



**Strategi för ökad  
cykling i  
Stockholms stad  
December 2013**

[stockholm.se](http://stockholm.se)



**Strategi för ökad cykling i Stockholms stad**  
December 2013

**Dnr:** 329-49/2014  
**Utgivningsdatum:** 2013-12-20  
**Utgivare:** Stadsledningskontoret  
**Kontaktperson:** Anton Västberg

**Konsult:**  
Staffan Forsell, PS Forsell AB

## Sammanfattning

Cykelstrategins främsta syfte är att styra stadens interna arbete med cykelfrämjande åtgärder, dvs. ange en inriktning för hur staden ska agera för att öka cyklandet. I det ingår att samordna nämndövergripande frågor. Det övergripande målet för stadens arbete med cykel är att öka såväl antalet som andelen cyklister genom att göra det enklare och säkrare att cykla, för såväl befintliga som tillkommande cyklister. Dessutom ska stadens miljömål uppnås samt staden som cykelvarumärke stärkas. För att kunna nå de övergripande målen krävs att cykeln utgör en integrerad del av transportsystemet som helhet, vid sidan av andra färdmedel.

Denna strategi fokuserar inte enbart på pendlingscyklister utan på alla cyklister. I cykelstaden Stockholm skall *alla* kunna cykla, i flera olika sammanhang.

Stockholm har höga ambitioner inom cykelområdet med målsättningen att bli en cykelstad i världsklass. För att nå målet har Stockholm hämtat inspiration från olika framstående cykelstäder i världen. Lärdomar från de senaste årens positiva utveckling i Stockholm ska tas med i utvecklingen av framtida strategier för fortsatt ökad cykling.

Två huvudprinciper finns för strategin för ökad cykling.

1. Bygg ut och utveckla kvaliteten i infrastrukturen i allt från övergripande stråk till utformning av detaljer.
2. Arbeta med en övergripande sammanhållen kommunikation där den utbyggda infrastrukturen är fundamentet.

De åtgärder och fördelning av ansvarsområden som beskrivs i denna strategi är i huvudsak konkretiseringar och förtydliganden av redan fattade beslut inom staden. I redogörelsen över ansvarsfördelning i strategin förtydligas nya åtgärder och insatser, för berörda nämnder.

# Innehåll

<b>Sammanfattning</b>	<b>4</b>
<b>Vision för Stockholms stad som cykelstad</b>	<b>6</b>
<b>Syfte och mål</b>	<b>6</b>
<b>Bakgrund</b>	<b>7</b>
<b>Historisk utveckling av cyklingen</b>	<b>8</b>
<b>Stadens cykelvarumärke</b>	<b>9</b>
<b>Strategier för ökad cykling</b>	<b>10</b>
Utbyggnad och kvalitet i infrastrukturen	10
Kommunikationsinsatser	14
<b>Utveckling</b>	<b>15</b>
<b>Ansvarsfördelning inom staden</b>	<b>16</b>
Kommunstyrelsen	16
Trafik- och renhållningsnämnden	17
Stadsbyggnadsnämnden	18
Exploateringsnämnden	18
Fastighetsnämnden	19
Stadsdelsnämnderna	19
Miljö- och hälsoskyddsnämnden	19
Idrottsnämnden	19
Kulturnämnden	20
Utbildningsnämnden	20
Sisab	20
<b>Bilaga 1</b>	<b>21</b>
Handlingsplan ökad cykling i Stockholms stad	21

# Vision för Stockholms stad som cykelstad

*Cykelstaden är en stad för alla där alla kan ta sig fram på ett säkert och tryggt sätt. Stadens långsiktiga inriktning är att förbättra förutsättningarna för cykeltrafiken genom att skapa en välfungerande infrastruktur och att cykeln ses som en lika naturlig del av transportsystemet som bil- och kollektivtrafiken.*

## Syfte och mål

Cykelstrategins främsta syfte är att styra stadens interna arbete med cykelfrämjande åtgärder, dvs. ange en inriktning för hur staden ska agera för att öka cyklandet. I det ingår att samordna nämndövergripande frågor.

Det övergripande målet för stadens arbete med cykel är att öka såväl antalet som andelen cyklister genom att göra det enklare och säkrare att cykla, för såväl befintliga som tillkommande cyklister. Dessutom ska stadens miljömål uppnås samt staden som cykelvarumärke stärkas.

