



Handläggare: Marie Broberg
Telefon: 08 508 14 050

Till
Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd

Cykelplan 2012 – remissvar

Förvaltningens förslag till beslut

Förvaltningens tjänsteutlåtande åberopas som yttrande till Trafikkontoret.

Leif Sjöholm
Stadsdelsdirektör

Sammanfattning

Trafikkontoret har tagit fram ett förslag till cykelplan. Planen beskriver stadens ambitioner för cykelplaneringen fram till år 2030 och består av två delar; en strategidel med en mer långsiktig inriktning, samt en handlingsplan som redovisar åtgärder och utbyggnadsplaner för ett sammansatt cykelvägnät för pendlingscyklister. Förvaltningen anser att förslaget till cykelplan på ett bra sätt identifierar hur och inom vilka områden staden ska arbeta med för att cykelpendling och cykeltrafik ska kunna utvecklas i Stockholm. Det är också bra att information, utbildning och samverkan ses som en viktig beståndsdel i strävan efter att få fler att cykla och få fler att känna sig säkra och trygga i trafiken. En utbyggd och säker cykelinfrastruktur kan också balansera upp problem med brist på parkeringsplatser och trängsel på gator. Förvaltningen anser också att cykelplanen bör vara utformad så att den ger viss flexibilitet i samband med att stora stadsutvecklingsprojekt planeras och genomförs. Dessutom lämnar förvaltningen synpunkter på prioritering av stråk, förslag till stråk samt framtida drift av pendlingsstråk på parkmark.



Ärendets beredning

Detta ärende har beretts av staben.

Bakgrund

Trafikkontoret har tagit fram ett förslag till cykelplan. Cykelplanen avser att öka andelen cyklister samt att göra det enklare och säkrare att cykla, för såväl befintliga som tillkommande cyklister. Remissen ska besvaras till den 31 maj.

Ärendet

Cykelplan 2012 beskriver stadens 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, samt en handlingsplan där fokus ligger på huvuduppdraget – att redovisa åtgärder och utbyggnadsplaner för ett sammansatt cykelvägnät för pendlingscyklister.

För att undersöka om satsningarna leder mot stadens övergripande mål om att göra det enkelt och säkert att cykla samt att öka andelen cyklister har målen specificerats och indikatorer har identifierats. Arbetet följs upp av trafikkontoret.

Cykelstrategi

Syftet med cykelplanen är att göra det enklare och säkrare att cykla i staden. Den ska fungera som ett underlag för planering av cykelåtgärder, såväl avseende infrastruktur, drift och underhåll som kommunikation. Huvudfokus ligger på att underlätta för arbetspendling. De åtgärder som föreslås i cykelplanen är i linje med Framkomlighetstrategin och den regionala cykelstrategi som trafikverket har i uppdrag att ta fram tillsammans med länets kommuner och som ska vara färdig hösten 2012.

Planens huvudbudskap är att cykelvägnätet behöver vara sammanhängande, framkomligt och kapacitetsstarkt. Cykling ska utgöra ett attraktivt, säkert och konkurrenskraftigt alternativ till andra transportslag.

Fokus i cykelplanen ligger på det övergripande cykelvägnät som främst används av arbetspendlare men som alla cyklister kommer ha fördel av. För att staden ska vara en fungerande cykelstad är det också viktigt med bra cykelparkeringar. Fler platser behövs i innerstaden, men även vid lokala centra i ytterstaden och vid kollektivtrafikknutpunkter. Kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik ska underlättas.

Cykelvägar och cykelbanor ska kunna användas hela året. En ökad cykeltrafik ställer högre krav på drift och underhåll av cykelvägnätet. Många olyckor är relaterade till brister i drift och underhåll, framförallt avseende halkbekämpning. För framkomligheten är snöröjningen den driftåtgärd som har störst betydelse. Cykling ska också vara ett säkert och tryggt trafikslag. Förbättrad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter är att se till att motorfordonens hastighet är låg där det finns risk för konflikter med gående och cyklister. Det är korsningspunkter som utgör de största trafiksäkerhetsriskerna för cyklister om man ser till de allvarligaste olyckorna.

