



Handläggare: Håkan Serdén, Yvonne Tegnér
Telefon: 08-508 01 114, 08-508 01 537

Till
Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd

Cykelplan för Stockholms stad, Cykelplan 2012

Remiss från trafikkontoret

Förslag till beslut

Tjänsteutlåtandet utgör svar på remissen

Olle Johnselius
stadsdelsdirektör

Verner Stadthagen
administrativ chef

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. Andra delen redovisar en handlingsplan där fokus ligger på huvuduppdraget, att redovisa utbyggnadsplanerna för ett sammanfattat cykelvägnät för pendlingscyklister. Fokus i planen är att skapa bra cykelförbindelser för pendlingscyklister genom hela kommunen samt att förbättra förbindelserna till grannkommunerna. I cykelplanen redovisas ett nätverk av pendlingsstråk som är prioriterade cykelvägar. Förvaltningen anser att Cykelplan 2012 på ett utmärkt sätt sammanfattar problem, krav och möjligheter när det gäller att underlätta cykling – särskilt pendlingscykling – inom staden. Förvaltningen redovisar ett antal kommentarer och synpunkter när det gäller de i cykelplanen redovisade övervägandena och förslagen. Förvaltningen anser att cykelplanens pendlingsstråk i anslutning till ytterstadens nio attraktiva tyngdpunkter bör prioriteras - med tyngdpunkt på de som sträcker sig över kommungränsen. Förvaltningen lämnar också synpunkter på några av de pendlingsstråk som berör järvaområdet.

Bilagor: 1 Cykelplan 2012, remissversion (exkl. kartbilagor)(begränsad sändning)

2 Karta över cykelstråk inom järvaområdet



Remissbehandling

Remissversionen av Cykelplan 2012 har av trafikkontoret sänts ut till ett antal nämnder och bolag inom Stockholms stad, övriga kommuner i Stockholms län, ett antal landstingskommunala myndigheter, ett antal statliga myndigheter med Stockholms län som verksamhetsområde samt femton olika intresseorganisationer. Inom staden har cykelplanen remitterats för synpunkter till samtliga stadsdelsnämnder, exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, idrottsnämnden, stadsmiljörådet samt Stockholm Business Region, Stockholms Hamnar och Stockholm Parkering. Remisstiden sträcker sig till den 31 maj 2012. Efter remissperioden kommer synpunkter att inarbetas av trafikkontoret. Trafik- och renhållningsnämnden kommer att lägga fram ett slutligt förslag till cykelplan avsett att fastställas av kommunfullmäktige.

Trafikkontoret ser gärna att remissvaren behandlar följande punkter:

- Är förslagen till pendlingsstråk riktiga? Eller borde de ha en annan sträckning?
- Hur bör prioriteringen av stråken göras? Hur ska vi bygga ut cykelnätet och vad ska prioriteras först?
- Handlingsplanen, är det rätt åtgärder som är utpekade?
- Hur kan din organisation bidra till att målsättningarna i planen kan uppnås?

Remissmaterialet tillsammans med löpande uppdaterade frågor och svar finns på http://www.stockholm.se/TrafikStadsplanering/Trafik-och-resor-/Cykla_och_ga/Cykelplan-/ På sidan finns kartbilagorna att ladda ner för mer detaljerad granskning.

Trafikkontorets förslag till cykelplan för Stockholms stad, Cykelplan 2012

En i remissmissiven intagen sammanfattning av Cykelplan 2012 är av följande lydelse.

”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.

I remissförslaget till Framkomlighetsstrategin, som är stadens övergripande trafikstrategi, finns ett specifikt mål som riktar sig direkt till cykel; *”Andelen av alla resor som sker med cykel ska i högtrafik vara minst 15 procent 2030”*. Cykelplanen avser utöver att öka andelen cyklister även *att göra det enklare och säkrare* att cykla, för såväl befintliga som tillkommande cyklister.

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. I planen föreslås bland annat åtgärder som syftar till att skapa en välfungerande infrastruktur. Med detta menas i första hand att det finns ett sammanhängande, kapacitetsstarkt och trafiksäkert cykelvägnät med god framkomlighet. För att nå en välfungerande infrastruktur krävs förutom investeringar i själva vägnätet även rutiner för en bra vinterväghållning, specifika framkomlighets- och trafiksäkerhetsåtgärder, vägvisnings- och parkeringsåtgärder.

