



Kristofer Tenglidén
Trafikplanering
08-508 263 74
kristofer.tengliden@tk.stockholm.se

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2009-08-18

En gång- och cykelvänlig stad. Skrivelse till kommunstyrelsen. Svar på remiss.

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden överlämnar och åberopar tjänsteutlåtandet som svar på remissen från kommunstyrelsen.

Magdalena Bosson
Förvaltningschef

Sammanfattning

Carin Jämtin (s) har i en skrivelse till kommunstyrelsen lämnat flera förslag angående en gång- och cykelvänlig stad. Förslagen handlar om lånecyklar och cykelparkering, mötespunkter mellan gående och cyklister, huvudgatorna, brott mot parkerings- och trafikregler samt investeringsvolymen för cykelsatsningar.

Bakgrund / Remissen

Carin Jämtin (s) har i en skrivelse till kommunstyrelsen lämnat flera förslag angående en gång- och cykelvänlig stad. Skrivelsen bifogas.

Trafikkontorets synpunkter

Nedan redovisas kontorets synpunkter på de olika förslagen.

Låncyklar

Utbyggnaden av låncykelsystemet pågår. Hittills har cirka 80 av 160 låncykelstationer byggts.

För att ett låncykelsystem skall fungera riktigt bra bör nätverket av stationer ligga tätt, förslagsvis 300 - 500 meter mellan stationerna i de centrala delarna och 500 - 1 000 meter mellan stationerna i mer perifera lägen. Enligt kontorets bedömning är nätverket i innerstaden ännu inte tillräckligt tätt för att det skall vara lämpligt att bygga ut det i ytterstaden. Bedömningen är att det bör finnas åtminstone 120 - 130 stationer i de fyra innerstadsstadsdelarna, varav lite mindre än hälften bör vara i city, för att låncykelsystemet skall fungera riktigt bra. Det är i city och innerstaden som de flesta cyklisterna har sin målpunkt.

Det är viktigt att även ett eventuellt framtida nät i ytterstaden blir tillräckligt tätt. Det finns alltid en risk att en användare inte kan lämna cykeln p.g.a. att stationen är full eller ur drift. Om det finns en annan station i närheten har man då alltid alternativet att cykla dit istället för att vänta 20 minuter på en servicebil.

Cykelparkering

Det finns flera goda exempel på att staden redan bygger och planerar för tämligen omfattande cykelparkeringsutbyggnader. Vid Karlbergs och Älvsjö station har omfattande utbyggnader genomförts 2005/2006. Vid ombyggnaden av Slussen och vid byggandet av Citybanan är avsikten att skapa nya cykelparkeringsgarage. Utöver dessa exempel så placerar trafikkontoret årligen ut mellan 350 - 500 säkra och välordnade cykelställ runt om i staden. Eftersom varje cykelställ rymmer två stycken cyklar innebär det 700 - 1 000 cykelparkeringsplatser.

Mötespunkter mellan gående och cyklister

Den stora ökningen av cykeltrafiken ställer nya krav på trafikplaneringen. I alla ny- och ombyggnadsprojekt tas hänsyn till de ökade trafikflödena och man strävar efter att separera gång- och cykeltrafiken i de större stråken. I befintliga miljöer åtgärdas konfliktpunkter löpande. Ett exempel på detta är ombyggnaden som nyligen gjorts på Slussen vid Slussplan/Räntmästartrappan. Där var det tidigare

vanligt med konfliktsituationer mellan cyklister i nedförsbacken från Slussen och fotgängare. Cykelbanan är nu ombyggd till ett cykelfält vilket separerar gående och cyklister från varandra.

Huvudgatorna

I samband med kommunfullmäktiges beslut om budget för 2008 fick trafik- och renhållningsnämnden i uppdrag att revidera *Trafiksäkerhetsprogram för Stockholms stad 2005-2010*. Det reviderade programmet presenteras i två delar. Den första delen, som är en analys av den befintliga trafiksäkerhetssituationen i Stockholm, godkändes i trafik- och renhållningsnämnden den 18 mars 2008. Den andra delen av programmet kommer att redovisa mål för de identifierade problemområdena samt vilka specifika åtgärder och insatser som staden behöver prioritera för att nå de uppsatta målen. Kontoret planerar att redovisa del två av trafiksäkerhetsprogrammet för trafik- och renhållningsnämnden hösten 2009. Avsikten är sedan att trafiksäkerhetsprogrammet ska föras till kommunfullmäktige för antagande.

