

Handläggare:  
Cecilia Rivard  
08 508 18 048

Till  
Farsta stadsdelsnämnd  
2014-04-15

## **Strategi för ökad cykling i Stockholms stad**

Svar på remiss från kommunstyrelsen

### **Förslag till beslut**

Stadsdelsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen av förslag till strategi för ökad cykling i Stockholms stad.

Steinunn Á Håkansson  
stadsdelsdirektör

Pär Dahlqvist  
avdelningschef

### **Sammanfattning**

Kommunstyrelsen har utarbetat ett förslag till cykelstrategi på uppdrag av kommunfullmäktige. Strategins främsta syfte är att styra stadens arbete med cykelfrämjande åtgärder. Det övergripande målet är att öka andelen cyklister genom att göra det enklare och säkrare att cykla. Strategin fokuserar på alla cyklister. Trafik- och renhållningsnämnden föreslås få ansvar för cykelplanens pendlingsnät i dess helhet.

Förvaltningen uppskattar att det tydligt framgår att strategin gäller alla cyklister. Förslaget att trafik- och renhållningsnämnden ska ta över driften av pendlingsnätet på parkmark är vi något tveksamma till. Fler entreprenörer på parkmark leder inte nödvändigtvis till att driften blir bättre. I övrigt anser förvaltningen att förslaget är bra.

## Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom avdelningen för ekonomi, stadsmiljö och strategi.

## Bakgrund

Stockholm har höga ambitioner inom cykelområdet. Målsättningen är att cyklingen som trafikslag ska öka sin andel och att vi ska bli en cykelstad i världsklass.

I stadens budget för år 2012 beslutade kommunfullmäktige om cykelmiljarden, som innebär att totalt en miljard kronor ska investeras i stadens cykelinfrastruktur fram till år 2018. I budget 2013 uppdrogs åt kommunstyrelsen att utarbeta en cykelstrategi för att stimulera ett ökat cyklande i Stockholm. Dessutom fastställdes en cykelplan av kommunfullmäktige i februari 2013. En regional motsvarighet för hela länet färdigställdes i januari i år.

Det förslag till strategi för ökad cykling som stadsledningskontoret nu har utarbetat förtydligar cykelplanens intentioner.

Kommunstyrelsen har remitterat förslaget till Farsta stadsdelsnämnd för yttrande senast den 25 april.

## Remissen i sammanfattning

Strategins främsta syfte är att styra stadens arbete med cykel-främjande åtgärder. I det ingår att samordna stadsövergripande frågor. Det huvudsakliga målet är att öka andelen cyklister genom att göra det enklare och säkrare att cykla. Strategin ska även stödja att stadens miljömål uppnås och att varumärket som cykelstad stärks. Cykeln ska utgöra en integrerad del av transportsystemet, vid sidan av andra färdmedel.

Strategin fokuserar på alla cyklister. Särskilt viktiga målgrupper är de som inte är vana vid att cykla och där cykeln kan innebära nya möjligheter och friheter.

Strategin har två huvudprinciper:

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

En av de viktigaste förutsättningarna för att fler ska välja cykeln är att staden planeras så att cykling underlättas. Tydliga sammanhängande lösningar för alla trafikslag ska presenteras på områdesnivå i större stadsomvandlingsprojekt. Utformning av nybyggda cykelvägar, cykelbanor, cykelfält och parkeringar ska baseras på stadens handböcker inom cykelplanering och cykelparkering.

Pendlingsnätet för cyklister ska fungera året runt.

Väghållaransvaret för cykelvägnätet är idag uppdelat mellan olika väghållare i staden. Trafik- och renhållningsnämnden har ansvaret för cykelvägar på gatumark och stadsdelsnämnderna på parkmark. Detta ställer till en del problem när det gäller prioritering av utbyggnader, utformning av ett sammanhängande cykelvägnät och skapa en effektiv beställarorganisation av drift och underhåll av det prioriterade cykelvägnätet.

Många yrkesgrupper inom staden påverkar cykelvägnätets utformning och funktion. För att öka förståelsen för stadens cykelstrategier och cykelns framtida roll i trafiksystemet bör utbildningar anordnas för berörda personalgrupper. Även entreprenörer som utför exempelvis trafikomläggningar, sopning och snöröjning bör erbjudas utbildningar till självkostnadspris.

Grunden för innehållet i stadens kommunikation om cykling är att kommunicera kring den befintliga infrastrukturen och de ständiga förbättringarna staden genomför. Idag bedrivs kommunikationen av flera aktörer och den är inte alltid samordnad. Staden ska därför ta fram en särskild cykelkommunikationsplan för att samordna hela stadens olika kommunikationsaktiviteter inom området.