Fokus i planen är att skapa bra cykelförbindelser för pendlingscyklister genom hela kommunen samt att förbättra förbindelserna till de andra kommunerna i Stockholms län. I cykelplanen redovisas ett nätverk av pendlingsstråk som är prioriterade cykelvägar. Åtgärder på pendlingsstråken är både 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 en 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. 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.”

Cykelvägnätet har klassificerats i tre nivåer – pendlingsstråk, huvudstråk och lokalstråk. Samtliga pendlingsstråk (totalt 205 km) har inventerats för att konstatera avvikelser från önskad standard som underlag till åtgärdsförslag. Nuvarande standard varierar kraftigt, vilket medför att också åtgärdsförslagen kommer att variera mellan pendlingsstråken och längs varje enskilt stråk. Åtgärderna har delats in enligt en prioritetsskala 1-4, men ingen inbördes rangordning mellan prioritetsgrupperna har gjorts. Utbyggnadsplanen kommer att i hög grad också påverkas av reinvesteringar, vägarbeten och exploateringar.

Av bilaga till cykelplanen framgår att planen visserligen har en långsiktig tidshorisont fram till år 2030, men att avstämningar ska göras efter varje åtgärdsplan, vilka omfattar 3-5 år. Investeringskostnaderna för att anlägga eller förbättra pendlingsstråken uppskattas till 8 mnkr/km för innerstaden och till 1,5 – 3 mnkr/km för ytterstaden. Den årliga kostnadsökningen för förbättrad drift och underhåll på pendlingsstråken anges till 30-50 mnkr (beroende på snömängden). Till detta kommer årliga kostnadsökningar om 0,5 – 2,0 mnkr för uppföljning och utvärdering – den högre summan avser år då resvaneundersökningar genomförs.

Förvaltningens synpunkter

Förvaltningen anser att Cykelplan 2012 för Stockholms stad på ett utmärkt sätt sammanfattar problem, krav och möjligheter när det gäller att underlätta cykling – särskilt pendlingscykling – inom staden. Förvaltningen vill erinra om, att enligt det förslag till Framkomlighetsstrategi för Stockholm 2030, som är under antagande, är ökad cykling av avgörande betydelse för att stadens väg- och gatunät ska kunna möta det ökande befolkningstrycket och samtidigt bidra till visionen om ett Stockholm i världsklass.

Förvaltningen har under ett antal år genom att aktivt delta i cykelvägsanalyser m.m. tillsammans med trafikkontoret, miljöförvaltningen, anlidade konsulter och intresseorganisationer pekat på behovet av förbättringar – framförallt när det gäller behovet av sammanhängande cykelstråk över gränserna till omkringliggande kommuner. Förvaltningen redovisar först ett antal kommentarer och synpunkter när det gäller de i cykelplanen redovisade överväganden och förslagen. Kommentarna följer kapitelindelningen i cykelstrategin. Därefter redovisar förvaltningen sina svar på de uttryckliga frågor som trafikkontoret önskar svar på.

Synpunkter på ”Strategi för en cykelstad i världsklass”

I de inledande kapitlen/avsnitten i cykelstrategin används begrepp som cykelvägar, cykelbanor, cykelfält, lokalstråk, huvudstråk och pendlingsstråk. Förvaltningen anser att det vore bra om en *enhetlig nomenklatur* inom detta område kunde etableras. Om de olika benämningarna ges ett tydligt innehåll och används systematiskt, bl.a. i samband med skyltning, vet cyklisterna vad som kan förväntas i form av standard på samma sätt som en bilist får information av benämningarna länsväg, riksväg och europaväg.

Under rubriken *Cykling och trafiksäkerhet* redovisas att de aspekter som stadens cyklister är mest missnöjda med rör snörenhållning på cykelvägnätet vintertid och bortsopning av sand på cykelvägnätet om våren. Enligt uppgift på annat ställe i

cykelplanen är cirka 70 procent av alla olyckor med cyklister inblandade singelolyckor, varav 40 procent beror på omkullkörning på grund av halt eller slirigt underlag. Förvaltningen kan konstatera att staden här har en utmaning, men samtidigt en ”quick fix” där relativt begränsade underhålls- eller driftinsatser kan ge stor utdelning i ökad trafiksäkerhet för cyklisterna.

