

Handläggare
Gustaf Bergeröd
08-508 26 309**Till**
Trafiknämnden
2019-04-25

Utredning av hinder på gång- och cykelvägar. Svar på uppdrag från kommunfullmäktige

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner redovisningen av kommunfullmäktiges uppdrag enligt vad som följer av detta tjänsteutlåtande.
2. Trafiknämnden ger trafikkontoret i uppdrag att från och med nu använda de framtagna riktlinjer som redovisas i bilaga 1 inför beslut om borttagning eller utplacering av hinder på gång- och cykelvägar.

Fredrik Alfredsson
T.f. FörvaltningschefMattias Lundberg
AvdelningschefCaroline Quistberg
Enhetschef

Sammanfattning

Trafikkontoret fick 2018 i uppdrag att ”Se över grindar i cykelinfrastrukturen som ökar risken för olyckor och om de kan ersättas med andra lösningar utan försämrade trygghet och säkerhet för gående”. Trafikkontoret har utrett frågan. Utredningen belyser vilka hinder som används i staden idag och hur det ser ut i övriga Sverige och andra länder utifrån studier och kontakt med tjänstepersoner. I utredningen har riktlinjer tagits fram kring när och hur hinder på gång- och cykelvägar bör placeras ut.

Trafikkontoret
TrafikplaneringFleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 309
Växel 08-508 27 200
gustaf.bergerod@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

Olovlig motorfordonstrafik på gång- och cykelvägar är först och främst en polisiär fråga, men hos Polisen är denna smittrafik inte prioriterad. Fysiska hinder på gång- och cykelvägar bör undvikas, men om de ändå bedöms nödvändiga är det viktigt att det finns riktlinjer kring hur och när de ska användas. Det behöver också inledas en dialog med tillverkare kring stadens behov gällande hinder.

Varje plats med hinder kommer behöva bedömas utifrån de riktlinjer som slutligen bestäms. För att göra detta möjligt kommer trafikkontoret inleda ett inventeringsarbete med cykelplanen som utgångspunkt, med början i det utpekade pendlingsnätet.

Bakgrund

I kommunfullmäktiges budget för 2018 fick trafikkontoret i uppdrag att ”Se över cykelgrindar i cykelinfrastrukturen som ökar risken för olyckor och om de kan ersättas med andra lösningar utan försämrad trygghet och säkerhet för gående”. Trafikkontoret har låtit ta fram rapporten ”Utredning av hinder på gång- och cykelvägar” för att studera detta, se bilaga 1. Uppdraget har genomförts från november 2018 till och med mars 2019.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts på trafikkontoret. Som en del i utredningen har samråd skett i form av en workshop och kontakt med tjänstepersoner på trafikkontoret, Kungsholmens stadsdelsförvaltning, Spånga-Tensta stadsdelsförvaltning, Polisen och Räddningstjänsten. Samtliga har haft möjlighet att lämna synpunkter på rapporten.

Sammanfattning av utredningen

Bakgrund

Olovlig motorfordonstrafik på gång- och cykelvägar är ett återkommande problem inom Stockholms stad såväl som i övriga delar av landet och världen. I en trygghetsmätning som utfördes 2017 i staden ställdes frågan om olovlig biltrafik på gång- och cykelvägar uppfattas som ett problem i respondentens bostadsområde. I stadsdelen Spånga-Tensta upplevde cirka 30 procent av de svarande att det i stor utsträckning är ett problem, medan motsvarande siffra i Kungsholmen låg på två procent. Problembilden varierar därmed markant inom staden.

Hinder placeras ofta ut som en brottsförebyggande åtgärd eller för att öka den upplevda tryggheten, dock kan dessa hinder ibland

resultera i andra problem. Flera studier har utförts för att belysa problembilden med hinder på cykelvägar, både i Sverige och i övriga världen. Flertalet av dessa studier tyder på att dåligt placerade och undermåligt utformade hinder ibland resulterar i fler olyckor än vad de faktiskt förebygger. Trafikkontoret i Göteborg har exempelvis gjort studier som visar på att cykelolyckor ofta orsakas eller försvåras av fasta hinder på eller utmed cykelvägar. Samma olycksstatistik visar även på att olyckor mellan bilar och oskyddade trafikanter på gång- och cykelvägar är väldigt få. Utöver problemen gällande oskyddade trafikanters säkerhet resulterar hinder på gång- och cykelvägar ofta i andra olägenheter, exempelvis drift- och underhållssvårigheter.