### 1. Ökad Cykling

- **Ökad framkomlighet för olika typer av cyklister**  
Det ska vara möjligt för olika typer av cyklister, med olika tempo, att cykla i staden.
- **Ökad trafiksäkerhet och trygghet**  
Att cykla i Stockholm ska vara trafiksäkert. Som cyklist ska man kunna känna sig trygg i trafiken och ha möjlighet att parkera cykeln så att risken att den stjäls eller utsätts för skadegörelse är så liten som möjligt.

### 2. Bidra till att nå stadens miljömål

- Stockholm har höga ambitioner inom miljöområdet. En ökad andel cyklister bidrar till att uppnå målen inom luftkvalitet och utsläpp av koldioxid.

### 3. Stärka stadens cykelvarumärke

- Bilden av Stockholm som en cykelstad i världsklass skall etableras och stärkas

För att kunna nå de övergripande målen krävs att cykeln utgör en integrerad del av transportsystemet som helhet, vid sidan av andra färdmedel.

Stockholms transportsystem är komplext och hårt belastat under delar av dygnet. Denna strategi för ökad cykling syftar till att cykeln ska ha en hög status i stadens planering samt att öka kunskapen om betydelsen av väl utformade lösningar. Detta innebär dock inte att cykeln alltid kommer att vara högst prioriterad. Varje plats har sina unika förutsättningar som kräver omsorgsfulla lösningar.

Alla avvägningar som görs i samhällsbyggnadsprocessen ska kunna förklaras och kommuniceras.

Denna strategi fokuserar inte enbart på pendlingscyklister utan på alla cyklister. I cykelstaden Stockholm skall *alla* kunna cykla, i flera olika sammanhang; till jobbet, till skolan, till fritidsaktiviteter, till affären och till vänner för att nämna några exempel. Särskilt viktiga att nå med budskap om cyklingens fördelar är de grupper som inte är vana att cykla och där cykeln kan innebära nya möjligheter och friheter.

## Bakgrund

Stockholm har höga ambitioner inom cykelområdet med målsättningen att bli en cykelstad i världsklass. För att nå målet har Stockholm hämtat inspiration från olika framstående cykelstäder i världen.

Stockholms geografiska förutsättningar, klimat, historia och kollektivtrafikutbud skiljer sig dock från framstående cykelstäder som t ex Amsterdam och Köpenhamn. Det gör att Stockholm måste bygga vidare på och utveckla sina egna framgångsfaktorer för utvecklingen av Stockholm som cykelstad.

Stockholms stad har haft en aktiv cykelplanering under många år, både med att ta fram cykelplaner och handböcker samt genomfört omfattande investeringar i infrastrukturen. I samband med stadens

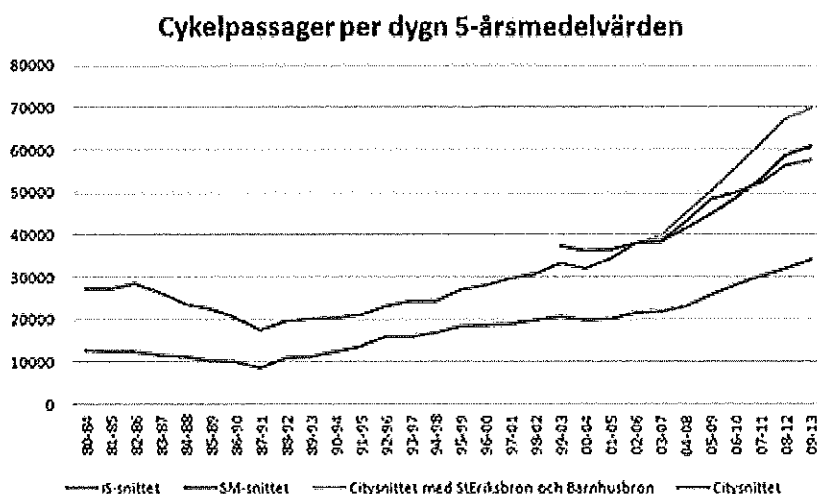
budget för 2012 beslutade Kommunfullmäktige om ”cykelmiljarden” som innebär att totalt 1 miljard kronor investeras i stadens cykelinfrastruktur fram till 2018 och den gällande cykelplanen för staden antogs av kommunfullmäktige i februari 2013.

Övergripande målsättningar för ökad cykling innebär att såväl andelen cyklister som antalet cyklister ska öka. Cykelplanens mål för cyklingens utveckling innebär bland annat att andelen cyklister i högtrafik ska vara minst 12 % 2018 och minst 15 % 2030 samt att antalet passager med cykel i stadens mätpunkter ska öka med 50 % till 2018 och 100 % till 2030. Även i stadens miljöprogram finns målsättningar för ökande cykling.