Utökad och förbättrad information om genomförda och kommande insatser på cykelområdet är ett sätt att skapa medvetenhet och ökad kunskap hos befolkningen om de cykelinsatser som staden gör. Det kan göras genom informationskampanjer, i samverkan med skolor samt tillsammans med andra viktiga aktörer som t ex SL.

Handlingsplan

För att kunna åstadkomma ett sammanhängande, välutformat och kapacitetsstarkt cykelvägnät har det befintliga nätet inventerats och analyserats. Åtgärder som föreslås i planen speglar en önskvärd standard för att öka kapaciteten där det finns brister idag men också för att kunna möta den framtida cykelökningen. Inventeringen har resulterat i klassificeringen av tre olika slags stråk; pendlingsstråk, huvudstråk och lokalstråk. Med klassificeringen som bakgrund har standardnivåer tagits fram för de tre olika typerna av stråk. Dessa nivåer innebär, framförallt för pendlingsstråken, en standardhöjning jämfört med dagens cykelnät. Åtgärdsförslag, t ex nyanläggning eller breddning, har endast tagits fram för pendlingsstråk.

Nedan redovisas cykelplanens insatser för en väl fungerande cykelinfrastruktur.

Sammanhängande och väl utformat cykelvägnät

Arbetspendling med cykel kräver fungerande infrastruktur. Prioriterade stråk (pendlingsstråk) löper i huvudsak längs med större bilstråk och ansluter i till primära kollektivtrafikknutpunkter. De leder i de flesta fall till city men även tvärförbindelser med hög potential för ökad cykling mellan olika stadsdelar finns utpekade.

Pendlingsstråken ska kännetecknas av breda cykelbanor eller fält med bra framkomlighet, trafiksignaler anpassade till cykeltrafiken och hög standard på drift och underhåll. Nätet ska koppla ihop kommunen och ge möjlighet för grannkommunerna att kopplas ihop med Stockholm. Stråken ingår ofta i regionala



cykelstråk (resor 5 km eller längre) och har höga cykelflöden eller potential för höga cykelflöden. För att uppnå hög kapacitet och trafiksäkerhet ska stråken vara tillräckligt breda så att omcykling och cykling i bredd medges. De ska vara uppdelade i två fält för att hantera cyklister med olika hastigheter.

Huvudstråken används av cykeltrafik som har målpunkter i olika stadsdelar (2-5 km). Stråken leder trafik till/från stadsdelen/området och mellan närliggande stadsdelar och dess knutpunkter, samt utgör länkar till pendlingsstråken. Lokalstråken används av cyklister som har målpunkter inom den egna stadsdelen/området (upp till 2 km). Lokalgatunätet är hastighetsbegränsat till 30 km/h. På dessa gator kan cyklister cykla i blandtrafik.

Prioritering av åtgärder på pendlingsstråk i Enskede-Årsta-Vantör gäller framförallt längs med Nynäsvägen, Sockenvägen mellan Nynäsvägen och Enskedevägen, stråket mellan Årsta park och Årstafältets tvärbanestation, Gamla Huddingevägen, samt från Årstafältets tvärbanestation genom Årsta mot Årstabron. Näst högst prioritering har bland annat Johanneshovsvägen, Åbyvägen, delar av Magelungsvägen och delar av Åstorpsringen. Åtgärderna är till största delen nyanläggningar och breddning av cykelbanor.

Ökad framkomlighet för cyklister

Åtgärder för ökad framkomlighet handlar framförallt om att förbättra framkomligheten i korsningspunkter: trafiksignaler som ger cykel prioritet, cykelboxar och att cykelvägen eller cykelfältet dras utanför t-korningar och busshållplatser. Korningspunkter som ingår i pendlingsstråken ska utformas på ett sådant sätt att framkomligheten för cyklister främjas. Möjliga insatser är signalprioritering, omledning, bro m fl.