I dagsläget beskrivs kontorets riktlinjer för utplacering av hinder på gång- och cykelvägar i *Cykeln i staden* från år 2009 och de principer som beskrivs anser kontoret är bra och tydliga. Grundprincipen är att inga fysiska hinder ska sättas upp i cykelbanorna. Däremot saknas stöd vid avvägningar i de fall hinder ändå kan behövas för att säkerställa att utplacerade hinder utformas ändamålsenligt.

Nulägesbeskrivning och utvärdering

För att få en bild av nuvarande situation har en nulägesbeskrivning redovisats för stadsdelarna Kungsholmen och Spånga-Tensta. I dessa stadsdelar, och i Stockholm som helhet, förekommer hinder på gång- och cykelvägar med olika utformningar och hindertyper. För att skapa en tydligare utgångspunkt har ett antal typhinder identifierats som avser beskriva de vanligast förekommande hindren.

Hinder i innerstaden placeras ofta på platser med hög befolkningstäthet samt stora flöden människor, vilket generellt sett innebär högre ställda krav gällande hindrens utformning. Hinder i innerstaden behöver klara av högre flöden av människor. I ytterstaden skiljer sig ofta förutsättningarna jämfört med innerstaden, vilket gör att andra typer av hinder förekommer mer frekvent. Gång- och cykelvägnätet går ofta igenom parkmark helt separerat från biltrafik, vilket gör att vissa bilister olovligt använder gång- och cykelvägnätet. I vissa områden finns problem med att hinder förstörs eller flyttas med hjälp av fordon eller att brister i låsfunktion resulterar i att hindren inte fyller någon effekt.

För att få ett grepp om antalet hinder och vem som ansvarar för hindren har inventeringar i Spånga-Tensta och på Kungsholmen sammanställts i tabell 1 nedan. Sammanställningen visar en markant

skillnad mellan stadsdelarna, där betydligt fler hinder återfinns i Spånga-Tensta än på Kungsholmen.

Tabell 1. Sammanställning av inventering av hinder i Spånga-Tensta och Kungsholmen. Tabellen redovisar antal hinder och vem som ansvarar för hindren. SDF = Stadsdelsförvaltningen, TK = Trafikkontoret

Spånga Tensta				
Hindertyp/Ansvarig	TK	SDF	Övrigt	Totalt
Grindar	14	58	126	198
Fasta hinder	0	23	9	32
Lösa hinder	31	223	81	335
Pollare	1	53	32	86
Totalt	46	357	248	651
Kungsholmen				
Hindertyp/Ansvarig	TK	SDF	Övrigt	Totalt
Grindar	2	1	0	3
Fasta hinder	0	0	0	0
Lösa hinder	1	0	0	1
Pollare	3	0	0	3
Totalt	6	1	0	7

De hindertyper som identifierats i staden har sedan utvärderats utifrån nio aspekter i form av en enkät. Utvärderingsaspekterna som valts ut är trafiksäkerhet, framkomlighet gång, framkomlighet cykel, tillgänglighet, drift, vägunderhåll, investeringskostnad, framkomlighet utryckningsfordon och gestaltning. Dessa aspekter har varit utgångspunkten för utvalda sakkunniga från trafikkontoret, Kungsholmens stadsdelsförvaltning, Spånga-Tensta stadsdelsförvaltning, Polisen och räddningstjänsten vid bedömningen av typhindren. I figuren nedan framgår de nio utvärderingsaspekterna och hur de utvalda sakkunniga bedömt de olika typhindren i enkäten.

