

Handläggare
Joakim Boberg
08-508 26 392**Till**
Trafiknämnden
2022-04-21

Cykelplan

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner för egen del reviderad cykelplan för Stockholms stad och hemställer till kommunfullmäktige att godkänna nämndens beslut.
2. Trafiknämnden godkänner återrapporteringen av remissen av förslag till reviderad cykelplan.
3. Trafiknämnden beslutar om omedelbar justering.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefMattias Lundberg
AvdelningschefRobin Billsjö
Tf Enhetschef

Sammanfattning

I budget för Stockholms stad 2018 gavs trafiknämnden i uppdrag att påbörja en översyn av stadens cykelplan, som är en av flera tematiska fördjupningar av Framkomlighetsstrategin. Översynen resulterade i ett förslag på reviderad cykelplan, som remitterades till 98 remissinstanser, bland annat stadens förvaltningar och bolag, kommuner i Stockholms län, Region Stockholm, myndigheter, samverkansorgan och bransch- och intresseorganisationer. Cykelplanen har bearbetats utifrån de 53 remissvar som lämnats.

Cykelplanen lägger fast en långsiktig inriktning för cykelplaneringen i Stockholms stad med utblick mot 2040. Det

övergripande målet att öka såväl antalet som andelen cyklister genom att göra det enklare och säkrare att cykla.

Planen har ett utökat fokus på att underlätta vardagscykling i bred bemärkelse för en mångfald av cyklister och fordon, och lyfter cykeln inte bara som transportmedel utan även som del i ett attraktivt stadsliv. Genom ett sammanhängande och komplett nätverk av säkra cykelvägar och cykelvänliga gator med god framkomlighet skapas möjligheter för alla oavsett förutsättningar att känna sig trygga på hela resan.

Cykelplanen pekar ut sex inriktningar för stadens cykelplanering. De bidrar till och följs upp genom preciserade mål, och utgör grunden för de åtgärdsområden som syftar till genomförande av planen. Vidare har det i planen utpekade cykelvägnätet uppdaterats.

Cykelplanens mål, planeringsinriktningar och åtgärder är i linje med stadens vision och översiktsplan, bidrar till uppfyllelse av framkomlighetsstrategin och klimathandlingsplanen, liksom till regionala, nationella och globala mål om cykling och hållbar samhällsutveckling.

Bakgrund

2012 års cykelplan

Cykelplan Stockholm 2012 antogs av kommunfullmäktige 2013-02-18. Planen beskrev hur staden skulle arbeta utifrån den huvudsakliga inriktningen att öka andelen cyklister och göra det enklare och säkrare att cykla i Stockholm. Planens fokus var att underlätta för arbetspendling med cykel, för befintliga cyklister och för att få fler att cykla genom en väl fungerande infrastruktur med ett sammanhängande nätverk av cykelvägar.

Cykelplanen är en av flera tematiska fördjupningar av *Framkomlighetsstrategin*, i vilken en bärande del är att fler människor och mer gods ska kunna förflyttas genom att fler använder kapacitetsstarka färdmedel, det vill säga kollektivtrafik, cykel och gång, samt godsfordon med hög beläggning.

I planen angavs den prioritetsordning för utbyggnad av pendlingsnätet, som varit den huvudsakliga utgångspunkten för investeringsplaneringen och genomförandet av cykelåtgärder mellan 2012-2018, och som slutredovisades till trafikinämnden 2019-11-14. I framkomlighetssatsningen på cykelinfrastruktur 2019-2022 ryms ytterligare 1 miljard kronor i cykelinvesteringar.

Kartorna nedan ger en överblick över trafikkontorets cykelinvesteringsprojekt mellan 2012 och mars 2022 i innerstaden, västerort och söderort, med undantag för projekt som är i tidigt utredningsskede. ”Planerade cykelprojekt” är åtgärder med inriktningsbeslut. ”Pågående cykelprojekt” har genomförandebeslut, varav en del är i entreprenadskede.