På den regionala nivån pågår ett arbete med en ny regional cykelplan som varit föremål för remissbehandling under 2013. Det mellankommunala samarbetet har uppmärksamats och fått ökad fokus i syfte att bygga samman kommunernas cykelnät till ett sammanhängande nät.

## Historisk utveckling av cyklingen

Cyklingen har under flera år ökat kraftigt i Stockholms stad. Diagrammet nedan visar den långsiktiga utvecklingen.



Det finns flera förklaringar till att resor med cykel ökar.

- *Utbyggd och förbättrad infrastruktur* innebär att fler uppfattar cykeln som ett konkurrenskraftigt transportslag.



Framkomlighet, säkerhet, trygghet och orienterbarhet ökar samtidigt som cykeln tydliggörs som ett eget transportslag som tas på allvar.

- *Restidspålitligheten* för cyklister (och fotgängare) är oslagbar jämfört med alla andra transportslag. Idag uppstår köer för cyklisterna endast vid ett fåtal platser under högtrafiktid, vilket innebär att restidens variation är minimal. Detta blir allt viktigare ju mer trängsel som uppstår i kollektivtrafiken och för biltrafiken.
- *Livsstilsfaktorer* bidrar också starkt till den ökande cykeltrafiken. Cykeln används som motionsredskap på väg till arbete, men innebär också ofta ett ställningstagande om ett urbant och ”smart” levnadssätt. Medelinkomsten bland Stockholms cyklister är relativt hög och den absoluta majoriteten har körkort, men väljer aktivt att cykla.

Lärdomar från de senaste årens positiva utveckling ska tas med i utvecklingen av framtida strategier för fortsatt ökad cykling. För att ta nästa steg behöver de gamla framgångsfaktorerna kompletteras med arbete inom andra områden och med en fördjupad insikt i hela staden om cykelfrågornas ökade dignitet.

## Stadens cykelvarumärke

Stadens cykelvarumärke skapas av summan av de uppfattningar som stadens cyklister och övriga trafikanter har om Stockholm som cykelstad och arbetet som görs för cykling i staden. Hur starkt stadens cykelvarumärke är bestäms av hur stockholmare och besökare upplever att det är att cykla i staden, men även av hur cyklandet i Stockholm uppfattas hos personer som inte själva cyklar här. Cykelvarumärket måste byggas av flera delar:

1. Den fysiska cykelmiljön med stadens alla cykelbanor, parkeringar etc. – hur de byggs, underhålls, skyltas med mera.
2. Hur stadens trafikanter följer de lagar och regler som styr cykeltrafiken.
3. Kommunikation och PR-aktiviteter kring Stockholm som cykelstad utifrån de cykelaktiviteter, -sammanhang och -samarbeten som äger rum i staden och där staden medverkar.

## Strategier för ökad cykling

Två huvudprinciper finns för strategin för ökad cykling.

3. Bygg ut och utveckla kvaliteten i infrastrukturen i allt från övergripande stråk till utformning av detaljer.
4. Arbeta med en övergripande sammanhållen kommunikation där den utbyggda infrastrukturen är fundamentet.

### Utbyggnad och kvalitet i infrastrukturen

#### Se cykeln som ett eget trafikslag

Cykeln är ett eget trafikslag som har en berättigad plats i stadens trafiksystem. Enligt *Framkomlighetsstrategin* ska cykeltrafiken ges förbättrade förutsättningar för att den är kapacitetsstark och har stor restidspålitlighet samt är positiv ur ett miljöperspektiv.

Cykelplaneringen ska utgå från cykelns särskilda planeringsförutsättningar. Utformningen av detaljer som exempelvis kurvradier, linjeföring och lutningar är viktiga för att cykelvägnätet som helhet ska hålla hög teknisk standard och uppfattas positivt av stadens cyklister. Flera mindre stopp, inbromsningar och dåligt utformade detaljer kan förlänga restiden och försämra cyklingens attraktionskraft. Cyklister är rent fysiskt/mekaniskt mer känsliga än andra trafikslag för start och stopp under resan. En jämn hastighet är viktigare än en hög hastighet.

Samspelet mellan olika trafikslag måste fungera väl för alla. Separation mellan dem ska baseras på de anvisningar som tas fram i stadens handbok inom cykelplanering för att minska risken för konflikter.