Arbetet med att förbättra trafiksäkerheten på stadens huvudgator behandlas inom ramen för trafiksäkerhetsprogrammet.

Brott mot parkeringsreglerna

Parkeringsvakterna arbetar utifrån gällande policy och arbetsinstruktion vilket innebär att trafikfarliga och hindrande uppställningar alltid prioriteras. I möjligaste mån ska dessutom trafikmiljön för de oskyddade trafikanterna t.ex. gående och cyklister säkerställas. Fordon som parkerar på dessa platser får flyttas till stadens uppställningsplats då de utgör ett avsevärt hinder. En stor del av de felparkerade bilarna på dessa platser stannar endast under en kort tidsrymd och ofta åker bilisterna innan parkeringsvakterna hinner meddela parkeringsanmärkning. Utökad övervakning gör att risken att få en parkeringsanmärkning nu ökat. Hösten 2007 var andelen rätt parkerade fordon i innerstaden 55 %, hösten 2008 hade siffran stigit till 58,2 %.

Kontoret genomför också i samarbete med Vägverket och SL ett försök med intensifierad övervakning längs stombusslinjerna för att förbättra framkomligheten.

Brott mot trafikreglerna

För att göra trafikanter uppmärksamma på den intensiva trafikmiljön i en storstad där marginalerna ofta är små, har kontoret i samarbete med NTF och polisen i Stockholms län inlett ett samarbete kring publika informationskampanjer.

Samarbetet kring kampanjerna startade 2008 då en kampanj kring trafikbeteende genomfördes. Målgruppen var bilister, cyklister samt gångtrafikanter. Kampanjen genomfördes på våren och repeterades på hösten vid skolstart.

I år fortsätter samarbetet, denna gång med fokus på gångtrafikanter och bilisters beteende vid obevakade övergångsställen. En publik kampanj har genomförts under våren med uppmaningen att ta ögonkontakt innan man passerar vid ett övergångsställe. Detta för att få medborgare uppmärksamma på att ansvaret är delat vid passagen. Förutom affischer så genomfördes tillsammans med NTF och polisen särskild övervakning och informationsinsatser vid de tio mest publika och olycksdrabbade obevakade övergångsställena i staden. Denna kampanj kommer också att repeteras i höst vid skolstart. Trafiksäkerhetskampanjerna planeras att fortsätta även nästa år.

Investeringsvolymen för cykelsatsningarna

Cykeltrafiken ökar kraftigt i Stockholm. Sedan 1998 har den ökat med 75 procent i innerstadssnittet och ökningen har varit som störst de senaste fyra åren.

För att möta denna trafikökning krävs åtgärder för att förbättra cykelvägnätet, och arbetet med åtgärder i enlighet med cykelplanen fortsätter. Detta görs bl. a. genom anläggning av cykelbanor och cykelfält för att knyta samman befintligt nät, förbättringar av trafiksignaler, åtgärdande av brister i befintligt cykelvägnät, tydligare separering av gående och cyklister samt fler cykelparkeringar.

För att förbättra säkerheten utförs tillbakadragna stopplinjer med cykelboxar i samtliga signalreglerade korsningar där cykeltrafik är tillåten. Åtgärden förbättrar samspelet och säkerheten och påverkar inte motorfordonstrafikens framkomlighet. Rödmarkeringar av cykelfält och cykelpassager i korsnings-/konfliktpunkter är åtgärder som förtydligar olika trafikantgruppernas område samt underlättar samspelet mellan trafikanter och höjer säkerheten.

Kontoret har för avsikt att påbörja ett försök med motriktad cykling på enkelriktade och lågtrafikerade lokalgator inom 30-zonerna. Det finns goda exempel från många andra länder på att detta fungerar väl. Om försöket kommer till stånd kommer det att ske i samverkan med Vägverket.

Ett stort arbete läggs också på att i samarbete med exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret se till att de trafiklösningar som planeras och byggs inom exploateringsprojekten får god standard för alla trafikanter, även cykeltrafiken. Dessa cykelåtgärder bekostas av exploateringskontoret och syns därför inte i trafikkontorets budget.



Trafikkontorets förslag

Kontoret föreslår att nämnden överlämnar och åberopar tjänsteutlåtandet som svar på remissen från kommunstyrelsen.

Slut