RAPPORT

Stockholms cyklister räknas!

Folkpartiet

Sedan början av 90-talet har antalet cyklister i Stockholm ökat stadigt och det är en glädjande utveckling. Att allt fler människor cyklar är en positiv utveckling för hela samhället. Folkhälsan förbättras och trängseln i kollektivtrafiken minskar. Investeringar i cykelbanor är också samhällsekonomiskt lönsamma. Samtidigt ska man inte sticka under stol med att irritationen mellan människor som reser på olika sätt just nu är ganska stor. Bilister är arga på cyklister som inte följer trafikregler, cyklister anser att bilister är hänsynslösa och kör för fort, gångtrafikanter är rädda för att bli påkörda av cyklister på gångvägar etc. Listan kan göras lång på irritationsmoment i trafiken. Det är då viktigt att komma ihåg att bättre förhållanden för cyklisterna sannolikt minskar dessa irritationsmoment.

En vanlig dag cyklar minst 150.000 i innerstaden. Denna ökande trend ställer stora krav på framtidens stadsplanering. Det behövs fler och bättre cykelbanor, bättre underhåll vintertid, moderna tekniska lösningar för att möjliggöra cyklism. Stockholm bör bli en mer attraktiv stad för alla som cyklar och går. Gång- och cykelvägar ska vara vackra, väl belysta, väl underhållna, säkra och lättillgängliga.

De senaste åren har det byggts tio mil nya cykelbanor i Stockholm och det arbetet ska fortsätta, med fokus på att binda ihop existerande gång- och cykelbanor till ett väl sammanlänkat nät. Särskilt illa är cykelmöjligheterna vid exempelvis Tegelbacken. Götgatan är knepig från Skrapan och söderut där cyklar och fotgängare kommer för nära varandra. Dessa stråk behöver förbättras men Stockholm växer snabbt och framförallt behövs nya förbindelser. Alla resor är inte längre in till innerstaden och tillbaka, och satsningar borde därför även stödja tvärförbindelser i förstaden. Inte minst viktigt är att få till stånd cykelbanor till stadens skolor så att fler elever och deras föräldrar kan cykla till skolan. Det är framförallt i dessa områden det nya Stockholm växer fram. Särskilda investeringar bör även göras på de existerande cykelbanor i förstaden där underhållet är eftersatt.

Cykelbanorna ska vara väl avskiljda och tydligt utmärkta så att de skiljs åt från övrig trafik, och skyltningen för cykelbanor måste förbättras. Då fler och fler väljer att cykla ökar också temposkillnaderna, möjligheterna att cykla om ska därför ökas. Detta förebygger både frustration och ökar säkerheten. Alla ska känna att man kan cykla oavsett tempo, och de som tar det lite lugnare ska inte behöva känna att de stoppar upp trafiken. Det är också viktigt att cyklister respekterar de enkelriktade cykelbanorna och inte cyklar ”i fel riktning”.

Bilar och cyklister måste kunna samsas de gånger deras vägar möts. Cyklister måste visa hänsyn och vara medvetna om att de inte är lika synliga som bilar i döda vinkeln och liknande. Bilister måste visa större respekt för cyklisternas körfält. Bilar som stannar eller parkerar i cykelbanor utgör en fara för cyklister då de många gånger tvingar ut dessa i bilarnas körfält. Cykelbanor måste ha samma status som andra körfält och inte ses som någon extrafil för biltrafik. Bilar som blockerar cykelbanor ska därför snabbt bötfällas. Denna typ av beivring ska också vara prioriterad.

Inom staden görs många korta resor med bil. En person med 5 km till jobbet som cyklar istället för att köra en normal bensinbil minskar utsläppen av koldioxid med omkring ett halvt ton per år. Staden ska underlätta för människor att gå och cykla. Kollektivtrafikens tillgänglighet och gång- och cykelmöjligheterna ska spela en viktig roll i stadsplaneringen. Det bör vara möjligt att, som i andra storstäder, att kunna ta med cykeln på tunnelbana och pendeltåg. Bussar bör även utrustas med cykelhållare så att det blir möjligt att ta med cykeln

på bussen. Om cykeln tilläts fraktas på tunnelbanan och andra kollektiva färdmedel så skulle den vara attraktiv även på längre sträckor, och fungera som ett bra komplement till kollektivtrafiken. Ett ökat kombinationsresande är önskvärt ur såväl klimat- som hälsosynpunkt. I flera amerikanska städer, så som Phoenix, Los Angeles och San Diego, där bilen har en långt mer central roll, är bussar utrustade med cykelhållare. Staden bör driva på för att SL, som utreder frågan, gör detta möjligt.

