



Handläggare: Cecilia Rivard
Telefon: 08-508 18 048

Till
Farsta stadsdelsnämnd
2012-05-24

Förslag om cykelplan 2012 för Stockholms stad

Svar på remiss från trafik- och renhållningsnämnden

Förslag till beslut

Stadsdelsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på förslaget om cykelplan 2012 för Stockholms stad.

Steinunn Á Håkansson
stadsdelsdirektör

Lena Rabe
avdelningschef

Sammanfattning

Trafik- och renhållningsnämnden gav 2010 trafikkontoret i uppdrag att ta fram ett förslag till ny cykelplan för Stockholm. Planens fokus är att skapa bra samband för pendlingscyklister genom hela kommunen och förbättra förbindelserna med grannkommunerna. Åtgärderna omfattar nya cykelstråk, breddning av befintliga stråk och sammanlänkning där det idag saknas kopplingar.

Förvaltningen är positiv till den nya planen som främjar cykling. Cykling framhålls som ett kapacitetsstarkt trafikslag tillsammans med gående och kollektivtrafik i stadens Framkomlighetsstrategi. Prioritering av pendlingsstråk är riktig. Förvaltningen är tveksam till om att driften av pendlingsstråken blir bättre om ansvaret överförs till en central förvaltning.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom avdelningen för planering, strategi och service.

Bakgrund

Trafikkontoret fick i uppdrag av trafik- och renhållningsnämnden den 14 juni 2010 att ta fram ett förslag till ny cykelplan för staden. Nuvarande cykelplaner för inner- och ytterstaden ska sammankopplas, regionala stråk ska prioriteras och fokus ska riktas in på pendlingscyklisterna.

Det finns ett antal nationella och lokala dokument med riktlinjer för cykelplaneringen. Trafikverkets nationella strategi har som övergripande mål att cykeltrafiken ska bli säkrare och cykeltrafikens andel av resorna ska öka.

Stadens Vision 2030 anger att staden ska ha ett fungerande cykelnät och översiktsplanen Promenadstaden framhåller att en stadsmiljö ska skapas som främjar cykel och gång. De åtgärder som föreslås i cykelplanen stämmer överens med stadens förslagna trafikstrategi, Framkomlighetsstrategin.

Trafikverket har i uppdrag att tillsammans med länets kommuner ta fram en regional cykelstrategi. Det arbetet ska vara klart hösten 2012. Arbetet ligger i linje med de mål och intentioner som finns för stadens nya cykelplan.

Förslaget har remitterats till Farsta stadsdelsnämnd för yttrande senast den 31 maj.

Remissen i sammanfattning

Cykelplanen syftar till att göra det enklare och säkrare att cykla i staden. Cykelplan 2012 beskriver stadens ambitioner för cykelplaneringen fram till år 2030. Planen består av två delar. Strategidelen har en mer långsiktig inriktning som beskriver varför det är viktigt att arbeta med många olika delområden för att öka andelen cyklister. Den andra delen är en handlingsplan där fokus är att redovisa utbyggnadsplanerna för ett sammansatt cykelvägnät för pendlingscyklister.

I Framkomlighetsstrategin finns ett specifikt mål som riktar sig till cykel: *Andelen av alla resor som sker med cykel ska i högtrafik vara minst 15 procent 2030.*

I planen föreslås åtgärder som skapar ett sammanhängande, kapacitetsstarkt och trafiksäkert cykelnät med god framkomlighet. För detta krävs förutom investeringar i vägnätet även rutiner för bra vinterväghållning, specifika framkomlighets- och trafiksäkerhetsåtgärder, vägvisnings- och parkeringsåtgärder. I cykelplanen redovisas ett nätverk av pendlingsstråk som är prioriterade

cykelvägar. Ökad cykling bidrar till att nå Farmkomlighetsstrategins mål och stadens inriktningsmål för minskad miljöpåverkan från trafiken och ökad cykeltrafik i enlighet med Miljöprogram 2012–2015.

I. Cykelstrategi

En undersökning bland cyklister i Stockholm visar att snöröjning av cykelvägnätet, borttagning av sand och samspelet med förare av tung trafik och personbilar är det som cyklisterna är mest missnöjda med.

För att nå cykelplanens mål att utveckla Stockholm som cykelstad och öka andelen cyklister krävs en bred ansats. Arbetet behöver fokuseras på två övergripande inriktningar: Infrastrukturåtgärder och information och kommunikation.

Tidigare undersökningar visar att reshastighet och smidighet att använda cykel påverkar vilket val människor gör. En stor del av arbetet med planen inriktas därför på att förbättra standarden i cykelinfrastrukturen på de stråk som har stora mängder cyklister eller att skapa länkar i de relationer där det finns stor potential.