Under rubriken *Lånecyklar* redovisas verksamheten sedan år 2006 med lånecyklar i Stockholms innerstad. Förvaltningen anser att trafikkontoret bör utreda möjligheterna att utvidga detta system utanför innerstaden och då i första hand lämpligen till de betydande kommunikationscentra som finns i anslutning till de i översiktsplanen för staden utpekade nio attraktiva tyngdpunkterna i ytterstaden – där Kista utgör en av dessa. Varför inte låta fler aktörer/system startas för att främja konkurrens och kvalitetssäkring? Ett område skulle kunna utgöras av Kista/Spånga/Vällingby. Och varför inte åstadkomma en kommunövergripande lösning där Solna/Sundbyberg och/eller Sollentuna/Järfälla ingår?

I cykelstrategin under rubriken *Parkeringsmöjligheter* redovisas att staden bör kunna hjälpa till med information till fastighetsägarna om hur många cykelparkeringsplatser som är lämpliga att anlägga för t.ex. bostäder, kontor och skolor. Förvaltningen delar denna uppfattning. En av flera förutsättningar för att cykelpendlingen ska kunna öka är att det finns *skyddade och säkra cykelparkeringsmöjligheter* såväl i anslutning till bostäderna som till arbetsplatserna. Förvaltningen förordar mot den bakgrunden att staden utreder möjligheterna att vid nybyggnad och större ombyggnad också ställa krav på hur många skyddade säkra cykelparkeringsplatser som bör anläggas.

Synpunkter på ”Handlingsplan för en välfungerande cykelinfrastruktur”

I kapitlet redovisas under rubriken *Utveckling av huvudstråk och lokalstråk* bredd, materialval m.m. för de olika typerna av cykelstråk. De bredder som anges torde, enligt förvaltningens uppfattning, även tillgodose det faktum att cyklister i framtiden i ökad utsträckning kommer att transportera såväl barn som gods i karror/vagnar. Förvaltningen har i huvudsak inget att invända mot dessa förslag, men anser att i vart fall pendlingsstråken ska utformas så att lämpligt utformade och utrustade *rastfickor* finns längs med transportsträckorna. Dessutom anser förvaltningen att det för samtliga stråktyper bör anges säkerhetsavstånd till *träd*. Härutöver bör finnas anvisningar om vilka typer av träd som bör undvikas nära cykelstråken – träd med ytliga rötter som förstör körbanan, frukt bärande eller klibbande träd som gör körbanan slirig/kladdig.

I handlingsplanen saknar förvaltningen diskussion och förslag om en för järvaområdet viktig aspekt – nämligen *hinder på cykelvägarna*. Det behöver tas fram en enhetlig modell av bom som inte hindrar cyklisters framkomlighet – även de med kärra kopplad till cykeln - men som utgör ett effektivt hinder för i vart fall otillåten biltrafik. Inom järvaområdet har det sedan lång tid tillbaka varit ett problem med att mopeder och motorcyklar i hög fart använder gång- och cykelvägarna för att snabbare komma fram. Under försommaren 2011 inträffade inom södra järvaområdet en olycka med dödlig utgång när en gående ung kvinna blev påkörd av en motorcykel på en gång- och cykelväg. På dessa behöver därför oskyddade gång- och cykeltrafikanter skyddas från ovälkomna motorfordon inklusive bilar. Förvaltningen anser att det är synnerligen angeläget att bommar och andra fartdämpande åtgärder utformas så att detta kan bli fallet och samtidigt kombineras med säker cykling. Förvaltningen har i dessa frågor ett nära samarbete med såväl närpolisen som trafikpolisen och förmodar att detta problem även finns utanför järvaområdet.

Under rubriken *Cykel och trafiksignaler* föreslås att vid korsningar och trafiksignaler ”montera *räcken* där cyklisten kan hålla i sig eller vila foten i väntan på grönt”. I andra svenska städer, bl.a. Malmö, har så skett med framgång. Förvaltningen tillstyrker därför detta förslag och vill betona att rätt utformade och rätt placerade kan dessa räcken dessutom vara till stor hjälp för synskadade.

Under rubriken *Lagändringar för att främja cykling* föreslås att det bör tillåtas för cyklister att *köra mot rött ljus vid högersväng*. Förvaltningen avstyrker en sådan lagändring med hänsyn till framförallt de synskadade.