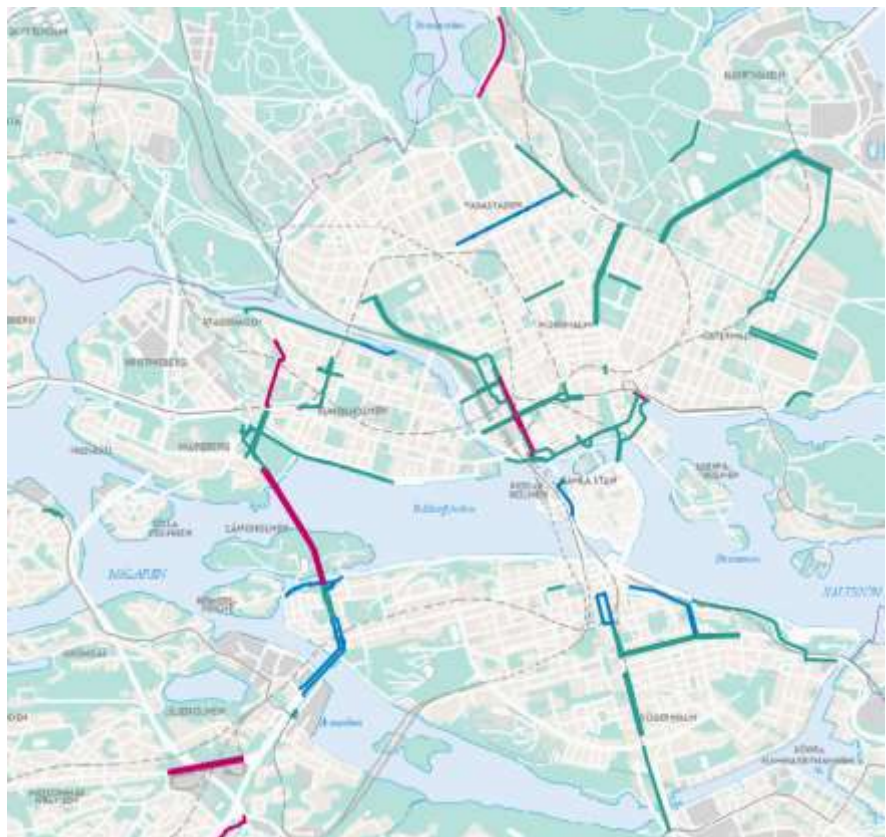
Avslutade cykelprojekt



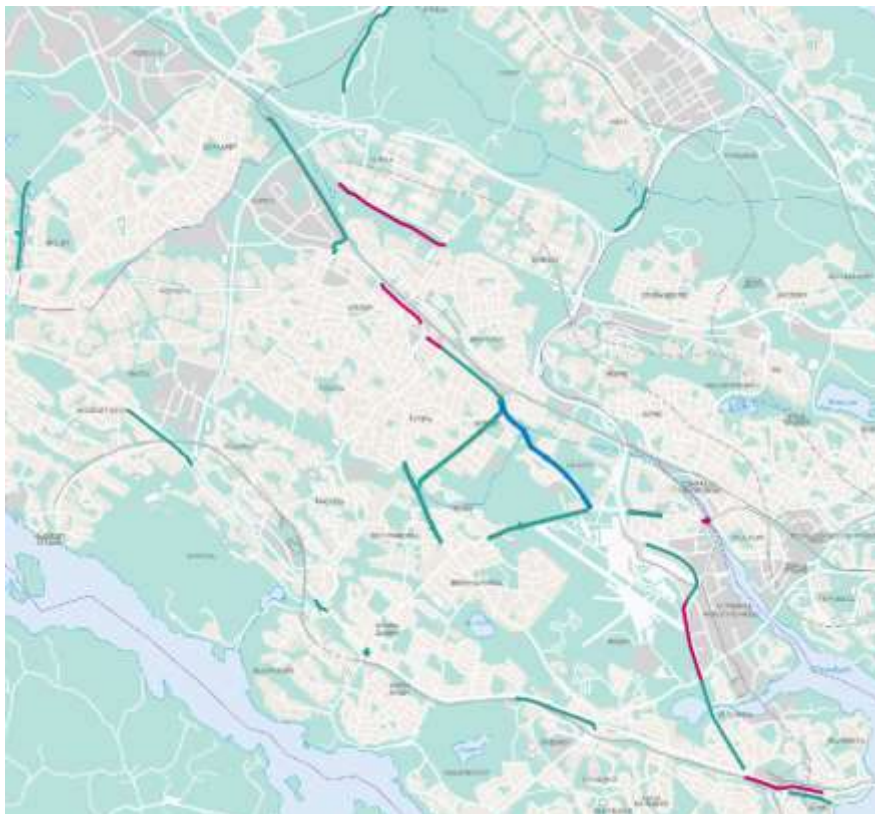
Pågående cykelprojekt



Planerade cykelprojekt



Figur 1 Färdigställda, pågående och planerade cykelåtgärder i innerstaden. Uppdaterad till och med februari 2022.



Figur 2 Färdigställda, pågående och planerade cykelåtgärder i västerort. Uppdaterad till och med februari 2022.



Figur 3 Färdigställda, pågående och planerade cykelåtgärder i söderort. Uppdaterad till och med februari 2022.

Uppdraget att göra en översyn av cykelplanen

I budget för Stockholms stad 2018 gavs trafiknämnden i uppdrag att påbörja en översyn av stadens cykelplan för att öka ambitionen ytterligare och anpassa planen till förändringar av lagstiftningen kring cykling, stadsutveckling och innovationer på området. I uppdraget framgick att cykelplanen ska fokusera på utformning av

kompleta nätverk av cykelbanor som skapar möjligheter för alla att känna sig trygga på stadens infrastruktur för cykling.

Ärendets beredning

Förslag till reviderad cykelplan har tagits fram inom trafikkontoret, som ett resultat av den gjorda översynen. Informellt tidigt samråd av förslagen till nya och ändrade stråk skedde med stadsbyggnadskontoret, exploateringskontoret och stadsdelsförvaltningarna innan beslut om remiss.

Trafiknämnden beslutade 2021-04-22 att skicka förslag till reviderad cykelplan för Stockholms stad och förslag på nya och ändrade cykelstråk på remiss. Remisstiden sattes till 2021-08-31, men förlängdes till 2021-10-31 för att underlätta politisk behandling i stadens nämnder. 53 av 98 remissinstanser har svarat på remissen, och ytterligare 12 har meddelat att de avstår från att svara.

Trafikkontoret har utifrån remissynpunkterna uppdaterat, utvecklat och kompletterat planen, samt sett över struktur och gjort redaktionella justeringar. Kartunderlag har uppdaterats och dokumentet har tillgänglighetsanpassats.