I cykelplanen har fokus lagts på det övergripande cykelvägnätet som främst används av arbetspendlare men som alla cyklister kommer ha fördel av. Cykelvägnätet ska vara sammanhängande, gent och inte innehålla obegripliga avbrott. Trafiksignalerna ska vara anpassade för cykeltrafiken. På lämpliga platser kan det vara motiverat att ha grön våg för cyklister. I ytterstaden och på platser som saknar trafiksignaler kan man använda upphöjda gång- och cykelpassager för att öka cyklisternas framkomlighet och säkerhet.

Bra cykelparkeringar är en viktig del av infrastrukturen för cykel. Fler platser behövs i innerstaden och city, men även vid lokala centra i ytterstaden och vid knutpunkter för kollektivtrafiken. I en bra cykelstad behöver även kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik underlättas.

Att ha en bra cykelvägvisning är viktigt ur flera aspekter. Cykelvägvisningen betyder att cyklister faktiskt hittar dit de ska i sådana lägen där cykelstråket är skilt från bilvägnätet och dess vägvisning.

Drift och underhåll

När cyklingen ökar ställs högre krav på drift och underhåll av cykelvägnätet. Cykelstråkens skick är avgörande för att cyklister ska fortsätta cykla under vinterhalvåret. Det är underlaget som begränsar snarare än kylan. Drygt 40 procent av cyklisternas singelolyckor kan relateras till drift och underhåll. Det är framför

allt halkbekämpningen som är viktig för cyklisternas säkerhet. För framkomligheten är snöröjningen den driftåtgärd som har störst betydelse.

Cyklister är en utsatt grupp i trafiken. Även om antalet olyckor har minskat på Stockholms gator de senaste åren är upplevd osäkerhet och otrygghet i trafiken ett hinder för att fler ska börja cykla. Det är korsningspunkterna som utgör de största trafiksäkerhetsriskerna för cyklister om man ser till de allvarligaste olyckorna.

Uppföljning och utvärdering

I dagsläget är cykelräkningar, läsvaneundersökningar och andra metoder inte särskilt säkra eller för gamla. Kunskaper om hur många och hur stor del av stadens befolkning som reser med cykel saknas. Cykelplanen har en genomförandetid satt till 2030 och för att kunna göra bra bedömningar om arbetet har rätt riktning behövs ett antal delredovisningar. För att undersöka om satsningarna leder mot de övergripande målen har mål specificerats och tio indikatorer identifierats.

II. Handlingsplan för en väl fungerande cykelinfrastruktur

Handlingsplanen kan sammanfattas i följande områden:

- Sammanhängande och väl utformat cykelvägnät
- Ökad framkomlighet för cyklister
- Cykelparkeringar
- Cykelvägvisning och service
- Förbättrad drift och underhåll av cykelvägnätet
- Ökad trygghet och säkerhet för cyklister
- Information, dialog och kampanjer
- Samverkan
- Förvaltningsövergripande arbete och kompetensutveckling

Stockholms cykelvägnät har inventerats och klassificeras i tre olika sorters stråk; pendlingsstråk, huvudstråk och lokalstråk. Planens fokus är att skapa bra förbindelser för pendlingscyklister genom hela kommunen och förbättra förbindelserna till grannkommunerna. Standardnivåer har tagits fram och innebär framför allt för pendlingsstråken en standardhöjning jämfört med dagens cykelnät. Stråken löper i huvudsak längs med större bilstråk och ansluter i huvudsak till primära kollektivtrafikpunkter.

Åtgärdsförslag har endast tagits fram för pendlingsstråken. En förbättring av hela cykelvägnätet är dock nödvändig. Särskilt när det gäller att bygga bort trafikfarliga korsningspunkter eller att åtgärda saknade länkar.

Pendlingsstråk är ofta fem kilometer eller längre och de ingår ofta i regionala cykelstråk. Stråken är tillräckligt breda så att omcykling och cykling i bredd medges. Pendlingsstråk är separerade från gångtrafiken.

Förbättrad drift och underhåll av cykelvägnätet

Förbättrad snöröjning kan möjliggöra för fler cyklister att cykla hela eller största delen av säsongen. För att förbättra vinterväghållningen kan krävas att bortforsling av snö görs från cykelbanor. Cykelplanen pekar ut pendlingsstråken som de stråk som ska prioriteras för bättre vinterväghållning.

Ett annat område att förbättra är vårens sandupptagning. Har snön försvunnit tidigt på våren kan det lösa gruset ligga kvar lång tid och orsaka problem för cyklister.

Studier av framkomligheten och problem för cyklister visar att cykelbanor i ytterstaden generellt är dåligt underhållna. Insatser för att förbättra drift och underhåll på stadens cykelvägnät är nödvändig för att öka framkomligheten.

Ett problem som identifierats är att stadsdelarna ansvarar för drift och underhåll av cykelbanor och stråk inom respektive stadsdelsområde. Det leder till att standard på exempelvis snöröjning längs med ett stråk som passerar flera stadsdelar kan variera kraftigt. Därför föreslås att en huvudman har ansvaret för hela det föreslagna pendlingsnätet. Det innebär en ansvarig beställare med ett antal entreprenörer till förfogande men med samma standardkrav. Riktlinjer för cykelvägarnas drift och underhåll skärps och tydliggörs i kommande upphandlingar.

