



Handläggare: Kajsa Pärke  
Telefon: 08-508 21 083

Till  
Älvsjö stadsdelsnämnd  
2012-05-24

## Cykelplan 2012

- remiss från trafikkontoret (ref T2010-313-01743)

### Förvaltningens förslag till beslut

1. Stadsdelsnämnden överlämnar detta tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Stadsdelsnämnden beslutar om omedelbar justering.

Lars Arvidsson  
Stadsdelsdirektör

Margareta Hamrén  
Avdelningschef

### Sammanfattning

Trafikkontoret har tagit fram ett förslag till ny Cykelplan. Den fogar samman de befintliga inner- och ytterstadsplanerna, fokuserar på pendlingscyklister och prioriterar regionala stråk.

Förvaltningen anser att förslaget till Cykelplan är bra. Den ansluter till andra styrdokument och tar upp många viktiga aspekter, som har betydelse för att göra cykeltrafiken attraktivare och säkrare. Förvaltningens synpunkter handlar bland annat om saknade länkar i stråken, skötseln av cykelgaraget, samt drift och underhåll av pendlingsstråken.



## Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom kansli- och serviceavdelningen, samt på tvärpolitiska gruppen för trafik-, miljö- och planfrågor. Ärendet har behandlats i rådet för funktionshinderfrågor, pensionärsrådet och förvaltningsgruppen 2012-05-15.

## Bakgrund

Trafik- och renhållningsnämnden har gett trafikkontoret i uppdrag att ta fram en ny cykelplan. Den ska foga samman de befintliga inner- och ytterstadsplanerna, fokusera på pendlingscyklister samt prioritera regionala stråk. Stockholms stad utökar ambitionerna när det gäller cykling och målet är att konkurrera med städer som Köpenhamn och Amsterdam när det gäller cykelvänlighet och cykelsäkerhet.

Stadens Vision 2030 anger att staden ska ha ett fungerande cykelvägnät och i översiktsplanen Promenadstaden står det att planeringen måste skapa en stadsmiljö och en struktur som främjar gång och cykel liksom att möjligheterna att röra sig i staden till fots eller med cykel på ett tryggt sätt ska vara en central utgångspunkt för planeringen.

De åtgärder som föreslås i cykelplanen är i linje med remissförslaget till Framkomlighetsstrategi. Cykelplanen är den del av Framkomlighetsstrategin där delarna som rör cykeltrafiken konkretiseras och förtydligas. Framkomlighetsstrategin fastslår att en större andel resor ska ske med kollektivtrafik, cykel eller till fots.

## Remissen i sammanfattning

Cykelplan 2012 beskriver Stockholms stads ambitioner för cykelplaneringen fram till år 2030. Planen består av två delar. En strategidel med en mer långsiktig inriktning som beskriver varför det är viktigt att arbeta med många olika delområden för att kunna öka andelen cyklister. Här presenteras också metoder för uppföljning, indikatorer och mål. Andra delen redovisar en handlingsplan där fokus ligger på huvuduppdraget, att redovisa utbyggnadsplanerna för ett sammansatt cykelvägnät för pendlingscyklister.

### Strategi för en cykelstad i världsklass

Cykelplanen syftar till att göra det enklare och säkrare att cykla i staden. Planen ska fungera som ett underlag för planering av cykelåtgärder, både infrastrukturella, drift och underhåll, samt kommunikation. Cykelplanens huvudfokus är att underlätta för arbetspendling med cykel, för befintliga cyklister men också för att få fler att cykla. I remissförslaget till Framkomlighetsstrategin, som är stadens övergripande trafikstrategi, finns ett specifikt mål som gäller cykeltrafiken: *"Andelen av alla resor som sker med cykel ska i högtrafik vara minst 15 procent 2030"*.

För att nå målen om att göra det enklare och säkrare att cykla samt att öka andelen cyklister krävs omfattande infrastrukturinvesteringar och åtgärder som främjar cykling. Det ska finnas ett sammanhängande, kapacitetsstarkt och trafiksäkert cykelvägnät med god framkomlighet. Det krävs även rutiner för en bra vinterväghållning, specifika framkomlighets- och trafiksäkerhetsåtgärder, vägvisnings- och parkeringsåtgärder.

Utöver de fysiska investeringarna föreslår planen också åtgärder som syftar till att informera om cykelåtgärderna samt att samverka med andra parter som har påverkan på cykeltrafikens utveckling.

#### Handlingsplan för en välfungerande cykelinfrastruktur

Handlingsplanen speglar både långsiktiga och kortsiktiga behov. Det befintliga nätet har inventerats, analyserats och klassificerats. Detta har sedan legat till grund för var förbättringar och utbyggnad bör ske.

I cykelplanen redovisas ett nätverk av pendlingsstråk som är prioriterade cykelvägar. Åtgärder på pendlingsstråken är både en breddning av befintliga cykelbanor och fält samt nya cykelvägar. Totalt utgör pendlingsstråken ett nätverk av cykelvägar på 349 km. Av dessa är 77 km nya förbindelser. 212 km är befintlig cykelväg som föreslås breddas för att ge bättre kapacitet. Pendlingsstråken ska ha hög standard och utbyggnaden av dessa förbättrar inte bara för de cyklister som cyklar till och från arbetet utan stråken kommer att vara användbara för alla cyklister vid alla tidpunkter.

Åtgärderna som föreslås i planen speglar en önskvärd standard för att öka kapaciteten där det finns brister idag men också för att möta den framtida cykelökningen. Stråken är inte detaljstuderade vilket är nästa steg och justeringar i standarden kan behövas göras med hänsyn till befintliga förhållanden på platsen.