En sammanfattning av inkomna remissvar och de huvudsakliga förändringar som skett med anledning av synpunkterna redovisas i detta tjänsteutlåtande, och en remissammanställning i bilaga 1.

Cykelstaden. Cykelplan för Stockholms stad

I detta avsnitt redogörs för huvuddragen i förslaget till cykelplan. De beskrivna förändringarna gäller om inget annat anges i förhållande till nuvarande cykelplan som beslutades 2012.

Syfte och mål

Syftet med cykelplanen är att lägga fast en långsiktig inriktning för cykelplaneringen i Stockholms stad, sätta mål för cykeltrafikens utveckling och ange inriktningen för de åtgärder som krävs för att nå målen. Cykelstaden blickar mot 2040, för att ha samma planeringshorisont som Stockholms stads Vision 2040 och översiktsplan.

Den nuvarande cykelplanen från 2012 har ett huvudsakligt fokus på arbetspendling. Inriktningen har tydligt bidragit till den satsning som gjorts på en nödvändig utbyggnad av det mest prioriterade cykelnätet. Satsningarna börjar nu ge effekt, och ser ut att förstärka den långsiktigt uppåtgående trenden för cyklingen i Stockholms stad. Cykeltrafiken i stadens mätpunkter har fördubblats på 15 år

och cykeln som transportmedel har fått högre prioritet i trafikplaneringen. Potentialen är fortsatt stor. En tredjedel av stockholmarna har mindre än 15 minuters cykelväg till jobbet.

I Cykelstaden behålls det långsiktiga övergripande målet att öka såväl antalet som andelen cyklister genom att göra det enklare och säkrare att cykla.

Samtidigt föreslås att Stockholm nu tar nästa steg som cykelstad med ett utökat fokus och ett bredare anslag för att underlätta vardagscykling i bred bemärkelse. I det kan ingå cykling till och från arbete och studier, barns och föräldrars cykling till skola och fritidsaktiviteter, liksom inköps- och andra service- och besöksresor med cykel – vardag som helg. Detta är också i linje med visionen i stadens cykelstrategi som beskriver en cykelstad där alla kan ta sig fram på ett säkert och tryggt sätt.

Cykeln är både ett transportmedel och en del i ett attraktivt stadsliv. En större mångfald av såväl cyklister som fordon ställer krav på en fortsatt ambitiös utbyggnad av cykelinfrastruktur och noggrann utformning av såväl cykelbanor som blandtrafikmiljöer.

Planen pekar ut det huvudsakliga cykelnätet, som består av primära stråk och huvudnät, vilka kompletteras med det lokala nätet. Den befintliga cykelplanens pendlingsstråk ligger i stort fast, men föreslås byta namn till primära cykelstråk (benämns i planen även primära stråk och primärt cykelnät), för att bättre spegla planens utökade fokus på vardagscykling. Breda cykelbanor med bra framkomlighet, anpassade trafiksignaler och hög standard på drift och underhåll är kvaliteter som underlättar inte bara för arbetsresor, utan för alla slags cykelresor oavsett ärende.

Den rekommenderade standarden och utformningen på olika delar av nätet har setts över i samband med översynen. Vissa mindre justeringar och tillägg har gjorts för att möjliggöra en framkomlig, trygg och säker infrastruktur för alla cyklister och en mångfald av fordon. Bland annat införs cykelgata som begrepp och planeringsverktyg.

Varför underlätta för cykling?

Planen lyfter fram ett antal huvudsakliga skäl för att underlätta för cykling såväl för samhället som för den enskilde, vilka utgör grunden och utgångspunkten för övervägandena i planen.

- **Enkelt och pålitligt.** Cykeln är ett enkelt, pålitligt och smidigt transportmedel som kan användas för olika typer av resor och av personer i alla åldrar. Den ger rörelsefrihet och möjliggör för människor att ta sig från dörr till dörr i egen takt.
- **Miljövänligt.** Ökad cykling bidrar positivt till samhällsmål om minskad klimatpåverkan, förbättrad ljudmiljö och god luftkvalitet – såväl globalt som nationellt och lokalt.
- **Hälsofrämjande.** Cykling kan på flera sätt bidra till välmående för individen och bättre folkhälsa. Regelbunden fysisk aktivitet som att cykla eller gå är tydligt kopplat till lägre risk att dö i förtid. En ökad andel cykeltrafik kan även bidra till bättre folkhälsa genom lägre nivåer av buller och luftföroreningar i städerna.
- **Attraktivt stadsliv.** Ju tätare och mer gång- och cykelvänlig en stad är, desto fler går och cyklar. Cykeln bidrar i sin tur till attraktivare stadsmiljöer genom att vara tyst, utsläppsfri och ta liten plats. Genom att cyklister har kontakt med omgivningen och lätt kan stanna längs vägen kan de både ta del av och bidra till ett tryggare stadsliv.
- **Yteffektivt och kapacitetsstarkt.** När staden växer och förtätas behöver fler människor kunna förflytta sig på samma yta. I linje med Framkomlighetsstrategin behöver fler använda kapacitetsstarka färdmedel, det vill säga gå, cykla eller åka kollektivt samt godstrafik med hög beläggning för att transportsystemet fortsatt ska kunna fungera effektivt.
- **Ekonomiskt hållbart och effektivt.** Kostnaden för en resa med cykel är låg för både individen och samhället. Det finns goda förutsättningar att göra investeringar i cykelinfrastruktur som är kostnadseffektiva och har hög samhällsekonomisk nytta.