#### Planera för en cykelvänlig stad

En av de allra viktigaste förutsättningarna för att fler ska välja att cykla är att planera staden så att cykling underlättas. Övergripande cykelplanering ska ingå i tidiga skeden i stadens utbyggnadsprojekt. Tydliga sammanhängande lösningar för alla trafikslag skall presenteras på områdesnivå i större stadsomvandlingsprojekt. Stadsdelar ska utformas så att det är säkert och attraktivt samt upplevs tryggt att välja cykeln. Utformning av nybyggda cykelvägar, cykelbanor, cykelfält och parkeringar ska baseras på stadens handböcker inom cykelplanering och cykelparkering. Hänsyn behöver dock tas till varje plats unika förutsättningar.

Ny bebyggelse ska anslutas till pendlingsstråk eller huvudstråk med förbindelselänkar av god kvalitet. Att bygga dessa ska definieras som projektförutsättningar och ska i tillämpliga fall ingå i exploateringsprojektet, likställt med annan nödvändig infrastruktur som vägar, VA, fjärrvärme, el etc.

### **Bygg ut cykelinfrastrukturen**

*Cykelplanen* tar ett samlat grepp om utbyggnaden av stadens cykelinfrastruktur. Där identifieras stadens cykelvägnät och klassificeras i olika prioriteringsklasser.

I cykelplanen identifieras också länkar som saknas eller håller för låg standard och som behöver byggas ut eller förstärkas.

Genomförandet av åtgärderna i cykelplanen är nödvändiga för att säkerställa att staden får ett väl utbyggt cykelvägnät av hög standard. Beslutet om cykelmiljarden är en förutsättning för att kunna genomföra de mest prioriterade åtgärderna fram till 2018.

Särskilt viktiga egenskaper för ett attraktivt cykelnät är att det är:

- Sammanhängande
- Tydligt och lätt orienterbart med bra vägvisning
- Gent och rakt
- Så få stopp som möjligt
- Så få konflikter med andra trafikslag som möjligt
- Goda och attraktiva möjligheter att parkera vid start och målpunkt

Samordning av utbyggnad av cykelparkeringsplatser inom staden behöver utvecklas. Cykelparkeringar ska placeras på attraktiva platser som är trygga och säkra. Utformning och dimensionering av cykelparkeringar ska baseras på stadens handbok inom cykelparkering.

### **Uppgradera drift och underhåll av cykelinfrastrukturen**

*Cykelplanen* slår fast principer och åtgärder för förbättringar av drift och underhåll av cykelinfrastrukturen. Cykling under alla årstider kräver fungerande underlag. Därför är både sandsopning och snöröjning viktigt. Röjning av växtlighet längs cykelvägar är viktig, särskilt i korsningar, liksom fungerande belysning.

Prioriteringsprinciperna för drift- och underhållsinsatser av vägnätet ska vara tydliga och kommuniceras. Pendlingsnätet för cyklister ska fungera året runt.

### **Samla väghållaransvaret för det prioriterade vägnätet**

Väghållaransvaret för cykelvägnätet är idag uppdelat mellan olika väghållare i staden. Trafik- och renhållningsnämnden har ansvaret för cykelvägar på gatumark och stadsdelsnämnderna har var för sig ansvaret för cykelvägar på parkmark inom respektive stadsdel. Detta ställer till vissa problem när det gäller prioritering av utbyggnader, utformning av ett sammanhängande cykelvägnät och att skapa en effektiv beställarorganisation av drift och underhåll av det prioriterade cykelvägnätet. Stadsdelsnämndernas utbyggnader och förbättringar av cykelvägar på parkmark omfattas enligt nuvarande beslut inte av cykelmiljarden. Däremot kan trafik- och renhållningsnämnden genomföra investeringar på parkmark redan idag, men eftersom såväl beslutsfrågan som väghållarskapet blir otydligt och delat mellan olika nämnder är detta inte en lämplig lösning.

För att skapa ett enhetligt och sammanhängande prioriterat cykelvägnät överförs ansvaret för cykelplanens pendlingsnät i sin helhet till trafik- och renhållningsnämnden.

### **Satsa på utbildning om cykling och cykelplanering**

Cykelvägnätets utformning och funktion påverkas av en rad olika yrkesgrupper vid olika förvaltningar i staden. För att öka förståelsen för stadens cykelstrategier, cykelns framtida roll i trafiksystemet samt cyklisters förutsättningar och beteenden bör insiktsutbildningar genomföras kontinuerligt för berörd personal i staden.