Föreslagna åtgärder i handlingsplanen utgår från följande fokusområden:

- Sammanhängande och väl utformat cykelvägnät
- Ökad framkomlighet för cyklister
- Förbättrade möjligheter till cykelparkeringar
- Cykelvägvisning och service
- Förbättrad drift och underhåll av cykelvägnätet
- Ökad trygghet och säkerhet för cyklister
- Information, dialog och kampanjer
- Samverkan för kombinationsresor

- Förvaltningsövergripande arbete med kompetensutveckling

## **Förvaltningens synpunkter och förslag**

Förvaltningen är positiv till att trafik- och renhållningsnämnden tagit fram en cykelplan för hela staden och därmed uppdaterat de tidigare cykelplanerna. Den nya cykelplanen ansluter till andra styrdokument och tar upp många viktiga aspekter som har betydelse för att göra cykeltrafiken attraktivare och säkrare.

### **Stråk och saknade länkar**

Planen har inventerat och identifierat pendlingsstråk, huvudstråk och lokalstråk. På kartorna redovisas inte lokalstråken så dem kan vi inte kommentera. Däremot redovisas ”särskilda objekt” utan någon förklaring. Pendlingsstråk och huvudstråk anser förvaltningen stämmer överens med de mest nyttjade cykelstråken. En förbindelse bör dock uppgraderas från huvudstråk till pendlingsstråk. Det är bron från Västberga till Liseberg över järnvägsspåren. Bron är en fortsättning av Västberga Allé och bör utgöra pendlingsstråk eftersom Västberga industriområde är ett stort arbetsplatsområde. Bron är dessutom i stort behov av trafiksäkerhetsåtgärder för cyklister. Den är smal, saknar cykelbana, har endast en smal gångbana och trafikeras av tung trafik.

En förbindelse saknar förvaltningen helt. Cykelstråket mellan Älvsjö och Örby går nu genom det nya cykelgaraget vid Älvsjö station. Då det finns risk för att den passagen inte blir så smidig i högtrafik, bör även den alternativa vägen tas med, att köra Magelungsvägen under järnvägsspåren och sedan vänster mot Stockholmsmässan, och därefter upp på bron över Huddingevägen. Den sträckan är nu inte markerad som vare sig pendlingsstråk eller huvudstråk.

### **Cykelparkeringar**

Vid Älvsjö station har ett nytt cykelgarage uppförts som kommer att invigas i september. Det är ett bra sätt att få plats med många cyklar nära stationen och förbättra möjligheterna att parkera väderskyddat. För att det ska fungera är det dock viktigt att garaget sköts och övervakas på ett sådant sätt att cyklisterna uppfattar det som tryggt och säkert att parkera cykeln där. Den utmärkta cykelpumpen med tryckluft på Älvsjö busstorg behöver också flytta in i cykelgaraget.

Säkra cykelparkeringar vid arbetsplatser och skolor är också en faktor av stor betydelse för att människor ska vilja cykla till jobbet. Om arbetsgivare kan uppmuntras att ordna cykelparkering för anställda inomhus så skulle det öka motivationen

att cykla. Då finns också möjligheten att lämna cykeln på arbetsplatsen till nästa dag om man gör något annat efter arbetet och inte kan ta med den.

### Cykla till skolan

Planen uppmärksammar att skolor och förskolor är viktiga målpunkter för unga cyklister och deras föräldrar. Man anger även att cykelstråken har stämts av med skolornas läge för att koppla skolorna till stråken. Pendlingsstråken har separata cykelbanor, men på en del av de markerade huvudstråken finns inte några cykelbanor, utan där cyklar man i blandtrafik. Eftersom dessa även används som skolvägar anser förvaltningen att dessa gator bör ha en hastighetsbegränsning på 30 km/tim.

### Trafiksignaler

Framkomligheten för cyklister kan förbättras genom styrning av trafiksignalerna. Beskrivningen av åtgärderna är dock svår att förstå eftersom den innehåller många fackuttryck. Ett irritationsmoment för cyklister är när man på cykelbanan närmar sig en korsning med separata trafiksignaler för cyklister. Den parallella biltrafiken har grönt, men cykelsignalerna slår inte samtidigt om till grönt, utan cyklisten måste stanna, trycka på knappen, och ibland vänta för att få grönt.

### Drift och underhåll

Drift och underhåll av cykelbanorna är uppdelat mellan stadsdelsnämnderna respektive trafik- och renhållningsnämnden, beroende på om de ligger på parkmark eller gatemark. I planen föreslås att driften av alla pendlingsstråken ska skötas av en huvudman (trafikkontoret), för att snöröjning, sandsopning och städning ska bli enhetlig för hela stråket. Förvaltningen är positiv till förslaget. Även underhåll, såsom lagningar och ny beläggning, skulle kunna föras över till trafikkontoret. Att asfaltera om cykelbanor kan vara nödvändigt för att hålla den standard man kan förvänta sig av ett pendlingsstråk, samtidigt är det mycket kostsamt och stadsdelsnämnden har svårt att rymma detta inom sin parkbudget. Det är dock viktigt att utvecklingen av cykelstråk som går på parkmark görs i samverkan med stadsdelsnämnderna.

När det gäller hinder på cykel- och parkvägar krävs att återställandet av schaktarbeten sker på ett bättre sätt än idag. Förvaltningen upplever problem med att olika entreprenörer som gör grävarbeten på stadens mark inte återställer på ett riktigt sätt och att återställningen ofta tar alldeles för lång tid.

---



## **Bilaga**

Förslag till *Cykelplan för Stockholm 2012* finns på stadens webbplats:

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