Planeringsinriktningar

Utifrån argumenten för att underlätta för cykling pekar cykelplanen ut sex inriktningar för stadens cykelplanering. De bidrar till och följs upp genom preciserade mål, och utgör grunden för de åtgärdsområden som syftar till genomförande av planen.

1. Gör det enkelt, tryggt och säkert att cykla

Det ska bli enklare, tryggare och säkrare att cykla i Stockholms stad året runt, för dem som redan cyklar och för att få fler att cykla.

2. Underlätta vardagscykling i bred bemärkelse

Cykeln ska vara ett självklart möjligt val för alla typer av ärenden och på så sätt också bidra till rörelse i vardagen. Det ska finnas möjlighet att parkera cykeln nära målpunkten och så att risken att den stjäls eller utsätts för skadegörelse är liten.

3. Skapa ett sammanhängande cykelnät

Genom ett sammanhängande och komplett nätverk av säkra cykelvägar och cykelvänliga gator med god framkomlighet skapas möjligheter för alla oavsett förutsättningar att känna sig trygga. Då kan både antalet och andelen som cyklar öka.

4. Planera för cykel som en del i stadslivet

God planering och utformning för cykel kan tillsammans med gång, kollektivtrafik, grönska och ytor för vistelse bidra till en levande stad och attraktivt stadsliv.

5. Möjliggör för en mångfald av cyklister och fordon

Genom att utgå från de ovana och osäkra cyklisternas behov och de fordon som har störst krav på infrastrukturen blir cykelinfrastrukturen trygg och funktionell för alla cyklister och deras olika fordon, såväl dagens som morgondagens.

6. Uppmuntra innovation och smarta lösningar

De senaste årens arbete med att utveckla cykelarbetet genom försök och enklare effektiva åtgärder med god måluppfyllelse bör fortsätta. Nya innovativa lösningar kan underlätta för cykling inom ramen för befintligt regelverk och ge underlag för en utvecklad lagstiftning som gynnar cyklingens potential.

Mål för uppföljning av planeringsinriktningarna

Ett antal mål följer upp den övergripande inriktningen och de sex planeringsinriktningarna. Några av målen kvarstår från nuvarande cykelplan, men är antingen preciserade eller framskrivna utifrån den nya tidshorisonten 2040. Andra mål är nya eller omformulerade.

Andelen cykeltrafik

Andelen av stockholmarnas resor som sker med cykel ska vara minst 25 procent år 2040. Målet gäller andelen boende i Stockholms stad som i resvaneundersökningar anger cykel som det huvudsakliga färdmedlet.

I Cykelplan 2012 finns ett mål för andelen cykel i högtrafik och resor till arbete och utbildning, som uppnåddes 2019. I och med att syftet med cykelplanen breddas från fokus på arbetspendling till att omfatta vardagscykling i bred bemärkelse finns anledning att införa ett mål om en ökad andel cykeltrafik som omfattar alla resor under hela veckan för att mäta utvecklingen brett.

Trafikkontoret anser att ett sådant mål bör vara ambitiöst och samtidigt rimligt att nå givet utgångsläge, förutsättningar och i planen föreslagna åtgärder. Målet om 25 procent är i nivå med motsvarande mål i den regionala cykelplanen om att minst 20 procent av resorna i Stockholms län ska ske med cykel år 2030, men framskrivet till det nya målåret 2040.

I RVU 2019 framgår att cykelandelen av stockholmarnas alla resor i nuläget är ca 10 procent, och av arbetsresorna 16 procent. Den resvaneundersökning som genomfördes 2020 visar ett resultat som är tydligt påverkat av pandemin med en cykelandel som genomsnitt för veckan på 14 procent i Stockholms stad. För arbetsresor är cykelandelen 22 procent i hela staden och 24 procent för boende i innerstaden.

Mål om cykelflöden, barns cykling och Stockholm som cykelstad

Den nuvarande cykelplanens mål om antalet cykelpassager i stadens mätpunkter kvarstår, och kompletteras med ett motsvarande mål för cykelflöden under vintermånaderna.

Målet om barns cykling till skolan ändras till att gälla barns cykling och vuxnas cykling med barn generellt.

Ett nytt mål om trygg och säker cykling från dörr till dörr införs, med koppling till planeringsinriktningen om ett sammanhängande cykelnät och som en av utgångspunkterna i investeringsplaneringen för cykel.

Planen innehåller även uppdaterade och utvecklade mål för framkomlighet och upplevelsen av Stockholm som cykelstad.

Övriga delar av planen

I en bakgrundsdel beskrivs nuläge och hur cyklingen och cykelinfrastrukturen har utvecklats de senaste åren. Planens roll beskrivs i förhållande till andra korresponderande strategier, planer och mål på kommunal, regional och nationell nivå.

Som utgångspunkt för delar av planeringsinriktningarna beskrivs mångfalden av cyklister och de senaste årens utveckling av olika typer av fordon på cykelbanorna samt de krav som ställs på cykelplaneringen. Slutsatser utifrån bland annat detta hanteras i det något uppdaterade avsnittet om rekommenderad utformning av olika delar av cykelnätet, som även innehåller principer för inrättande av cykelgator.

