

Till  
Hässelby-Vällingby  
stadsdelsnämnd  
2014-04-10

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

Remiss från kommunstyrelsen, dnr 000049/2014

### **Förvaltningens förslag till beslut**

Stadsdelsnämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som sitt svar på kommunstyrelsens remiss.

Ulla Thorslund  
stadsdelsdirektör

Marie Janemar  
avdelningschef

### **Sammanfattning**

I kommunfullmäktiges budget för 2013 uppdrogs åt kommunstyrelsen att utarbeta en cykelstrategi för att stimulera ett ökat cyklande i Stockholm. Kommunstyrelsen fick även i uppdrag att arbeta med strategisk utredning och kommunikation för att bygga ett stadsövergripande cykelvarumärke.

Förvaltningen välkomnar förslaget om att en huvudman har ansvaret för drift och underhåll för hela det föreslagna pendlingsnätet. Det innebär en ansvarig beställare med ett antal entreprenörer till sitt förfogande, men med samma standardkrav. I remissförslaget framgår att formerna för detta och de ekonomiska konsekvenserna klagörs inför arbetet med budget för 2015. Det ändrade förslaget avseende huvudmannskapet för cykelstråken är av marginell betydelse för Hässelby-Vällingby. Förvaltningen vill därför framföra att det är önskvärt att tilldelningen av resurser för parkskötsel inte påverkas negativt av förslaget om förändrat huvudmannskap för cykelstråk som går på parkmark.

**Bilaga:** Remiss från kommunstyrelsen, dnr 000049/2014

## Ärendets beredning

Detta ärende har utarbetats inom strategiska avdelningen i samråd med lokal- och parkenheten.

## Bakgrund

I samband med stadens budget för 2012 beslutade kommunfullmäktige om ”cykelmiljarden” som innebär att totalt 1 miljard kronor investeras i stadens cykelinfrastruktur fram till år 2018. Stockholms *Cykelplan* antogs av trafik- och renhållningsnämnden i oktober 2012 och av kommunfullmäktige i februari 2013.

I kommunfullmäktiges budget för 2013 uppdrogs åt kommunstyrelsen att utarbeta en cykelstrategi för att stimulera ett ökat cyklande i Stockholm. Kommunstyrelsen fick även i uppdrag att arbeta med strategisk utredning och kommunikation för att bygga ett stadsövergripande cykelvarumärke.

## Sammanfattning av remissen

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

Två huvudprinciper tas upp i strategin för ökad cykling:

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

Nedan listas de nya insatser och åtgärder som föreslås i Strategi för ökad cykling i Stockholms stad:

### Nya insatser och åtgärder för kommunstyrelsen:

1. Kommunstyrelsen ska utreda hur samordningen av cykelparkeringsplatser kan förbättras inom staden.
2. Kommunstyrelsen ska ta fram en särskild cykelkommunikationsplan.

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

1. Ansvar för cykelplanens pendlingsnät i sin helhet överförs till trafik- och renhållningsnämnden. Formerna för detta och de ekonomiska konsekvenserna klargörs inför arbetet med budget för 2015.

2. Tydliga sammanhängande lösningar för alla trafikslag ska presenteras i områdesprogram i större stadsomvandlingsprojekt.
3. Trafik- och renhållningsnämnden får det samlade ansvaret för att till självkostnadspris ta fram och erbjuda utbildningar inom cykelplanering för berörd personal i staden samt de konsulter och entreprenörer som staden anlitar.
4. Trafik- och renhållningsnämnden ska utreda möjligheterna att styra angöringstider så att lastning och lossning sker under lågtrafiktid i större utsträckning.
5. Trafik- och renhållningsnämnden ansvarar tillsammans med exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden för att hålla handböcker inom cykelplanering och cykelparkering aktuella.

**Nya insatser och åtgärder för stadsbyggnadsnämnden:**

1. Tydliga sammanhängande lösningar för alla trafikslag ska presenteras i områdesprogrammen i större stadsomvandlingsprojekt.
2. Stadsbyggnadsnämnden ansvarar tillsammans med trafik- och renhållningsnämnden och exploateringsnämnden för att hålla handböcker inom cykelplanering aktuella.

