



Handläggare: Anna Ambjörn
Telefon: 08- 508 22 048

Till
Hägersten- Liljeholmens
stadsdelsnämnd 2012-05-24

Cykelplan 2012 - Strategi för en cykelstad i världsklass

Förvaltningens förslag till beslut

Stadsdelsnämnden godkänner och översänder tjänsteutlåtandet som svar på remissen till Trafikkontoret.

Maria Mannerholm
Stadsdelsdirektör

Gunnar Ohlsén
Avdelningschef

Sammanfattning

Trafik- och renhållningsnämndens har gett trafikkontoret i uppdrag att ta fram en ny cykelplan som ska foga samman de befintliga inner- och ytterstadsplanerna, fokusera på pendlingscyklister samt prioritera regionala stråk. Den ska identifiera vilka insatser som kan ge en ökning av andelen cyklister och vilka åtgärder som är optimalt för cykeltrafiken. Till planen har ett antal mål med indikatorer tagits fram samt en handlingsplan för att uppnå målen.

Förvaltningen ser det som mycket positivt att en cykelplan tagits fram för att främja cykeltrafik och lyfta cykelfrågornas roll i stadens pågående utveckling. För pendlingsstråk inom Hägersten- Liljeholmens stadsdelsområde föreslås åtgärder vilka samtliga är viktiga för en säkrare framkomlighet för cyklister. På samtliga dessa sträckor har det under åren framkommit synpunkter på osäkra trafikmiljöer. Förvaltningen önskar dock att några av dessa lyfts till en högre prioriteringsnivå än vad som föreslås. Vidare efterlyser förvaltningen tvärgående pendlingsstråk eftersom det saknas idag.

Det är bra att ett parkeringstal för cykel för verksamheter inrättas, här borde stadens egna verksamheter kunna föregå med gott exempel med säkra och bra parkeringar för de anställda som har möjlighet att välja cykel som färd sätt.



Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom Avdelningen för samhällsplanering.

Bakgrund

Ett förslag till Cykelplan 2012 som omfattar Strategi för en cykelstad i världsklass samt en handlingsplan har kommit till nämnden på remiss. Yttrande önskas senast 31 maj 2012.

Ärendet

Strategi för en cykelstad i världsklass

Vid Trafik- och renhållningsnämndens möte den 14 juni 2010 fick trafikkontoret i uppdrag att ta fram en ny cykelplan. Den ska foga samman de befintliga inner- och ytterstadsplanerna, fokusera på pendlingscyklister samt prioritera regionala stråk. Cykelplanen ska identifiera vilka insatser som kan ge en ökning av andelen cyklister och vilka åtgärder som är optimalt för cykeltrafiken.

Övergripande riktlinjer och dokument

Det finns ett antal - såväl nationella som lokala - dokument som ger riktlinjer för cykelplaneringen. Trafikverkets nationella strategi för ökad och säker cykeltrafik ställer upp två övergripande mål:

- cykeltrafiken ska bli säkrare och
- cykeltrafikens andel av resorna ska öka
-

Stadens Vision 2030 anger att staden skall ha ett fungerande cykelvägnät och översiktsplanen –Promenadstaden- anger att planeringen måste skapa en stadsmiljö och en struktur som främjar gång och cykel liksom att möjligheterna att röra sig i staden till fots eller med cykel på ett tryggt sätt ska vara en central utgångspunkt för planeringen. Cykelplanen är också en del av stadens trafikstrategi, Framkomlighetsstrategin, där delarna som rör cykeltrafiken konkretiseras och förtydligas.

Ny regional cykelstrategi i Stockholms län

Trafikverket har fått i uppdrag att tillsammans med länets kommuner ta fram en regional cykelstrategi i samarbete med SL, Länsstyrelsen, Landstinget och Stockholms stad. Strategin kommer bland annat att innehålla en regional cykelplan som pekar ut ett antal regionala cykelstråk. Strategin ska även ta upp och behandla hur kollektivtrafik och cykel kan samordnas på ett bättre sätt samt skapa en regional plattform för cykelfrågor i Stockholms län. Arbetet med den regionala strategin ska vara klart hösten 2012.

Cykelplanens syfte och mål

Planen syftar till att göra det enklare och säkrare att cykla i staden. Planen skall fungera som ett underlag för planering av cykelåtgärder, både infrastrukturella, drift och underhåll samt kommunikation. Cykelplanens huvudfokus är att underlätta för arbetspendling med cykel, för befintliga cyklister men också för att få fler att cykla.

Långsiktig inriktning för cykelplaneringen

För att nå cykelplanens mål om att utveckla Stockholm som cykelstad och öka andelen cyklister anges att arbetet behöver fokuseras på två övergripande inriktningar.