Planen innehåller även en genomgång av innovation, utveckling och nya regler på cykelområdet de senaste åren. Genomgången har fokus på det utvecklingsarbete som skett i Stockholms stad med exempelvis införande av dubbelriktad cykling på enkelriktade gator och enklare omDispositionering av gaturum till förmån för cykel. Slutsatser dras för framtida planering och utveckling.

Slutligen redovisas de åtgärdsområden som syftar till genomförande av planeringsinriktningarna och att målen nås. Den huvudsakliga inriktningen beskrivs vad gäller åtgärder för infrastruktur, framkomlighet, trafiksäkerhet och trygghet, drift och underhåll, parkering, kommunikation och samverkan.

Uppdaterat cykelvägnät

Det i planen utpekade cykelvägnätet utgör en grund för var förbättringar och utbyggnad successivt bör ske för att skapa ett sammanhängande, välutformat och kapacitetsstarkt cykelvägnät. Det är ett stöd för utbyggnad, drift och underhåll av cykelinfrastruktur, och ett planeringsunderlag för stadsbyggnad samt vid planering och utbyggnad av övrig infrastruktur.

Cykelplanekartorna i planen visar det primära nätet, huvudnätet och strategiska kopplingar i Stockholm stad. Kartorna är uppdaterade utifrån det förslag på justeringar som remitterades under 2021 med beaktande av inkomna remissynpunkter.

Planens genomförandetid är lång. Ett utpekat stråk betyder en långsiktig ambition från stadens sida att förbättra cykelförutsättningarna längs den sträckan utifrån de rekommendationer som anges i planen. Exakta dragningar, val av utformning och avvägningar gentemot andra planer, program, intressen och anspråk behöver göras i varje enskilt projekt och utifrån förutsättningarna på platsen.

Primära nätet

Det i planen utpekade primära nätet (före detta pendlingsnätet) för cykel ligger i stort fast. Trots en hög utbyggnadstakt från 2012 och

framåt kvarstår en stor del av det primära nätet att successivt åtgärda för bättre framkomlighet, trygghet och trafiksäkerhet. Stora delar av nätet sammanfaller dessutom med det regionala cykelnät som pekas ut i Regional Cykelplan för Stockholms län som reviderades och antogs i regionfullmäktige 2021.

Några mindre justeringar av nätet har gjorts i förhållande till nuvarande cykelplan. I några fall har en uppdaterad bedömning gjorts av sträckans vikt och funktion i cykelnätet. Vissa primära stråk har förlängts och kompletterats för att bättre koppla till kommungräns eller målpunkter i kommunen, eller fått ändrad sträckning för bättre anpassning till förändringar på marken eller till planer för stadsbyggnad och annan infrastruktur.

I vissa pågående och planerade stadsbyggnadsprojekt anger preliminära dragningar inriktningen för planeringen av cykelinfrastruktur i, och i anslutning till, områdena.

Huvudnätet

På huvudnätet har ett antal nya länkar tillkommit i förhållande till nuvarande cykelplan i syfte att successivt åstadkomma ett mer finmaskigt cykelnät. På så sätt ökar förutsättningarna att planera för åtgärder som underlättar vardagscykling i bred bemärkelse och att fler människor med olika förutsättningar vill och vågar cykla. Inte minst gäller detta för länkar som utgör kopplingar mellan primära stråk och målpunkter som skolor, idrottsplatser och centrumfunktioner, liksom till nya och kommande målpunkter i samband med stadsbyggnad.

Strategiska kopplingar

De strategiska kopplingarna visar önskade samband eller korridorer mellan olika målpunkter där cykelinfrastruktur idag helt eller delvis saknas och där den exakta dragningen inte är fastlagd eller utredd. I flera fall är syftet med kopplingen att överbrygga barriärer i form av vatten eller infrastruktur. Stockholm är byggd på öar, med vatten som naturliga barriärer i stadslandskapet. För en stad som hänger samman krävs infrastruktur som överbygger dessa.

Remissynpunkter

Övergripande om syfte, inriktning och mål

Remissen av förslaget till reviderad cykelplan har överlag blivit väl mottagen. Den stora majoriteten av remissinstanserna är positiva till syftet med och den huvudsakliga inriktningen på cykelplanen samt stadens satsning på ökad cykling, och välkomnar revideringen. Den generella bedömningen är att ett genomförande av planen kommer

att underlätta för både stadens och länets invånare att ta sig fram med cykel och att nå målen om att öka såväl antalet som andelen cyklister.

Flera remissinstanser framhåller att cykeln är ett tyst och fossilbränslefritt transportmedel som bidrar till bättre luftkvalitet, mindre buller och målet om minskad klimatpåverkan. Det poängteras att cykling bidrar till folkhälsan genom ökad fysisk aktivitet. I andra remissvar betonas att när staden växer och förtätas behöver fler människor kunna förflytta sig på samma yta. I linje med stadens Framkomlighetsstrategi behöver då fler använda kapacitetsstarka färdmedel, det vill säga gå, cykla eller åka kollektivt för att transportsystemet ska fungera effektivt.

Det framhålls att cykelplanen utgör ett värdefullt planeringsstöd och ett viktigt dokument i stadens strävan att utvecklas i hållbar riktning.