Cykelparkeringar

De viktigaste egenskaperna för cykelparkering är närhet till målpunkter, tillgång till lediga cykelparkeringsplatser och att det finns möjlighet att låsa fast cykeln. I anslutning till stationer och målpunkter är parkeringsbehovet större än vad som är möjligt att ordna på gatumark. Lösningar kan vara p-hus för cyklar. Driften av dessa behöver utredas. Hanteringen av kvarlämnade cyklar vid cykelställ behöver ges en förbättrad rutin för att få ökad rotation i stadens cykelställ.

Stadens parkeringstal för cykel behöver ses över mot bakgrund av den kraftigt ökande cyklingen. En ny cykelparkeringsplan ska tas fram och ska innehålla ett uppdaterat parkeringstal för bostäder, men även riktlinjer för förskolor, skolor och andra verksamheter. Parkeringsplanen ska som huvudinsats peka ut samtliga



platser där behovet av parkeringar är stort och redovisa hur och till vilken kostnad fler plaster kan tillskapas.

Cykelvägvisning och service

Trafikkontoret arbetar med en ny cykelvägvisningsplan för hela staden. Vägvisning på pendlingsstråk föreslås få en speciell färg och/eller form.

Anordningar för cykelpumpar, serviceverktyg och cykelkartor föreslås i cykelstationer som kan uppföras längs med pendlingsstråken.

Förbättrad drift och underhåll av cykelvägnätet

Cykelplanen pekar ut pendlingsstråken som de stråk som ska prioriteras för förbättrad vinterväghållning. Även tidigarelagd sandsopning är viktigt för framkomliga cykelbanor. Förbättrad snöröjning kan möjliggöra för fler cyklister att cykla hela eller större delen av säsongen. Idag fungerar dock en del cykelbanor som yta för snövall. För att förbättra vinterväghållningen kan det därför krävas bortforsling av snö på cykelbanor.

Cykelplanen pekar ut stadsdelarnas ansvar för drift och underhåll av cykelbanor och stråk inom respektive stadsdelsområde som ett problem. Det uppdelade ansvaret leder till att standard på exempelvis snöröjning längs med ett stråk som passerar flera stadsdelar kan variera kraftigt. I cykelplanen föreslås därför att en huvudman har ansvaret för hela det föreslagna pendlingsnätet. Det innebär en ansvarig beställare med ett antal entreprenörer till sitt förfogande, men med samma standardkrav.

Nya riktlinjer för förbättrad drift och underhåll föreslås, bland annat genom att:

- Vårsopningen ska ske sammanhängande utmed pendlingsstråken, med ambitionen om att den är avklarad senast 1 april på samtliga pendlingsstråk och senast 15 april på övriga stråk
- Lövupptagning ska ske under hela lövfällningssäsongen
- Snöröjning och halkbekämpning ska ha sådan standard att det går att cykla trafiksäkert hela vintern
- Ytan på samtliga pendlingsstråk ska inspekteras eller mätas regelbundet
- Växtlighet utefter cykelstråk och i korsningar ska hållas efter för god sikt och för upplevelse av trygghet
- Hinder i cykelbanor som utgör trafikfara eller framkomlighetsproblem ska åtgärdas inom 4 timmar
- Efter vårsopningen ska målning förbättras



Förvaltningens synpunkter

Förvaltningen anser att förslaget till cykelplan på ett bra sätt identifierar hur och inom vilka områden staden ska arbeta med för att cykelpendling och cykeltrafik ska kunna utvecklas i Stockholm. Det är också bra att information, utbildning och samverkan ses som en viktig beståndsdel i strävan efter att få fler att cykla och få fler att känna sig säkra och trygga i trafiken.

I samband med att nya stadsdelar byggs och byggs ut och många nya invånare flyttar till Enskede-Årsta-Vantör är det viktigt att det också planeras för en infrastruktur för cykel. Cykelbanor som leder genom och från områden med stor inflyttning behöver dimensioneras efter mängden nya invånare. Cykelplanen bör därför vara utformad så att den ger viss flexibilitet i samband med att stora projekt planeras och genomförs. Det gäller t ex vid Slakthusområdet och andra områden inom Söderstaden, men även i samband med mer långtgångna planer som t ex längs med Årstastråket, på Årstafältet och i stadsdelen Bandhagen-Högdalen.