- Dels på infrastrukturåtgärder så att cykelvägnätet är sammanhängande, kapacitetsstarkt, framkomligt, tryggt och säkert för alla cyklister.
- Dels på information och kommunikation med trafikanter och andra aktörer som företag, skolor och myndigheter m.fl.

Mål och indikatorer

Ett antal mål relaterade till en ökad cykling samt att det ska vara enkelt och säkert att cykla, har tagits fram:

- Andelen cyklister skall öka till minst 12 % till år 2018 och minst 15 % till år 2030.
- Antalet passager med cykel i stadens mätpunkter skall öka med 50 % till år 2018 och 100 % till år 2030.
- Barn åk 4-9 som cyklar till skolan skall öka.
- Standard på drift och underhåll i cykelvägnätet skall förbättras.
- Andelen säkra gång, cykel och moped (GCM)-passager och korsningar skall vara 80 % år 2020.
- Risken att dödas eller skadas svårt i en cykelolycka skall minska.
- Antal framkomlighetsfrämjande åtgärder i cykelnätet ska öka.
- Cyklisternas upplevelse av Stockholm som en bra cykelstad skall öka.

Till målen har indikatorer tagits fram för att målen ska kunna följas upp. Staden ska arbeta med en utvärderingsmetod som bygger på trafikräkningar, enkätsvar, inspektioner, uttag ur olycksregister och resvaneundersökningar.

Uppföljningen skall bygga på tre delar:

- Genomgång och intern utvärdering av genomförda åtgärder
- Nöjdhet med cykel, värdering av genomförda åtgärder och medborgarnas resvanor samt
- Uppföljning av planens mål med hjälp av utpekade indikatorer.

Handlingsplan för en välfungerande cykelinfrastruktur

Sammanhängande och väl utformat cykelvägnät

Stockholms cykelvägnät har inventerats och klassificerats i tre olika slags stråk:

- pendlingsstråk
- huvudstråk
- lokalstråk

Utveckling av nya pendlingsstråk

Pendlingsstråken används av cyklister som har målpunkter i olika kommuner eller genom flera stadsdelar, reslängden är ofta fem kilometer eller längre.

Pendlingsstråken ingår ofta i regionala cykelstråk och har höga cykelflöden eller potential för höga cykelflöden.

Pendlingsstråken ska vara utformade så att följande kriterier uppfylls:

- Det ska vara bekvämt och säkert att cykla på vilket innebär tillräcklig bredd för att medge omkörning, generösa kurvradier, bra sikt och god framkomlighet.
- De ska vara separerade från gångtrafiken med linje, materialskillnad, trädrad och/eller kantsten. Helt gemensam bana kan accepteras då gångtrafikmängderna är mycket små.
- Gångpassager ska utformas så att det finns bra förutsättningar för ett bra samspel mellan cyklister och fotgängare.
- Hastighetssäkrade passagekorsningar föreslås på pendlingsstråken. För trafiksignaler längs pendlingsstråken föreslås åtgärder för att prioritera cyklar och underlätta grön våg.
- Vägvisning med speciell färg och form, med stråknumrering mm

Utveckling av huvudstråk

Huvudstråken används av cykeltrafik som har målpunkter i olika stadsdelar (2-5 km reslängd). Stråken för trafik till/från stadsdelen/området och mellan närliggande stadsdelar och dess knutpunkter. Stråken är även länkar till pendlingsstråken.

Utformningen av huvudstråken skall i princip följa de råd och riktlinjer som finns i handboken ”Cykeln i staden, Utformning av cykelstråk i Stockholms stad”.

Måtten som anges i handboken bör dock ifrågasättas vid stora cykelflöden och/eller stora fotgängarflöden



På huvudstråken skall trafiksignalerna vara väl fungerande och utformade även med tanke på cyklisters framkomlighet där så är möjligt. Detektering och överanmälan skall finnas.

Utformning av lokalstråk

Lokalstråken används av cyklister som har målpunkter inom den egna stadsdelen/området

(<2 km reslängd). Lokalgatunätet är hastighetsbegränsat till 30 km/h. På dessa gator kan cyklisterna cykla i blandtrafik. Den utformningsstandard som slås fast i handboken "Cykeln i staden, Utformning av cykelstråk i Stockholms stad" bör följas.

Särskilda signaler för cykeltrafik finns sällan på lokalstråk. I de fall det finns utförs ingen särskild åtgärd för cykeltrafiken. Detekteringen ska fungera även för cykeltrafiken.