Under rubriken *Väghållning förbättras* slås fast att *vårens sandupptagning* måste förbättras och starta så snart så är möjligt i syfte att hindra löst liggande grus under många veckor. Förvaltningen delar denna uppfattning och arbetar själv med denna inriktning. Men förvaltningen anser att de traditionella kontraktsbestämmelserna om att sandupptagningen ska vara avklarad till 1 maj i innerstaden och till 15 maj i ytterstaden bör ändras på så sätt att 1 maj bör gälla för hela staden.

Under rubriken *En huvudman för driften av pendlingsstråken* föreslås att driften av ett och samma pendlingsstråk bör åvila samma entreprenör oberoende av gränser för stadsdelsområden. På så sätt blir snöröjning, sandupptagning m.m. mer enhetlig inom respektive pendlingsstråk. Förvaltningen delar denna uppfattning och vill dessutom poängtera att frågan med ett rinkeby-kistaperspektiv bör vidgas till att omfatta de pendlingsstråk som går över gränsen till angränsande kommuner. Angränsande kommuner bör till exempel kunna byta tjänster med varandra.

Under rubriken *Riktlinjer för drift och underhåll av cykelvägnätet* berörs i flera avsnitt behovet av särskilda *jourtelefonnummer och e-postadresser* för de trafikanter som vill anmäla brister i vägnätet. Förvaltningen kan konstatera att stadens generella felanmälan 08-651 00 00 till stadens driftcentral, alternativt www.stockholm.se/felanmalan, som båda är öppna dygnet runt bör användas i samtliga fall. Stadsdelsförvaltningarna i järvaområdet marknadsför systematiskt felanmälan på detta sätt via såväl annonser som foldrar, där invånarna uppmanas att lägga in detta telefonnummer i sin mobil samt *www*-adressen i sin dator.

Synpunkter på ”Handlingsplan för information, kampanjer och samverkan”

Under rubrikerna *Information om lagar och regler, Dialog med Stockholms trafikanter* och *Kampanjer* framhålls dels att alla trafikanter måste följa de lagar och regler som finns för ett smidigt samspel i trafiken där alla måste samsas inom en och samma begränsade yta, dels att cykelplanen behöver kommuniceras med såväl cyklister som ickecyklister. Förvaltningen har inga invändningar mot dessa planer, Men när fler måste samsas på samma begränsade yta uppstår lätt konflikter mellan olika trafikanter och trafikantgrupper. Förvaltningen förordar därför att staden, genom trafikkontoret eller annan ansvarig, på bred front startar *kampanjer* där syftet är att sprida fördjupad kunskap om inte bara vilka lagar och regler som gäller utan även om andra trafikantgruppers villkor och behov. Härigenom bör den ömsesidiga förståelsen i trafiken öka med ett smidigare samspel som följd.

Under rubriken *Kampanjer* föreslås både interna kampanjer riktade till stadens anställda och externa kampanjer riktade till bilpendlare som bör förmås att bli cykelpendlare. Ett sätt att ytterligare främja cykelpendling och tjänstecyklande vore om staden genomför en *central upphandling av tjänstecyklar*, vilket skulle kvalitetsssäkra inköpen samt medföra en tydlig miljöprofilering.

Yttranden över frågor ställda av trafikkontoret

Är förslagen till pendlingsstråk riktiga? Eller borde de ha en annan sträckning?
Förvaltningen saknar inget cykelstråk i järvaområdet och anser att de föreslagna pendlingsstråken i huvudsak har naturliga målpunkter och naturliga sträckningar mellan målpunkterna. Förvaltningen har följande kommentarer till några av de föreslagna pendlingsstråk/huvudstråk som berör järvaområdet.

1) Tensta-Rinkebystråket

Stråket utgör ett regionalt huvudstråk mellan Solna och Järfällas centrala delar (Jakobsberg). Det har stor potential och behöver därför vara snabbframkomligt och lättorienterat. Förvaltningen anser att Tensta-Rinkebystråket med dess vidare

förlängning i Järfälla och Sundbyberg/Solna bör uppgraderas till pendlingsstråk. Mellan Bergslagsvägen och Barkarby station bör stråket för att vara just snabbframkomligt och lättorienterat ledas under Bergslagsvägens bro över järnvägen och norr om densamma fram till Barkarby station, där huvudstråket fortsätter norr om järnvägen mot Jakobsbergs centrum. Detta förutsätter att en förbindelse byggs över den planerade Förbifart Stockholm mellan järnvägen (Västeråsbanan) och Hjulsta trafikplats.