Hur cykelvägnätets kvalitet uppfattas avgörs ofta i detaljutformningen av kritiska platser. För att öka kunskapen om detaljutformning ska utbildning om cykelplanering med fokus på cykelplanen och stadens handböcker inom cykelområdet genomföras för planerare och projektledare på trafikkontoret, stadsdelsförvaltningarna, stadsbyggnadskontoret, exploateringskontoret, idrottsförvaltningen och fastighetskontoret. Stadens nämnder ska tillse att utbildning även ska erbjudas till självkostnadspris till de konsulter som staden anlitar för planering och projektering.

Även stadens entreprenörer ska utbildas i cykeltrafikens särskilda förutsättningar och behov. Särskilt viktiga att nå är de entreprenörer som arbetar med trafikomläggningar och trafikordningsplaner samt de som utför sopning och snöröjning av cykelvägnätet.

Trafik- och renhållningsnämnden har det samlade ansvaret för att ta fram och erbjuda utbildningar enligt ovan till självkostnadspris.

### **Samverka kring övervakning av cykelvägnätet**

Ofta används cykelvägnätet felaktigt som uppställningsplats, parkeringsyta, lastplats mm. Detta gör att cyklisterna tvingas välja otrygga och ibland farliga omvägar i bil- eller kollektivtrafikkörfält för att ta sig fram.

Staden måste samverka med polisen för att säkerställa en god framkomlighet i cykelvägnätet genom att följa upp att sådan felaktig användning inte förekommer. Staden kan inte styra polisens prioriteringar, men erfarenheterna av samverkan med polisen har i flera fall varit mycket goda.

Stadens parkeringsvakter ska prioritera utpekade delar av cykelvägnätet och stadens tjänstemän som arbetar med tillsyn av trafikordningsplaner ska kontrollera att dessa följs.

Trafik- och renhållningsnämnden ska utreda möjligheterna att styra angöringstiderna så att lastning och lossning sker under lågtrafiktid i större utsträckning.

### **Arbeta med piloter och testprojekt**

Gatuombyggnader är kostsamma och tidskrävande. Ibland kan konsekvenserna av dessa vara svåra att förutse eftersom trafikanternas beteende påverkas i flera led samt trafiksystemets komplexitet.

Ett effektivt sätt att hantera osäkerheter och riskabla investeringar är att genomföra piloter och testprojekt i full skala. Radikala och snabba förändringar i gatumiljön med målningsåtgärder och temporära avstängningsmaterial har framgångsrikt genomförts i såväl London som New York.

Temporära och billiga ombyggnader har även testats i Stockholm och utvidgade försök planeras inom ramen för Pilotplats cykel som är ett samarbetsprojekt med koppling till aktuell forskning inom området. Vid fortsatta försök är det viktigt att utformningarna planeras väl och att inte krav på säkerhet sänks. Piloter och testprojekt måste kompletteras med tydlig kommunikation till trafikanterna. Noggranna utvärderingar av piloter och testprojekt är en förutsättning för att kunna fatta kloka beslut om eventuell permanentning.

## Kommunikationsinsatser

### Kommunikation på olika nivåer

Grunden för innehållet i stadens kommunikation om cykling är att kommunicera kring den befintliga infrastrukturen och de ständiga förbättringarna som staden genomför. Staden ska även uppmuntra till ökad cykling, både för att det är ett effektivt och miljövänligt transportsätt i den växande staden och för att det främjar hälsan.

Kommunikationen som vänder sig till stockholmare och besökare har flera syften:

- Visa att Stockholm satsar på cykling
- Förklara varför det är bra att cykla (Framkomlighetsstrategin och den växande staden)
- Skapa ökad förståelse för trafikantgrupperns olika behov och bidra till att minska konflikterna i trafiken

Den interna kommunikationen syftar till att tydliggöra vikten av cykelfrågorna. Förståelsen för detta ska öka inom organisationen.

Internationellt inriktad kommunikation syftar till att stärka stadens varumärke och stärka bilden av Stockholm som en cykelstad med höga ambitioner inom hållbar stadsutveckling och en strävan att bli en ledande cykelstad. Stockholm ska delta i internationella nätverk och konferenser som möjliggör en kommunikation av Stockholm som cykelstad och möjlighet att lära av andra.

### Kommunikation riktad till stockholmare och besökare

Kommunikationen som vänder sig till stockholmare och besökare ska ta sin utgångspunkt i den utbyggda infrastrukturen och hur underhållet sker. Stadens trafikanter ska kunna ta del av cykelns fördelar och vilka möjligheter ökad cykling innebär i den växande staden.