	Trafiksäkerhet	Framkomlighet gång	Framkomlighet cykel	Tillgänglighet	Drift	Vägunderhåll	Investeringskostnad	Framkomlighet utryckningsfordon	Gestaltning
Lösa väghinder	2,7	4,1	3,1	3,2	3,0	2,0	4,0	1,6	3,7
Fasta pollare	3,5	3,9	3,4	3,0	2,8	2,0	3,3	1,7	3,7
Borttagbara pollare	3,3	4,1	3,6	3,2	3,0	3,0	3,0	3,7	4,0
Självstängande grindar	2,2	2,1	1,9	2,6	3,5	2,5	3,3	4,0	1,7
Låsta grindar	2,3	2,6	2,1	2,8	2,2	3,0	3,7	3,4	2,7
Fasta hinder	2,0	2,0	1,4	1,8	2,4	1,0	3,3	1,0	3,0

Figur 1. Sammanställning av enkätresultat från bedömning av typhinder

Error! Use the Home tab to apply Rubrik 1 to the text that you want to appear here.

I enkäten bedömde de sakkunniga ett typhinder i taget utifrån de nio olika aspekterna, vilket innebär att varje typhinder bedömdes separat och ingen aktiv jämförelse utfördes mellan typhindren. Det syns på resultatet då exempelvis fasta pollare och borttagbara pollare rimligtvis bör fått samma poäng i framkomlighet gång och framkomlighet cykel, vilket inte var fallet. Poängen är dock tillräckligt lika för att resultatet ska vara trovärdigt. I bedömningen har ett tydligt mönster trätt fram. Borttagbara pollare har fått högst poäng i fem av nio kategorier (framkomlighet gång, framkomlighet cykel, tillgänglighet, vägunderhåll samt gestaltning) samt näst högst poäng i två kategorier (trafiksäkerhet och framkomlighet utryckningsfordon). Självstängande grindar fick förhållandevis låga poäng, men högre poäng i kategorierna drift och framkomlighet utryckningsfordon.

Omvärldsanalys

Problembilden är inte specifik för Stockholm eller Sverige. Olämpligt utformade och placerade hinder är ett väldokumenterat problem som återfinns världen över. Generellt sett har få innovativa lösningar påträffats i omvärldsanalysen och endast enstaka lösningar har identifierats som inte räknas in bland nulägesbeskrivningens typhinder. Ofta är det olika varianter av och variationer på typhindren som gör att en lösning bedöms fungera bättre.

Som en del av omvärldsanalysen har kontakt tagits med ett flertal svenska kommuner som har ett tydligt cykelfokus i sin kommunala planering och är medlemmar i nätverket *Svenska cykelstäder*. Följande nio kommuner kontaktades: Göteborg, Halmstad, Linköping, Luleå, Lund, Malmö, Umeå, Uppsala och Örebro. Syftet var att undersöka hur problembilden ser ut runt om i landet och hur andra kommuner arbetar med frågan. Samtliga kontaktade kommuner har identifierat problemen med hinder och har en restriktiv inställning till utplacering av nya hinder. Övergripande kan sägas att de flesta kontaktade kommuner har inventerat sina hinder och tagit bort en betydande mängd olämpligt utformade hinder. Vidare planerar flertalet av kommunerna att ta fram och vidareutveckla sina riktlinjer för hantering av hinder.

Internationellt sett har omvärldsbevakningen fokuserat på vedertaget välutvecklade cykelländer, framförallt Nederländerna och Danmark, men även engelsktalande länder där information finns lättillgänglig. Även internationellt har få innovativa lösningar påträffats och pollare har visat sig vara den vanligaste hindertypen. Viss variation finns bland pollare, där eftergivliga pollare är den

vanligaste rekommendationen, men även andra varianter av nedfällbara och infällbara pollare har påträffats. De typer av grindar som ofta förekommer i Sverige och som rekommenderas av flera kommuner förekommer sällan utanför Sverige.

I omvärldsanalysen har en mängd olika riktlinjer identifierats gällande placering och utformning av hinder. Riktlinjerna är generellt sett applicerbara oavsett typhinder och kommer från kommuner i Sverige, Danmark, Nederländerna och Storbritannien, oftast i form av inslag i tekniska handböcker, cykelplaner eller specifika policyer för hantering av hinder.