Flertalet remissinstanser välkomnar särskilt planens utökade fokus på vardagscykling, och att cykel lyfts fram inte bara som ett transportmedel, utan även som en del i stadslivet.

De föreslagna målen och planeringsinriktningarna får överlag bifall, och kontoret bedömer att de bör kvarstå enligt remissförslaget.

Region Stockholm konstaterar att Stockholms stad är en av kommunerna med störst potential att öka cykelandelen, och att det föreslagna andelsmålet sett till Stockholms stads relativa potential kan vara något i underkant för att regionens mål om 20 procents cykelandel ska uppnås till 2030. Kontoret instämmer i att staden har en särskilt viktig roll som kärnan i regioncentrum, och bedömer att cykelplanens mål och stadens befintliga och föreslagna insatser för att nå dem sammantaget tydligt bidrar även till regionala mål för cykeltrafik.

Cykling för alla

Planens inriktning på att lyfta fram och möjliggöra för en mångfald av cyklister och fordon får bra respons. Flera remissinstanser instämmer i vikten av att ta hänsyn till barns och äldres behov, och menar att det är tilltalande att cykelplaneringen föreslås utgå från ovana och osäkra cyklister.

Några remissvar efterfrågar ett ännu tydligare fokus på barns cykling. När föräldrar lämnar sina barn på förskola till fots eller på cykel minskar biltrafik i anslutning, vilket kan leda till en

trafiksäkrare miljö. Cykel är dessutom ett fordon som kan bidra till större självständighet hos barn och ungdomar, liksom förbättrad hälsa.

Kontoret har utvecklat avsnitten i planen om barns cykling, och tydligare beskrivit fördelarna med att utforma trafikmiljön så att barns cykling gynnas. Kopplingen till stadens plan för säkra och trygga skolvägar har tydliggjorts. Dessutom har ett nytt stycke lagts till om vuxna som är ovana cyklister.

Elsparkcyklar och mikromobilitet

Frågor som rör användning och reglering av elsparkcyklar lyfts av ett antal remissinstanser. I flera remissvar konstateras att det finns positiva sidor med mikromobilitet i form av yteffektiva, tysta och utsläppsfria fordon, men att olämplig parkering förfular stadsmiljön och hindrar tillgänglighet och framkomlighet för andra trafikanter. Även trafiksäkerhets- och hållbarhetsaspekter lyfts, liksom behovet av samverkan med aktörerna för exempelvis mer ordnad parkering.

Kontoret instämmer i mycket av det som framförs. Smarta, hållbara och yteffektiva mobilitetslösningar är i grunden en positiv utveckling som har potential att bidra till flera av cykelplanens mål och planeringsinriktningar. Det finns dock ett stort behov att hantera framför allt utplacering, parkering av och regelverk kring fordon som tillhör friflyttande hyrflottor, samt noggrant följa utvecklingen av olyckor med elsparkcyklar.

Kommunfullmäktige beslutade därför 2021-11-08 om en ny paragraf i den allmänna lokala ordningsstadgan som tydliggör att det krävs polistillstånd enligt ordningslagen för att bedriva uthyrning av enpersonsfordon samt att även införa en avgift för detta. Beslutet gäller från 1 januari 2022. Trafiknämnden fattade vidare 2021-12-16 beslut om bland annat ett maximalt antal fordon om totalt 12 000 per tillståndsperiod, och att frågan om en koncessionsupphandling gällande friflyttande enpersonsfordon utreds.

Under 2021 remitterade dessutom regeringen förslag om förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon som bland annat innebär att elsparkcyklar inte ska få framföras på gångbana, vilket staden välkomnat. Dagens elsparkcyklar hör hemma i cykelinfrastrukturen.

Behov av fortsatt utbyggnad av cykelinfrastruktur

Många remissvar betonar vikten av att fortsätta med att successivt bygga ut cykelinfrastrukturen inklusive säkra

cykelparkeringsplatser, bredda befintliga cykelbanor och utveckla skyltning och vägvisning. I flera svar noteras utmaningar, möjligheter och ökade krav på infrastrukturen med en större mångfald av cykelfordon, som i sin tur tar olika mycket plats.

Några remissinstanser lyfter särskilt behovet av utbyggnad av saknade länkar och förbättring av befintlig infrastruktur på det regionala cykelvägnätet för att åstadkomma bra vägvisade anslutningar till grannkommuner och främja det regionala cyklandet, andra efterfrågar cykelgator i innerstaden. Färdplan för utbyggnad, kontrollfunktion för standarder och strategi för passa på-åtgärder är ytterligare exempel på förslag, liksom vikten av att fortsätta arbeta med nya innovativa trafiklösningar för cykel.

Kontoret konstaterar att grundläggande i en bra cykelstad är ett sammanhängande, framkomligt och kapacitetsstarkt cykelnät med säkra cykelvägar och cykelvänliga gator. Nätet behöver vara självförklarande och orienterbart med attraktiva möjligheter att parkera vid start- och målpunkter och möjligheten att uträtta ärenden längs vägen blir det enkelt och smidigt att ta cykeln. Breda cykelbanor med god framkomlighet, anpassade trafiksignaler och hög standard på drift och underhåll är kvaliteter som underlättar för alla slags cykelresor oavsett ärende, och därför finns behov av att både fortsätta åtgärda saknade länkar där cykling sker i blandtrafik och att förbättra befintlig infrastruktur.