Idag bedrivs kommunikationen av flera aktörer och framtoningen är inte alltid samordnad. Staden ska ta fram en särskild cykelkommunikationsplan för att samordna hela stadens olika kommunikationsaktiviteter inom området. Arbetet med detta leds av kommunstyrelsen.

I takt med att cykelfrågan har blivit allt mer publik har antalet intressenter som bjuder in staden att medverka i olika evenemang ökat stadigt. Staden ska i kommunikationsplanen och utifrån de övergripande målen för cykling tydliggöra strategiska vägval när det gäller deltagande i olika aktiviteter och nätverk.

Flera utredningar och strategier från olika huvudmän i regionen pekar på cykelns potential att bidra till ett mer effektivt transportsystem. Därför är det viktigt att samverka kring olika initiativ till regional cykelkommunikation. Samverkan är särskilt viktig med Trafikverket, SLL (Trafikförvaltningen) och Länsstyrelsen men även med stadens grannkommuner.

### **Intern kommunikation i staden**

Genom att lyfta fram cykeln som ett viktigt inslag i staden i interna sammanhang och beslut sänds tydliga signaler till stadens medarbetare. Att flera av stadens medarbetare blir vanecyklist är viktigt, dels för att få fler cyklister i staden och dels för att kunskapen om cykling, cyklisternas villkor och goda lösningar ökar.

Som en av landets största arbetsgivare påverkar staden vardagen för de ca 35 000 personer som arbetar inom Stockholms stad. Stimulans genom utökade möjligheter till tjänstecyklar, med och utan el, införs i staden.

### **Internationellt engagemang**

För att bli en cykelstad i världsklass krävs att staden deltar på den internationella arenan och inhämtar inspiration och kunskap om nya trender, innovationer och ny teknik.

Enligt stadens budget för 2014 ska staden ansöka om att arrangera den internationella cykelkonferensen Velo-city 2017. Genom att ha ett specifikt evenemang med ett fast datum för genomförande finns ett klart mål för staden och regionen att kraftsamla kring.

Velo-city 2017 sammanfaller med cykelmiljardens avslutande fas, vilket skapar goda förutsättningar för att ha intressanta cykelprojekt att visa upp för internationella besökare.

## **Utveckling**

De åtgärder och fördelning av ansvarsområden som beskrivs i denna strategi är i huvudsak konkretiseringar och förtydliganden av redan fattade beslut inom staden. I redogörelsen över ansvarsfördelning nedan förtydligas nya åtgärder och insatser, för berörda nämnder. Dessa nya åtgärder och insatser behöver beslutas som en följd av denna strategi.

## Ansvarsfördelning inom staden

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. Utöver det ansvar som nämnder och bolagsstyrelser har inom sina verksamhetsområden har samtliga ett ansvar att ge medarbetarna goda möjligheter att kunna cykla till och från arbetet (cykelparkering, duschmöjligheter etc), tillgång till låncyklar för tjänsteärenden med mera.

Samtliga nämnder och bolagsstyrelser ansvarar för kommunikationen kring respektive ansvarsområde men också för att bidra till helhetsbilden av Stockholm som cykelstad i samverkan med varandra.

Nedan listas de som har ett särskilt ansvar för att uppfylla cykelstrategin och cykelplanen för Stockholms stad.

### Kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen har det övergripande ansvaret, att driva, följa upp och hålla samman stadens arbete med cykelfrågor.

Kommunstyrelsen har också det övergripande strategiska ansvaret för att samordna samverkan med andra externa aktörer som t ex Trafikverket, landstingets trafikförvaltning, Polisen, Länsstyrelsen och andra kommuner. (Trafik- och renhållningsnämnden har däremot det operativa ansvaret för samverkan i trafikplaneringsfrågor.)

Kommunstyrelsen ansvarar för att ta fram visioner, interna riktlinjer samt strategier. Kommunstyrelsen föreslår och bereder förslag till kommunfullmäktiges budget där ansvar, uppdrag och budgetmedel tilldelas stadens nämnder.

Övergripande kommunikations- och aktivitetsplan för stadens cykelarbete tas fram av kommunstyrelsen som också ansvarar för att leda och samordna kommunikationsarbetet. Större kommunikationsinsatser och kampanjer genomförs tillsammans med andra nämnder och bolagsstyrelser.

### Nya insatser och åtgärder för kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen ska utreda hur samordningen av utbyggnaden av cykelparkeringsplatser kan förbättras inom staden.



Ansvar för cykelplanens pendlingsnät i sin helhet överförs till trafik- och renhållningsnämnden.

Kommunstyrelsen ska ta fram en särskild cykelkommunikationsplan.