I samband med ombyggnaden av Slussen beräknas behovet av cykelparkeringar till omkring ett tusen i anslutning till tunnelbanan och även i planeringen av Citybanans pendeltågstunnel nämns siffror på omkring ett tusen cykelställ vid banans tre stationer. I många andra städer kan man på ett enkelt och säkert sätt parkera sin cykel vid större tågstationer. Så är det ännu inte i Stockholm. Vid Centralen och andra kollektivtrafikknutpunkter måste det därför nu skapas stöldsäkra, trygga och lättillgängliga cykelparkeringar. Också i ytterstan behövs fler cykelparkeringar, inte minst som ”infartsparkeringar”.

Allt fler människor cyklar året runt och inte endast under sommarhalvåret. Detta måste beaktas i samband med snöröjning så att man inte plogar upp all snö på cykelbanorna. Det är även viktigt att man håller efter växtligheten genom kontinuerlig gallring längs cykelbanorna. Cykelbanorna måste också städas regelbundet. Här fyller Stockholms stads felrapporteringssystem för hinder och fel på cykelvägar/ gator en viktig roll. Tyvärr är tjänsten alldeles för okänd bland Stockholmscyklister och många gånger tar det alldeles för lång tid innan fel som uppmärksammas åtgärdas. Därför bör information om tjänsten spridas genom skyltar längs populära cykelstråk som uppmärksammar cyklisterna på denna tjänst. Det är sedan viktigt att dessa upplysningar som inkommer får en hög prioritet så att tjänsten fyller den viktiga funktion som tanken är.

Som en av Stockholms stora arbetsgivare bör staden föregå med gott exempel och främja cyklande bland anställda. Tjänstecyklar ska finnas tillgängliga och cykelparkeringar bör finnas vid stadens samtliga större arbetsplatser.

Fler pumpstationer ska inrättas längs med hårt trafikerade cykelleder som en service.
Vissa gator bör markeras så att cyklister där ska få cykla mot enkelriktat. Detta bör testas på mindre trafikerade gator – typ S:t Paulsgatan på Söder - som är tillräckligt breda för att detta ska fungera. Staden bör tillskriva regeringen om att ändra lagen så att detta blir möjligt.
Vi bör också se över möjligheten för cyklister att svänga höger även vid rött. För att få trafiken att flyta bättre är det på vissa håll i världen, exempelvis i flera delstater i USA, tillåtet att svänga höger mot rött ljus sedan man förvissat sig om att det inte finns några bilar eller gångtrafikanter i vägen. Detta borde i ett första steg bli tillåtet för cyklister men då måste stopplikt gälla.

Vi vill att
- Cykelmöjligheterna ska prioriteras i stadsplaneringen
- Det ska vara kännbara bötesbelopp och hög prioritet på att snabbt bötfälla bilar som stannar eller parkerar i cykelbanorna
- Det vid Centralen och andra kollektivtrafikknutpunkter ska finnas säkra, trygga och lätt tillgängliga cykelparkeringar.
- Ökade tvärförbindelser i förstaden.

- Fler pumpstationer ska inrättas utmed populära cykelleder
- Där det finns plats skall det anläggas cykelparkeringar runt om i staden.
- Det ska bli tillåtet att ta med cykeln på tunnelbanan och andra kollektiva färdmedel.
- Tillåta högersväng mot rött ljus, antingen generellt eller med hjälp av särskild ramp till höger om ljusstolpen.
- Tillåta cyklister att cykla mot enkelriktat
- Snöröjning och vårstädning i högre grad än idag fokuserar på cykelbanor.
- Trafikljus ställs om så att cyklister får en ”grön våg” likt man har gjort i bl a Köpenhamn
- Vid hus- och gaturenoveringar är det nödvändigt att ta särskild hänsyn till cyklister som oftast drabbas av detta genom att de tvingas ut i bilar och bussars gaturum. Entreprenörer som missköter detta ska kunna vitesföreläggas.
- Underlaget på cykelbanorna ses över. Dåligt underlag tvingar ut cyklister med smala däck ut i bilkörfältet.
- Stockholms felrapporteringssystem för hinder och fel på cykelvägar ska bli en naturlig och effektiv tjänst dit cyklister kan vända sig. Skyltar bör sättas upp om detta längs stadens cykelstråk.
- Nya cykelfält bör vara tillräckligt breda för att möjliggöra omkörningar. Där det är möjligt bör redan existerande cykelfält breddas för att möjliggöra omkörningar.
- Fartgupp på vägen ska lämna plats för cykelkörning vid sidan, om inte särskilda skäl talar emot, t ex att guppet är på ett övergångsställe.
- Skyltningen bör förbättras så att orienteringen förbättras, inte minst för ovana eller nyblivna cyklister.