Alla nämnder och styrelser har ett ansvar att inom respektive område främja en ökad och förbättrad cykling i staden. Nedan listas de som har ett särskilt ansvar för att uppfylla cykelstrategin och cykelplanen. Exempel ges på nya åtgärder och insatser.

Kommunstyrelsen:

- Utreda hur samordningen av cykelparkeringsplatser kan förbättras i staden.
- Ta fram en cykelkommunikationsplan.

Trafik- och renhållningsnämnden:

- Ansvara för cykelplanens pendlingsnät i dess helhet.
- Tydliga sammanhängande lösningar för alla trafikslag ska presenteras i områdesprogram i större stadsomvandlingsprojekt.

Stadsbyggnadsnämnden:

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

Exploateringsnämnden:

- Ny bebyggelse ska anslutas till pendlingsstråk eller huvudstråk med förbindelselänkar av god kvalitet.

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

### **Förvaltningens synpunkter och förslag**

Förvaltningen uppskattar att det tydligt framgår att strategin gäller alla cyklister. Det betyder att alla som cyklar ska få plats på vägar och stråk som är avsedda för cyklister. Fokus har under ganska lång tid varit på pendlingscyklister och de som använder cykelresan som ett träningspass.

Det behöver bli säkrare att cykla på cykelvägar och stråk. Det krävs tydligare skyltning och respekten för trafikregler måste bli bättre. För att andelen cyklister ska öka måste möjligheterna att parkera cykeln förbättras och utökas. Vid målpunkter som tunnelbanestationer, centrumanläggningar och arbetsplatser behöver ordentliga insatser göras både i ytter- och innerstaden. Farsta centrum är ett exempel där det råder brist på cykel-parkeringar.

Förslaget att trafik- och renhållningsnämnden ska ta över driften av cykelplanens pendlingsnät på parkvägar är vi något tveksamma till. Fördelen är att hela staden har en gemensam entreprenör med helhetsansvar för pendlingsnätet. Nackdelen är att stadsdelsnämnden, som ansvarar för driften på all parkmark, får två entreprenörer i området. För medborgarna kan det leda till oklarheter och stadsdelsförvaltningen får ta emot synpunkter på det mesta inom stadsdelsområdet. Pendlingsnätet sträcker sig

över kommungränserna så även om trafik- och renhållningsnämnden tar över driften så blir det trots allt olika entreprenörer som har hand om driften. Det är därför inte någon självklarhet att standarden på pendlingsnätet blir bättre för att staden har en enda entreprenör.

Stockholm har långt kvar till att bli en stad som har cykling som varumärke. Förvaltningen hoppas dock att man i stadens planering ska inkludera cykel som ett prioriterat trafikslag på det sätt som strategin beskriver. Cykel som trafikslag är kapacitetsstarkt och bidrar till minskad biltrafik och till en förbättrad miljö.

Cykelvägarna och cykelbanorna runt Farsta centrum är utformade utan tanke på att cykelnätet ska vara sammanhängande. Det har länge varit en brist att cykling som företeelse inte tagits med i planeringen av större byggprojekt. Förvaltningen instämmer helhjärtat i förslaget att kommande områdesprogram ska omfatta lösningar för alla trafikslag inklusive cykel. Parkeringsplatser för cyklar bör vara obligatoriskt i alla byggprojekt.

Utformning av och kvalitet på cykelbanor och stråk är avgörande för hur attraktivt det blir att cykla. Befintligt cykelnät har brister i utförande och måste bli bättre. Förvaltningen tycker därför att förslaget att trafik- och renhållningsnämnden ordnar utbildningar för de som ska arbeta med stadens cykelplanering är en god idé.

Många av stadens cyklister har dålig respekt för trafikregler. Konflikter mellan cyklister och gående är inte ovanliga. Cyklisternas beteende måste bli bättre om acceptansen för trafikslaget ska öka. Behovet av informationskampanjer för ett bättre cykelklimat är stort.

Om möjligt bör gång- och cykeltrafik vara åtskilda på ett tydligare sätt än vad det är idag. Pendlingsstråken innebär ofta höga hastigheter för cyklisterna vilket sällan är bra i kombination med fotgängare.

Oavsett till vem kommunikationen om cykling vänder sig måste den vara tydlig och samordnad om den ska bli framgångsrik. Eftersom kommunikationen idag kommer från flera olika håll finns behov av en cykelkommunikationsplan som håller samman aktiviteter och kampanjer med mera, så som beskrivs i förslaget.

Förutom viss tveksamhet om överförandet av ansvaret för cykelplanens pendlingsnät från stadsdelsnämnderna till trafik- och renhållningsnämnden anser förvaltningen att förslaget till strategi för ökad cykling är bra.

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

**Bilaga**

Stadsledningskontorets förslag till strategi för ökad cykling i Stockholms stad