## **Trafik- och renhållningsnämnden**

Trafik- och renhållningsnämnden ansvarar för utbyggnad av cykelvägnätet i enlighet med riktlinjer i cykelplanen och stadens handböcker för cykelplanering. Nämnden ansvarar för operativ samverkan i trafikplaneringsfrågor med regionens aktörer.

Nämnden ansvarar även för drift och underhåll av cykelvägnätet, inklusive ansvar för den särskilda cykeljourstyrkan, omledning av cykeltrafiken vid vägarbeten, parkering på gatumark, vägvisning samt är stadens part i samarbetet kring låncykelsystemet.

Trafik- och renhållningsnämnden ska medverka till att öka möjligheterna för barn att cykla till skolan samt ansvarar för uppföljning av cykeltrafikens utveckling.

Nämnden ska även tillsammans med exploateringsnämnden två gånger per år redovisa utbyggnad av cykelinfrastruktur inom ramen för cykelmiljarden till kommunstyrelsen.

Nämnden ansvarar tillsammans med exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden för att hålla handböcker inom cykelplanering och cykelparkering aktuella.

Trafik- och renhållningsnämnden ska ansvara för att genomföra utbildningar om stadens principer för cykelplanering för berörd personal och för de konsulter och entreprenörer som staden anlitar.

## **Nya insatser och åtgärder för trafik- och renhållningsnämnden**

Tydliga sammanhängande lösningar för alla trafikslag ska presenteras i områdesprogrammen i större stadsomvandlingsprojekt.

Trafik- och renhållningsnämnden har det samlade ansvaret för att till självkostnadspris ta fram och erbjuda utbildningar inom cykelplanering för berörd personal samt de konsulter och entreprenörer som staden anlitar.

Trafik- och renhållningsnämnden ska utreda möjligheterna att styra angöringstider så att lastning och lossning sker under lågtrafiktid i större utsträckning.

Trafik- och renhållningsnämnden, exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden ansvarar gemensamt för att hålla handböcker inom cykelplanering och cykelparkering aktuella.

## **Stadsbyggnadsnämnden**

Stadsbyggnadsnämnden ansvarar för att nya områden samt kompletterande bebyggelse planeras med god cykelinfrastruktur och att den ges möjlighet att kopplas till befintligt nät. Planering ska ske i samråd med trafik- och renhållningsnämnden samt följa stadens cykelplan.

Nämnden ansvarar tillsammans med trafik- och renhållningsnämnden samt exploateringsnämnden för att hålla handböcker inom cykelplanering och cykelparkering aktuella.

### **Nya insatser och åtgärder för stadsbyggnadsnämnden**

Tydliga sammanhängande lösningar för alla trafikslag ska presenteras i områdesprogrammen i större stadsomvandlingsprojekt.

Trafik- och renhållningsnämnden, exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden ansvarar gemensamt för att hålla handböcker inom cykelplanering och cykelparkering aktuella.

## **Exploateringsnämnden**

Exploateringsnämnden ansvarar för att nya områden samt kompletterande bebyggelse förses med cykelinfrastruktur och att den kopplas till befintligt nät. Utbyggnaden ska utformas i samråd med trafik- och renhållningsnämnden och ske i enlighet med *Cykelplanen* och *Teknisk handbok*.

Nämnden ansvarar tillsammans med trafik- och renhållningsnämnden samt stadsbyggnadsnämnden för att hålla handböcker inom cykelplanering och cykelparkering aktuella.

### **Nya insatser och åtgärder för exploateringsnämnden**

Ny bebyggelse ska anslutas till pendlingsstråk eller huvudstråk med förbindelselänkar av god kvalitet. Att bygga dessa ska definieras som projektförutsättningar och ska i tillämpliga fall ingå i

exploateringsprojektet, likställt med annan nödvändig infrastruktur som vägar, VA, fjärrvärme, el etc.

Trafik- och renhållningsnämnden, exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden ansvarar gemensamt för att hålla handböcker inom cykelplanering och cykelparkering aktuella.

## **Fastighetsnämnden**

Fastighetsnämnden ansvarar för att det ska finnas cykelparkeringar samt dusch- och ombytesmöjligheter i de fastigheter där staden bedriver verksamhet. Vid större ombyggnader ska detta beaktas om möjligheterna inte redan är tillgodosedda.

Nämnden ska tillsammans med idrottsnämnden säkerställa god tillgång till bra cykelparkeringar i anslutning till stadens idrottsanläggningar.