En del frågor ställs som rör cykelplanens huvudstråk på parkmark. Trafiknämnden har genom beslut i kommunfullmäktige övertagit ansvaret för cykelplanens primära nät på parkmark från stadsdelsnämnderna. De senare ansvarar för att genomföra utbyggnader i enlighet med cykelplanen av övriga delar, däribland huvudstråken som ligger på parkmark. Kontoret konstaterar att det kan finnas skäl att göra en översyn av förutsättningarna för att prioriterade investeringar och underhållsåtgärder på dessa stråk kan komma till stånd.

Samspel och trygghet

Flera remissinstanser instämmer i att gående och cyklister bör hanteras som två separata trafikantgrupper då de i många fall har olika förutsättningar och behov, och betonar vikten av att öka möjligheten till samspel och minska risken för konflikter.

Det framgår i planen att det sker relativt få olyckor mellan cyklister och fotgängare, men att det ändå är viktigt att fortsätta det arbete som sker i staden med att underlätta samspelet genom tydlig

separering och väl utformade korsningspunkter för att öka tryggheten för både gående och cyklister samt tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning.

Kontoret konstaterar att på smala gång- och cykelbanor med otillräcklig separering kan fotgängare uppleva cykeltrafikens hastighet som hög och cyklister uppleva osäkerhet kring fotgängares rörelser. Cykelplanens rekommenderade bredder för de utpekade cykelstråken syftar i det sammanhanget tillsammans med stadens planeringsstöd för gångtrafik till ökad framkomlighet och trygghet genom väl tilltagna ytor för både cyklister och fotgängare.

Trafiksäkerhet, drift och underhåll

Flera remissinstanser instämmer i vikten av att förbättra trafiksäkerhet och arbeta konsekvent med hög standard på drift och underhåll för att det ska bli attraktivt att cykla. Frågan om högre krav på omledningar av cykelbanor vid tillfälliga vägarbeten lyfts från flera håll.

Det påpekas att nöjdheten med trafiksäkerheten är relativt låg i de undersökningar som gjorts. Särskilt betonas vikten av att snöröjning och halkbekämpning prioriteras och förbättras på cykelvägarna för ökad framkomlighet året runt, och att även intilliggande gångbanor fortsatt sopsaltas. Kontoret har utvecklat avsnitten i planen, och lyfter bland annat fram den nyinrättade Cykeljouren som ett bra exempel på drift- och underhållsinsats.

Avvägningar i trafikplaneringen

Remissinstanserna är som redogjorts för överlag positiva till stadens satsning på ökad cykling och vikten av att fortsätta bygga ut framkomlig och säker cykelinfrastruktur. Samtidigt pekar flera remissinstanser på utmaningen med trafikplanering i en tät stad med begränsat utrymme, och vikten av att beakta och göra avvägningar mellan olika trafikslag och intressen i stadsmiljön. Det är i regel svårt att på varje plats tillgodose alla anspråk på ett tillfredsställande sätt, och det framhålls att många funktioner kan i nybyggnation leda till breda gatusektioner.

Flera remissvar lyfter vikten av tillräckliga ytor för gångtrafikanter och att stadens mål för tillgänglighet beaktas, andra betonar framkomligheten för kollektivtrafiken och näringslivets transporter. Några remissvar framhåller biltrafikens behov, andra menar att fotgängare och cyklister behöver prioriteras till förmån för ytor för motorfordon. Även vikten av att ta hänsyn till träd, grönska och

hällmark samt värdefulla park- och rekreationsvärden lyfts av flera remissinstanser.

Kontorets sammantagna bedömning är att Framkomlighetsstrategins inriktning har stor uppslutning. Fler behöver använda kapacitetsstarka färdmedel, det vill säga gå, cykla eller åka kollektivt för att transportsystemet ska fungera effektivt. Dessutom behöver framkomligheten vara god för näringslivets transporter.

Stads- och trafikplanering handlar om avvägningar och prioriteringar. Det framgår i planen att flera av de utpekade cykelstråken berör komplexa miljöer, och innebär avvägningar mellan olika intressen och anspråk utifrån Framkomlighetsstrategin och de förutsättningar som råder på platsen. Exempel på sådana är kapacitet, angöringsbehov för näringslivets transporter, gestaltning, vistelseytor, grönstruktur, upplevelsen av gaturummet samt tillgänglighet och säkerhet för olika trafikslag och trafikanter.

Erfarenheten visar att cykelåtgärder med fördel kan kombineras med åtgärder som även medger god framkomlighet för andra kapacitetsstarka transportmedel, samt med respekt för grönstruktur och vistelsekvaliteter. Stadens handbok Gata Stockholm ger vägledning för utformning av cykelinfrastruktur och andra funktioner på olika typer av gator vid nybyggnation.

Ibland går det att förena stadens olika mål och ibland är de motstridiga. Vad som är lämplig avvägning mellan dessa intressen varierar eftersom varje plats har sina unika förutsättningar. Kontoret konstaterar att denna plan ökar kunskapsunderlaget och därmed gör det lättare att göra medvetna val.

Samverkan inom staden

Flera av stadens förvaltningar och bolag betonar vikten av samverkan och samordning för genomförande av olika delar av planen. Bland annat lyfts frågor om ansvar och gränsdragningar vad gäller cykelparkeringsfrågor och mark för ändamålet.

