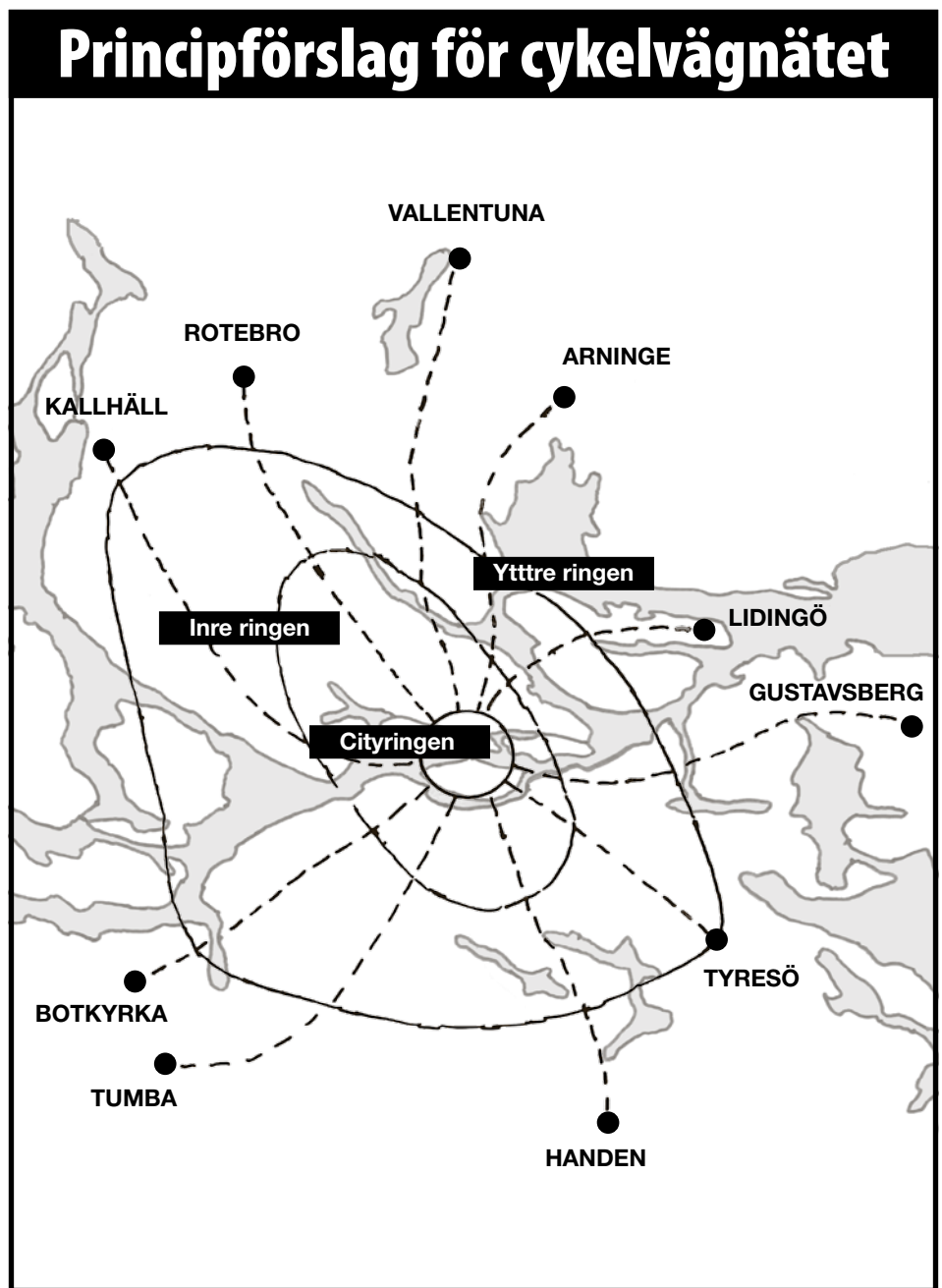
Man föreslår här ännu ett nytt begrepp – pendlingstråk. Vi har ju redan de interkommunala cykelstråken – vad gör vi av dem? De finns ju nu mer eller mindre, efter en mycket lång uppbyggnadsperiod. Och berör alla grannkommuner. För cykla-till-jobbet-cyklisten spelar ju kommungränserna ingen som helst roll.

Därför måste väl Stockholmsområdet ses som en helhet. Skall de interkommunala stråken nu plötsligt övergå i "pendlingsstråk"? Att ha bägge systemen torde vara obegripligt. Pendlingsstråken i sig är svåra att förstå – att pendla till någonting skall nu alltså vara högsta status – till vad avgör man då själv?

Vi skulle gärna se ett enklare system, som man kan länka in i sin egen "mentala karta". Huvudstråk fattar alla har bättre kapacitet och förutsättningar. Men dessa får inte vara för många – det liggande förslaget har så många varianter att det inte går att greppa utan kartläsning och utan numrering duger ju inte ens kartan.

SCS föreslår en enklare struktur – en CITYRING, en INRE RING och en YTTRE RING + ett antal radiella stråk, som ekrarna i ett cykelhjul (förslagvis fem till antal och färgmarkerade) – se bifogad skiss. Dessa utvalda gc-vägar kunde utgöra HUVUDSTRÅK (ett begrepp som alla förstår) och innanför dessa bildade "segment" så kompletterar de LOKALA stråken.

Sedan finns naturligtvis ett antal cykelvägar, som inte ingår i några stråk alls. Var man lägger dessa ringar (eller ellipser) och "radier", att de avbryts av vatten på sina ställen (kan ju åtgär-



das) och att de kanske inte blir helt formbara – det får man leva med. Men vitsen med uppbyggnad skall vara att den blir så pass enkelt att de flesta kan memorera den.

Vi tror att ett sådant upplägg skulle underlätta för många vardagstrampare. Turisterna har ju redan ett antal väl skyltade leder med ett helt annat syfte. □



TITANIC SJÖNK
SOLSKENS-
OLYMPIADEN
OCH STRINDBERG
DOG....
KUNDE AUGUST
CYKLA ?