Ökad framkomlighet för cyklister

Här föreslås identifiering av korsningspunkter att åtgärda, cykelvänliga trafiksignaler, lagändringar för att främja cykling.

Cykelparkeringar

En ny cykelparkeringsplan ska tas fram med uppdatering av cykelparkeringstal vid nybyggnation och verksamheter och även innehålla riktlinjer för förskolor, biografier, hotell mm. Bättre parkeringsmöjligheter vid kollektivtrafik ska möjliggöras bl a.

Cykelvägvisning och service

Trafikkontoret arbetar med att ta fram en cykelvägvisningsplan, cykelstationer i pendlingsstråken med service anläggs samt utvecklad vägvisning längs pendlingsstråken.

Förbättrad drift och underhåll av cykelvägnätet

Här föreslås förbättrad väghållning och underhåll, en och samma huvudman för driften av pendlingsstråken istället för som idag då ansvaret är uppdelat på flera förvaltningar, stadsdelsförvaltningarna och trafikkontoret. Metodutveckling för underhåll och drift föreslås också samt att riktlinjer för drift och underhåll av cykelvägnätet tas fram.

Ökad trygghet och säkerhet för cyklister

Här handlar det om förbättrad säkerhet vid korsningspunkter, hänsyn till cykeltrafiken vid vägarbete genom krav i trafikanordningsplanerna (TA-planer) samt ökad trygghet i cykelvägnätet vad gäller dålig belysning, skymmande buskage, dålig koppling till bebyggelse och platser där människor vistas. Även



förekomsten av cykelstölder kan hindra människor från att ta cykeln till vissa platser. Cyklister kan också skapa otrygghet för gående och personer med funktionsnedsättningar, vilket bör uppmärksammas vid utformning av ytor där trafikantgrupper möts.

Handlingsplan för information, kampanjer och samverkan

Information, dialog och kampanjer

En kommunikationsplan har tagits fram. Genom informations- och kommunikationsåtgärder ska staden arbeta för att öka insikten och förståelsen för att varje enskild trafikant har ansvar att följa gällande lagar och regler, dialog med Stockholms trafikanter samt kampanjer för att öka cyklingen föreslås samt information och kampanjer i samarbete med skolor.

Samverkan

Ökad samverkan med andra trafikslag, till exempel underlätta för att ta med cykeln på väg, spår och vatten. Utveckling av låncykelsystemet föreslås också.

Förvaltningsövergripande arbete och kompetensutveckling

Uppdatering av cykelparkeringstal, kompetensutveckling kring cykelfrågor samt att cykelplaneringen kommer in i ett tidigt skede vid nybyggnation.

Genomförande och prioritering av handlingsplanen

Cykelplanen kommer att ligga till grund för hur arbetet med cykel i Stockholm ska gå till de kommande åren. Projekt som har en koppling till cykel eller vid planering av områden som berör ett utpekat pendlings- eller huvudstråk skall stämmas av och koordineras med cykelplanen. Det gäller till exempel vid exploatering, detaljplaneändringar, större vägombyggnader eller vid trafikomläggningar och vägarbeten.

Handlingsplanen för ökad cykling i Stockholm har en tidshorisont fram till 2030, med avstämningar efter varje åtgärdsplan (görs vart 3-5 år). Under planens genomförandeperiod kommer det att krävas omfattande investeringar i cykelvägnät, ökade löpande kostnader för förbättrad drift och underhåll, informationsinsatser, rutinförbättringar etc. I bilaga till cykelplanen redovisas kostnaderna genom schablonmässiga uppskattningar.

Förvaltningens synpunkter

Det är mycket positivt att en cykelplan tagits fram för att främja en ökad andel cyklister och förbättra säkerheten på cykelstråken. Många vill cykla men avstår

på grund av osäkerhet både när det gäller trafiken, framkomlighet och tillfredsställande parkeringsmöjligheter. Cykelplanen kommer att ligga till grund för hur arbetet med cykel i Stockholm ska gå till under de kommande åren och projekt som har en koppling till cykel eller vid planering av områden som berör ett utpekad pendlings- eller huvudstråk skall stämmas av och koordineras med cykelplanen. Det gäller till exempel vid exploatering, detaljplaneändringar, större vägombyggnader eller vid trafikomläggningar och vägarbeten. Det är viktigt att cykelfrågorna på så vis lyfts och får en självklar och tydlig roll i stadens utveckling. En ökad andel resenärer som väljer cykel istället för bil bidrar till att uppfylla både nationella och lokala miljömål.