Syftet med cykelplanen är att vara ett planeringsunderlag för hela staden. Kontoret konstaterar att i Strategi för ökad cykling i Stockholms stad (2013) framhålls att samtliga nämnder och bolagsstyrelser inom Stockholms stad har ett ansvar att inom sina olika områden verka för att främja en ökad och förbättrad cykling i staden. Det gäller bland annat vid stadsutveckling och ny bebyggelse, utbyggnad av infrastruktur och ordnande av cykelparkeringsmöjligheter. Fortsatt och utvecklad samverkan inom

staden för att åstadkomma bästa möjliga lösningar samt med andra fastighetsägare är nödvändig, och kontoret har utvecklat och förtydligat skrivningarna i de delarna.

Parkering på fastighetsmark är fastighetsägarnas ansvar. Frågan om en översyn av gröna p-tal vid nybyggnation har lyfts. Frågan kräver ett större grepp och har inte resulterat i några nya förslag eller skrivningar. Kontoret anser att ambitionen fortsatt bör vara hög vad gäller tillgången till cykelparkering i nybyggnation, och att det skapas kvalitativa cykelparkeringar.

Cykelstråk

De remissinstanser som yttrat sig över utformningsprinciperna för stadens cykelstråk är överlag positiva. Det framhålls att cykelbanorna behöver dimensioneras med hänsyn till ökande flöden och en blandning av långsamma och snabba cyklister.

Några remissinstanser efterlyser tydligare rekommendationer för utformning av cykelplanens huvudstråk vad gäller exempelvis separering mellan cyklister och fotgängare, samt att det även kan behövas separat cykelinfrastruktur i delar av lokalnätet. Kontoret har förtydligat avsnitten med anledning av synpunkterna.

Det har under remisstiden kommit in ett stort antal synpunkter kring förslaget på uppdaterat cykelnät. Överlag bedömer kontoret att den övergripande strukturen på nätet och intentionerna med exempelvis ett mer finmaskigt utpekat huvudnät för cykling till lokala målpunkter, inte minst i ytterstaden, får gehör. Särskilt lyfts det positiva i ambitionen att åstadkomma säkra gång- och cykelvägar till och från skolor, fritidsaktiviteter och idrottsplatser. Andra frågor som adresseras är alternativa lösningar som färjetrafik för cykeltransporter över vatten, och fördelen med trivsamma cykelstråk i naturnära miljöer som ökar människors positiva upplevelse av att använda cykel som transportmedel. De detaljerade synpunkter på dragningar och förslag på nya stråk som inkommit har beretts och övervägts av kontoret, och i flera fall lett till justeringar.

Kontoret konstaterar att det i planen utpekade cykelvägnätet utgör en grund för var förbättringar och utbyggnad successivt bör ske för att skapa ett sammanhängande, välutformat och kapacitetsstarkt cykelvägnät. Ett utpekat stråk betyder en långsiktig ambition från stadens sida att förbättra cykelförutsättningarna längs sträckan. Exakta dragningar, val av utformning och avvägningar gentemot

andra planer, program, intressen och anspråk behöver avgöras i varje enskilt projekt och utifrån förutsättningarna på platsen.

Förändringar i dokumentet

Trafikkontoret har i linje med det ovan redovisade sett över den remitterade versionen av planen, uppdaterat och kompletterat vissa avsnitt, utvecklat texter och förtydligat resonemang och ståndpunkter. Kartmaterial har justerats. Redovisning av mätningar, undersökningar och annan statistik har setts över och vid behov uppdaterats utifrån nya data. Hänvisningar till andra planer och styrdokument inom och utom staden har uppdaterats och tydliggjorts.

Analys och konsekvenser

Cykelplanen syftar till att det ska bli enklare och säkrare att cykla i Stockholm och att alla kan ta sig fram på cykel på ett säkert och tryggt sätt – van som ovan, ung som gammal.

Det finns många positiva konsekvenser av att i linje med cykelplanen satsa på att underlätta för cykling, både för samhället och för den enskilde stockholmaren. Det ökar rörelsefriheten och flexibiliteten i resandet, och bidrar till välmående för individen och bättre folkhälsa. Det bidrar till förbättrad ljudmiljö och god luftkvalitet i staden, och därmed till ett attraktivt stadsliv. Då cykeln är ett yteffektivt färdmedel kan trafiken totalt sett flyta bättre. Dessutom är kostnaden för en resa med cykel låg för både individen och samhället.

En högre andel och större antal cyklister är i linje med stadens Vision 2040 och översiktsplan och bidrar till uppfyllelse av framkomlighetsstrategin, strategin om offentliga rum och klimathandlingsplanen, liksom flera regionala, nationella och globala mål om cykling, trafik, miljö, folkhälsa och en hållbar utveckling.

Trafikkontorets synpunkter

Mot bakgrund av ovanstående föreslår trafikkontoret att trafiknämnden för egen del godkänner reviderad cykelplan för Stockholms stad och hemställer till kommunfullmäktige att godkänna nämndens beslut. Trafiknämnden föreslås besluta om omedelbar justering.

Slut

Bilagor

1. Cykelstaden. Cykelplan för Stockholms stad.
2. Redovisning av remissvar.