2) Södra Järvastråket

Förvaltningen föreslår att pendlingsstråket utvidgas något längre västerut via Akallastråket och det lokala nätet över Akallalänken till Barkarby torg. Dessutom vore en förlängning av stråket inom Järfälla kommun från Barkarby torg till Barkarby handelsplats önskvärd.

3) Norra Järvastråket

Kvaliteten på detta huvudstråk är av synnerlig vikt för att öka den eftersträvade cykelpendlingen till Kista arbetsområde från framförallt Solna, Sundbyberg samt Stockholms centrala delar. Mot den bakgrunden anser förvaltningen att även detta stråk bör uppgraderas till pendlingsstråk. Förvaltningen är tveksam till den föreslagna slingriga sträckningen genom Sundbyberg/Ursvik. Önskvärt vore därför om en snabbare och rakare vägsträckning kan övervägas.

4) Solna-Järfällastråket

Förvaltningen kan konstatera att orienterbarheten i den del av pendlingsstråket som går genom Igelbäckens naturreservat i Solna/Sundbybergs kommuner är mycket svår. Vid en cykelvägsanalys i juni 2010 med bred representation från myndigheter och organisationer noterades att mycket vana cyklister här körde rejält fel. Förvaltningen förutsätter därför att uppmärksamhet kring vägsträckning och skyltning i detta avsnitt ägnas stor uppmärksamhet. Förvaltningen anser att stråkets sträckning vid ”Kymlinge tunnelbanestation” och vid anslutningspunkten till Kistastråket bör omstuderas i syfte att göra vägsträckningen rakare och mindre backig. Åtgärdernas angelägenhet understryks av att även detta stråk utgör ett huvudstråk när det gäller cykelpendling till Kista arbetsområde från regionens centrala delar.

Hur bör prioriteringen av stråken göras? Hur ska vi bygga ut cykelnätet och vad ska prioriteras först?

Cykelplan 2012 är ambitiös och omfattar välmotiverade förslag om ett stort antal åtgärder inom olika områden. Förvaltningen anser att pendlingsstråken bör prioriteras. Ska framkomligheten för olika trafikantgrupper inom staden i framtiden bli



rimlig, förutsätter detta en kraftigt utökad cykelpendling till arbetet. För att detta ska kunna förverkligas är pendlingsstråken en oundgänglig förutsättning.

Förvaltningen anser vidare att de pendlingsstråk som bör prioriteras är de som knyter an till översiktsplanens nio stora attraktiva tyngdpunkter i ytterstaden – fem i söderort och fyra i västerort – varav flertalet också omsluter stora arbetsplatsområden. Likaså anser förvaltningen att behovet av sammanhängande pendlingsstråk över gränserna till omkringliggande kommuner behöver prioriteras. Ur ett rinkeby-kista-perspektiv kan konstateras att det föreligger ett stort behov av att skapa sådana stråk till Kista arbetsområde över kommungränsen från Solna/Sundbyberg samt från Stockholms centrala delar.

Handlingsplanen, är det rätt åtgärder som är utpekade?

Se synpunkter och kommentarer under föregående tre avsnitt!

Hur kan din organisation bidra till att målsättningarna i planen kan uppnås?

Förutom gängse drift- och underhållsarbete med gång- och cykelvägar inom parkmarken kommer förvaltningen även att fortsättningsvis engagera sig i cykel-frågor i olika organisatoriska konstellationer på stadsövergripande, regional och lokal nivå. Inom Järva trafikgrupp samarbetar förvaltningen och Spånga-Tensta stadsdelsförvaltning med närpolicen, trafikpolisen, trafikkontoret och Fastighetsägare Järva med trafikfrågor, inklusive de med cykling i fokus. Förvaltningen deltar i projektet Hållbara Järva, inom vilket har framtagits en cykelplan för Järva ”Cykling i järvaområdet”. Projektarbetet fortsätter. Förvaltningen deltar även aktivt i en allsidigt sammansatt grupp med företrädare för såväl det lokala näringslivet som staden med uppgift att stimulera till ökad cykelpendling i kistaområdet.

Avslutningsvis kan förvaltningen konstatera att en förutsättning för att cykelpendlingen inom järvaområdet, framförallt till och ifrån Kista arbetsområde, ska öka är att de i Cykelplan 2012 framlagda förslagen genomförs. Om de inte genomförs torde trafiksituationen inom järvaområdet – trots utbyggnader - bli ännu svårare än nu både vad avser kollektivtrafik och biltrafik.