Samordnad planering för cykel är också ett sätt att möjliggöra för nya och befintliga stadsdelar att ge befolkningen förutsättningar att kunna välja andra trafikslag än bil och kollektiva medel. Det är väl känt att i det i samband med nya bostadsområden och förtätningsprojekt uppstår problem med brist på parkeringsplatser och trängsel på gator. En utbyggd och säker cykelinfrastruktur kan balansera upp detta.

De stråk som pekas ut som pendlingsstråk utgörs till stor del av parkvägar. Det är viktigt att de utpekade pendlingsstråken ges tillräcklig bredd, trafiksepareras där det är möjligt och skyltas för att vara säkra och tillgängliga för både gångtrafikanter och för cyklister som cyklar i olika hastigheter. I vissa fall ligger pendlingsstråk i anslutning till skolor, t ex Enskedefältets skola som ligger vid det utpekade pendlingsstråket längs med Sockenvägen, Sturebyskolan som ligger vid cykelstråket norr om Örbyleden (Sturebystråket) samt Örbyskolan invid Gamla Huddingevägen. Det är viktigt att ta hänsyn till att oskyddade trafikanter såsom barn har säkra skolvägar, för att uppmuntras till att cykla och gå till skolan.

Utöver detta vill förvaltningen lämna synpunkter på förslag till stråk samt framtida drift av pendlingsstråk på parkmark.

Synpunkter på förslag till pendlings- och huvudstråk

Just nu pågår programarbete för två områden i Högdalen-Bandhagen; Högdalens centrum och området kring Trollesundsvägen. Flera hundra nya bostäder kan komma att byggas i området, dessutom pågår planarbete för ytterligare bostäder



runt om i området. Högdalens centrum utgör en viktig kollektivtrafikknutpunkt och pekas ut som tyngdpunkt i översiktsplanen. På grund av stadsdelens prioritet och goda läge, som kan skapa förutsättningar för kombinationsresor, bör Högdalens centrala delar med fördel ingå i ett pendlingsstråk och det bör också finnas goda och säkra cykelparkeringsmöjligheter i närheten till tunnelbanan och busstorget. Förvaltningen anser också att det kan vara bra att se över Trollesundsvägen som viktigt huvudstråk, som ett komplement till Rågsvedsvägen/Bandängen/Bandhagen-stråket som kopplar samman pendlingsstråken på Magelungsvägen och Örbyleden.

Längs med Årstaviken i Årstaskogen löper en cykelväg som pekas ut som huvudstråk. Förvaltningen vill uppmärksamma om att Årstaskogen utreds som naturreservat och att det kan finnas en intressekonflikt mellan rekreativvärden och framkomlighet i just det stråket.

Pendlingsstråket vid gamla Årstälänken, från Årsta Park mot Årstafältets tvärbanestation och vidare mot Årstabergets pendeltågsstation, gränsar till planområdena för Valla 2, som är en av de två första detaljplanerna för Årstafältet. Planeringen för Årstafältets norra delar och åtgärder för det aktuella pendlingsstråket bör samordnas så att investeringar inte görs på stråk som på sikt kommer att dras om eller rustas i samband med den nya bebyggelsen.

Drift och underhåll

Skillnaden i underhåll för parkvägar som också utgör pendlingsstråk för cykel beror på den ojämna budgetfördelningen enligt nyckeltal. Förslaget om en huvudman för driften och underhållet av pendlingsstråken kommer fortfarande förutsätta att stadsdelsförvaltningarna ska prioritera vissa stråk på bekostnad av något annat i stadsdelsområdet. Förvaltningen anser att alla anläggningar i staden, såväl lekplatser och plaskdammar som pendlingsstråk, ska ha samma standard och det förutsätter framförallt en utvecklad samordning och samarbete mellan berörda förvaltningar – i första hand stadsdelsförvaltningar och trafikkontoret.

Bilaga

Remiss av förslag till cykelplan för Stockholms stad, Cykelplan 2012 (endast kartor för Söderort), dnr T2010-313-01743, 2012-03-20. Samtliga handlingar finns på: <http://www.stockholm.se/TrafikStadsplanering/Trafik-och-resor/Cykla-och-ga/Cykelplan-/>