Förslag till pendlings- och huvudstråk i söderort samt åtgärder och prioriteringar finns i bifogade kartbilagor.

Förvaltningens synpunkter och förslag

Det är bra att en ny cykelplan tas fram som kopplar samman innerstadens och ytterstadens befintliga planer. Synpunkterna i förvaltningens svar gäller det som rör Farsta stadsdelsområde. De föreslagna pendlingsstråken och huvudstråken har rätt sträckning genom våra stadsdelar. Merparten av stråken finns redan idag. En ny länk som binder samman ett pendlingsstråk är den blivande cykelvägen vid Bogårdsvägen i Gubbängen.

Prioriteringen av åtgärder har förvaltningen inget att invända emot. Samtliga åtgärder är befogade för att förbättra cykelpendlingen. Breddning och nyanläggning av stråk är också välmotiverade. Korsningsåtgärder vid exempelvis

Örbyleden och rondellerna vid Magelungsvägen–Hagforsgatan och Ågesta Broväg–Larsbodavägen är välgrundade.

Cykelstrategi

Det ska bli enklare och säkrare att cykla i staden och då är den viktigaste åtgärden att cykelvägnätet är sammanhängande och tillgängligt. Det finns många sådana brister på befintliga cykelstråk. Den skyltning och vägvisning som finns är dåligt underhållen, ofta helt oläslig på grund av klotter. Det är inte heller ovanligt att skyltar är felriktade och missvisande. En bättre vägvisning är mycket viktig på samtliga typer av cykelstråk för att fler ska välja cykel som resätt.

Cykelparkeringar är ofta bristfälliga och många gånger felplacerade. Antalet parkeringar måste öka vid målpunkter som kollektivtrafiklägen och butikslägen. Farsta Centrum behöver fler säkra cykelparkeringar som är placerade i strategiska lägen.

Förvaltningen håller med om att intensifierad drift och underhåll behövs på stråken för att öka antalet cyklister. Säkerheten är givetvis viktig. Vintertid måste halkbekämpningen prioriteras för att undvika olyckor. Enligt trafikkontoret finns det egentligen inte någon kunskap om hur många som reser med cykel. Genomförandetiden för cykelplanen sträcker sig till 2030 varför uppföljning genom delredovisningar är nödvändigt.

Handlingsplan för en väl fungerande cykelinfrastruktur

Det är utmärkt att planens fokus är att skapa ett bra cykelvägnät i hela staden och dessutom förbättra kopplingen till grannkommunerna. Förvaltningen förutsätter att det finns ett gott samarbete med närliggande kommuner som exempelvis Huddinge, Tyresö och Haninge i söderort.

Förvaltningen är tveksam till om en huvudman för pendlingsstråken är rätt lösning. I stadens tekniska handbok finns klassning för vinterväghållning. I cykelplanen ska det framgå vilken klassning pendlingsstråken ska ha. Beslut om pendlingsstråkens standard blir i så fall bindande för stadens förvaltningar.

Även om en huvudman skulle ha tillgång till många entreprenörer så kan aldrig samtliga traktorer och snöröjningspersonal vara på plats samtidigt. Snöröjning, halkbekämpning och renhållning blir med andra ord inte mer effektiv för att en förvaltning tar över hela ansvaret i staden.

I ytterstaden ska cykelbanor och andra parkvägar vara sandsopade till den 1 maj varje år. För att få sandsopningen genomförd tidigare på säsongen, förutsatt att



våren kommit tidigt, har förvaltningen en incitamentsersättning för entreprenören som gäller per vecka. Entreprenören får mer betalt ju tidigare arbetet är utfört. Det gav till resultat den här våren att sandsopningen var genomförd tidigt i april i hela stadsdelsområdet.

Underhåll av cykelvägar är kostsamt. Många cykelvägar behöver ny beläggning, det går inte att lappa och laga längre. Gamla schakter som inte följts upp och mycket trädrötter bidrar till sprickor i beläggningen på cykelvägarna. För att åtgärda problemet krävs att ett stort antal träd fälls. Finansiering för dessa åtgärder saknas och måste tillföras.

Förvaltningen är positiv till den nya cykelplanen. Cykling är ett av de kapacitetsstarka trafikslag som framhålls i stadens Framkomlighetsstrategi. En förstärkning av pendlingsstråken från Farsta stadsdelsområde in mot innerstaden och tvärförbindelser mot exempelvis Älvsjö, Huddinge och Tyresö ger god potential för att öka andelen cyklister. Detta bör möjliggöra att Framkomlighetsstrategins mål att andelen resor som görs med cykel i högtrafik ska vara minst 15 procent 2030.

Förvaltningen föreslår att stadsdelsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Bilaga

Trafik- och renhållningsnämndens förslag till cykelplan 2012 för Stockholms stad