Cykelparkeringarnas dimensionering och utformning ska baseras på stadens handbok för cykelparkering.

## **Stadsdelsnämnderna**

Stadsdelsnämnderna ansvarar för att genomföra utbyggnader i enlighet med cykelplanen av de delar av cykelvägnätet som ligger på parkmark.

Stadsdelsnämnderna ska även upprätta cykelparkeringar vid de parker och andra anläggningar där det finns efterfrågan samt sköta drift och underhåll av cykelvägnätet genom parkmark. Detta ska ske i samråd med trafik- och renhållningsnämnden och följa cykelplanen. Utformning bör baseras på stadens handböcker inom cykelplanering och cykelparkering.

## **Miljö- och hälsoskyddsnämnden**

Miljö- och hälsoskyddsnämnden ansvarar för att bevaka cykelfrågor i de projekt nämnden driver inom hållbar livsstil samt inom arbete i miljöprofilsområden.

## **Idrottsnämnden**

Idrottsnämnden ansvarar tillsammans med fastighetsnämnden för att det finns bra cykelparkeringar i anslutning till stadens idrottsplatser samt badhus etc. Cykelparkeringarnas dimensionering och utformning ska baseras på stadens handbok för cykelparkering.

Idrottsnämnden har också ett ansvar för att leda stadens arbete inom folkhälsoområdet. Förutsättningar till spontanidrott är ett prioriterat område.

### **Kulturnämnden**

Kulturnämnden ansvarar för att det vid nämndens evenemang och liknade planeras för goda cykelförutsättningar samt cykelparkering i anslutning till dessa.

### **Utbildningsnämnden**

Utbildningsnämnden ansvarar för att uppmuntra cykling till skolan. Små barn ska cykla tillsammans med vuxna och större barn kan cykla på egen hand om trafikmiljön så tillåter. Nämnden ska också utbilda elever i trafikkunskap.

### **Sisab**

Sisab ska i sin roll som ägare av stadens skolfastigheter utforma cykelparkeringar som är attraktiva och säkra. Utformning och dimensionering av cykelparkeringar ska baseras på stadens handbok inom cykelparkering. Sisab ska också se till att skolans personal har tillgång till goda möjligheter att duscha och byta om.

## Bilaga 1

### Handlingsplan ökad cykling i Stockholms stad

Åtgärd	Syfte	Ansvarig	Tidpunkt
Tydliggör sammanhängande lösningar för alla trafikslag i större stadsomvandlingsprojekt	Erhålla sammanhängande cykelvägnät	SBN, EXPLN och TRN	Fr o m 2014
Ansluta stadsutvecklingsområden till pendlings- och huvudnät	Skapa goda förutsättningar för cykling till och från nya områden	EXPLN	Fr o m 2014
Utreda hur samordningen av utbyggnad av cykelparkeringar kan förbättras	Förbättra cykelparkeringar på tomt- och gatumark	KS	2014
Överföra det samlade ansvaret för pendlingsnätet till TRN från SDN	Förbättra kvaliteten på det sammanhängande cykelvägnätet	KF	2014
Genomför insiktsutbildningar brett på berörda förvaltningar	Öka förståelsen för cykelns framtida roll i trafiksystemet	TRN	Fr o m 2014
Utbilda stadens planerare och projektledare i cykelplanering	Bättre utformning av cykellösningar i stadens projekt	TRN	Fr o m 2014

Genomföra utbildning för stadens anlitade konsulter	Högre standard på handlingar och bättre lösningar	TRN	Fr o m 2014
Utbilda stadens entreprenörer	Bättre utförda drift- och underhållsinsatser	TRN	Fr o m 2014
Samverka med polisen om förbättrad övervakning av cykelbanor och cykelfält	Förbättrad framkomlighet, säkerhet och trygghet för cyklister	KS och TRN	Fr o m 2014
Genomför skärpt övervakning av trafikordningsplaner	Förbättrad framkomlighet, säkerhet och trygghet för cyklister	TRN	2014-2015
Utreda möjligheterna att styra angöringstider för godstransporter	Minska godstransporter i högtrafiktid för ökad framkomlighet och säkerhet för cyklister	TRN	2014
Genomför piloter och testprojekt med hjälp av tillfälliga ombyggnader med enkla medel	Snabbare genomförande och större möjlighet till förankring av fysiska ombyggnader	TRN	2014-2015
Ansöka om att arrangera Velocity 2017	Öka internationell interaktion i staden	KS	2014-2017
Ta fram en stadsgemensam kommunikationsplan för cykel	Samordna kommunikationen	KS	2014-2015