**Nya insatser och åtgärder för exploateringsnämnden:**

1. 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.
2. Exploateringsnämnden ansvarar tillsammans med trafik- och renhållningsnämnden och stadsbyggnadsnämnden för att hålla handböcker inom cykelplanering och cykelparkering aktuella.

**Förvaltningens synpunkter och förslag**

Förvaltningen är positiv till samrådsunderlaget som är helt i linje med stadens berörda styrdokument.

Stadens *Vision 2030* anger att staden ska ha ett fungerande cykelvägnät. I *Promenadstaden - Översiktsplan för Stockholm* framgår att planeringen måste skapa en stadsmiljö och en struktur som främjar gång och cykel samt att möjligheterna att röra sig i staden till fots eller med cykel på ett tryggt sätt ska vara en central utgångspunkt för planeringen. I *Framkomlighetsstrategin för Stockholm 2030* fastslås att en större andel resor ska ske med kollektivtrafik, cykel eller till fots. *Cykelplanens* huvudfokus är att underlätta för arbetspendling med cykel samt att få fler att cykla.

*Stockholms miljöprogram 2012-2015* har ett inriktningsmål om miljöeffektiva transporter där ett av delmålen är att öka stockholmarnas mobilitet genom långsiktigt hållbara lösningar.

Förvaltningen är mycket positiv till remissförslaget om att stadsdelsnämndernas ansvar för det pendlingsnät som anges i Cykelplanen, överförs till trafik- och renhållningsnämnden samt att kommunstyrelsen får i uppdrag att utreda de ekonomiska konsekvenserna av en sådan överföring. Idag är drift och underhåll av cykelbanorna uppdelat mellan stadsdelsnämnderna och trafik- och renhållningsnämnden, beroende på om de ligger på parkmark eller gatemark.

Förvaltningen välkomnar förslaget om att en huvudman har ansvaret för drift och underhåll för hela det föreslagna pendlingsnätet. Det innebär en ansvarig beställare med ett antal entreprenörer till sitt förfogande, men med samma standardkrav. I remissförslaget framgår att formerna för detta och de ekonomiska konsekvenserna klargörs inför arbetet med budget för 2015. Det ändrade förslaget avseende huvudmannskapet för cykelstråken är av marginell betydelse för Hässelby-Vällingby. Förvaltningen vill därför framföra att det är önskvärt att tilldelningen av resurser för parkskötsel inte påverkas negativt av förslaget om förändrat huvudmannskap för cykelstråk som går på parkmark. Det är också viktigt att utvecklingen av cykelstråk som går på parkmark görs i samverkan med stadsdelsnämnderna.

För att staden ska ha ett väl fungerande cykelvägnät är det viktigt med säkra och nederbördsskyddande cykelparkeringar. Fler cykelparkeringar behövs i Hässelby-Vällingby stadsdelsområde, särskilt vid trafikknutpunkter som Vällingby. Kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik ska underlättas.

Förbättrad information om genomförda och kommande insatser på cykelområdet är ett sätt att skapa medvetenhet och ökad kunskap hos befolkningen om de cykelinsatser som staden gör. Det kan göras genom informationskampanjer, i samverkan med skolor samt tillsammans med andra viktiga aktörer som t.ex. SL.

Vidare anser förvaltningen att det är viktigt att staden i den fysiska planeringen tar hänsyn till behovet av tillfredställande gångytor så att inte gångtrafikanternas behov nedprioriteras eller att det motverkar stadens mål för tillgänglighet. Cyklisternas hastighet och tysta fordon kan också orsaka otrygghet hos gående eller personer med funktionsnedsättning. Detta är viktigt att uppmärksamma vid

utformning av ytor där dessa trafikantgrupper möts. Det är väsentligt inte minst ur tillgänglighetssynpunkt. Att cykla ska utgöra ett attraktivt, säkert och konkurrenskraftigt alternativ till andra transportslag.

-----