I förslaget till cykelplan föreslås en rad övergripande åtgärder samt åtgärder för Pendlingsstråken. För huvudstråk och lokalstråk föreslås inga åtgärder i planen, istället anges att utformningen av huvudstråk i princip skall följa de råd och riktlinjer som finns i handboken ”Cykeln i staden, Utformning av cykelstråk i Stockholms stad”. Det är viktigt att dessa riktlinjer följs för säkrare och bättre framkomlighet även på dessa stråk.

För pendlingsstråk som finns inom Hägersten- Liljeholmens stadsdelsområde föreslås åtgärder i form av korsningsåtgärder, bland annat längs Hägerstensvägen, Södertäljevägen, Lövholmsvägen samt vid korsningen Årstabergsvägen /Södertäljevägen, breddning av befintliga stråk samt nyanläggning längs Blommensbergsvägen, i Mälarhöjden och Västberga. Samtliga föreslagna åtgärder är viktiga och nödvändiga för en säkrare framkomlighet för cyklister. På samtliga dessa sträckor har det under åren framkommit synpunkter på osäkra trafikmiljöer. Speciellt längs Lövholmsvägen är det många som upplevt otrygghet och otydlighet i cykelvägnätet och konflikter mellan gång- och cykeltrafikanter. Samma sak gäller sträckningen längs Södertäljevägen och fortsättningen mot Aspudden via Hägerstensvägen som utgör en otrevlig, bullrig trafikmiljö med osäkra passager/överfarter. Överfarten vid korsningen Södertäljevägen /Årstabergsvägen utgör också en mycket osäker trafiksituation för gående och cyklister. Bilarna passerar i minst 70 km/tim tätt intill väntande vid trafikljusen, både vuxna och barn. Marginalerna är mycket små för t ex ett barn som rullar lite för långt ut med cykeln. Eventuellt skulle andra åtgärder kunna ses över där för att öka avståndet mellan gång-/cykeltrafikanter och biltrafiken. En planskild lösning vore det mest önskvärda där.

En prioritering av åtgärderna har gjorts, inom Hägersten-Liljeholmen har Södertäljevägen/Hägerstensvägen, Årstabergsvägen, en sträcka längs E4 från Telefonplan vid Hökmossen samt i Mälarhöjden fått högsta prioritet. Åtgärder

längs Lövholmsvägen har fått lägsta prioritering. Förvaltningen anser att de farligaste trafiksituationerna ska ha högsta prioritet varför Lövholmsvägen bör prioriteras upp om detta är möjligt. Framkomligheten är naturligtvis också viktig med anledning av framförallt tidsaspekten för cykelpendlare men förvaltningen anser ändå att säkerheten går före.

I övrigt kan förvaltningen konstatera att de radiella pendlingsmöjligheterna är väl tillgodosedda, däremot saknas tvärgående förbindelser med samma prioritet. Många tvärresor med cykel skulle underlättas med prioriterade stråk i öst-västlig riktning, få stråk går direkt i den riktningen utan man får som cyklist snirkla sig fram längs främst lokalstråk. Här vore det bra om riktning och framkomlighet kunde förbättras och förtydligas genom inrättande av pendlingsstråk.

Det är bra att en cykelparkeringsplan tas fram som redovisar behovet av cykelparkeringar. En viktig och ibland avgörande faktor är möjligheten att på ett säkert sätt kunna parkera sin cykel. I andra sammanhang, som t ex i förslaget till framkomlighetsstrategi för staden, diskuteras möjligheterna till moderna och säkra cykelgarage vid kollektivtrafikknutpunkter. Det är positivt att ett parkeringstal för cykel för verksamheter inrättas också, här borde stadens egna verksamheter kunna föregå med gott exempel med säkra och bra parkeringar för de anställda som har möjlighet att välja cykel som färdssätt.

En kommunikationsplan har tagits fram för att staden genom informations- och kommunikationsåtgärder ska kunna arbeta för att öka insikten och förståelsen för att varje enskild trafikant har ansvar att följa gällande lagar och regler. Det är en aspekt som är viktig att ta med eftersom mycket av den osäkerhet som ofta råder mellan gående/cyklister och bilister/cyklister ibland beror på att cyklister inte alltid är medvetna om eller alla gånger tar hänsyn till och följer de regler som gäller. Ett vanligt exempel är cyklister som kör mot rött trots att gående korsar gatan. Därför är det bra att genomföra informationskampanjer och dialog för att öka förståelsen för trafikreglerna.

Bilagor

Förslag till Cykelplan 2012 med Strategi för en cykelstad i världsklass samt handlingsplan finns att läsa på www.stockholm.se/TrafikStadsplanering/Trafik-och-resor-/Cykla-och-ga/Cykelplan-/