Riktlinjer vid utplacering av hinder på gång- och cykelvägar
Många studier har visat på att hinder inte alltid är den lämpligaste lösningen, på grund av risken för olyckor. Dock finns det situationer där utplacering av hinder har bedömts vara en lämplig åtgärd. Baserat på resultatet från utvärderingen av de befintliga hindren och omvärldsanalysen har därför riktlinjer vid utplacering av hinder på gång- och cykelvägar tagits fram. För att säkerställa att hinder är en befogad åtgärd behöver först följande frågeställningar besvaras med ett ja:

- Är problemet väldokumenterat?
Har problemet observerats? Har mätningar utförts? Har en betydande mängd synpunkter inkommit?
- Har andra åtgärder visat sig otillräckliga?
Exempelvis: riktade dialogsamtal, förbättrad skyltning, förändrad utformning av bilvägen, ökad övervakning etc.
- Är problemet med bilar på gång- och cykelvägar större än problemet hindret själv resulterar i?
Exempelvis med hänsyn till: trafiksäkerhet, tillgänglighet, drift- och underhållsmöjligheter, framkomlighet för utryckningsfordon, framkomlighet för gående och framkomlighet för cykeltrafik. Särskilt gäller detta på utpekade stråk i Stockholms stads cykelplan och den regionala cykelplanen i Stockholms län.

Om hinder visat sig vara en lämplig åtgärd utifrån frågeställningarna behöver hindertyp väljas. Eftergivliga pollare bör vara det första valet av hinder, med undantag för gång- och cykelvägar som plogas och gång- och cykelvägar i områden som Polisen bedömer behöver mer behovsanpassade hinder. Eftergivliga pollare erbjuder förhållandevis god framkomlighet för gående såväl som för cyklister och är mer förlåtande än fasta hinder vid en

eventuell kollision. Framkomligheten är även god för utryckningsfordon.



Figur 2. Exempel på eftergivliga pollare från Nederländerna. Fler bilder finns i bilaga 1.

Borttagbara pollare rekommenderas på gång- och cykelvägar där det inte är möjligt med **eftergivliga** pollare. Dessa erbjuder god framkomlighet för gående såväl som för cyklister, men är inte lika förlåtande som eftergivliga pollare vid en eventuell kollision. Borttagbara pollare tillåter däremot passage för samtliga vägunderhållsfordon, inklusive plogbilar. Dock kan det vara tidskrävande och omständligt att manuellt ta bort hindret vid passage och att återställa efter.

Oavsett vilken hindertyp som visat sig vara lämplig bör följande riktlinjer följas vid utplacering:

- placeras så en körbar yta finns på 1,5–1,7 meter, samt så att det ej går att passera vid vädkanten (lokal breddning av cykelbana om otillräckligt utrymme)
- placeras i förstärkt belysning, om det inte är möjligt bör hinder undvikas helt
- placeras i raksträcka där god sikt gäller, minst 20 meter fri sikt
- placeras minst 10 meter från korsning
- förses med reflexer
- uppmärksammas genom vägmarkering minst 5 meter innan hindret, vid behov räfflad

- utformas så att dagvatten inte leds till hindret, exempelvis genom lokal upphöjning.

I utredningen har typskisser tagits fram för olika sektioner som är vanligt förekommande i Stockholms stad.

Trafikkontorets synpunkter

Att främja gående och cyklisters framkomlighet är en viktig del i stadens arbete med att prioritera yteffektiva och miljövänliga sätt att ta sig fram i staden, vilket är i linje med stadens

Framkomlighetsstrategi. Det ska samtidigt vara möjligt att röra sig längs stadens gång- och cykelvägar utan att känna en otrygghet eller att uppleva en olycksrisk. Därför är det en viktig fråga. Olovlig motorfordonstrafik är först och främst en polisär fråga, men hos Polisen är smittrafiken inte prioriterad.

Fysiska hinder på gång- och cykelvägar ska i möjligaste mån undvikas, men om de ändå bedöms nödvändiga är det viktigt att det finns riktlinjer kring hur och när de får användas. De riktlinjer som nu tagits fram bör därför alltid användas inför beslut om borttagning eller utplacering av hinder på trafikkontorets gång- och cykelvägar. Riktlinjerna kan med fördel också användas av stadsdelsförvaltningar m fl som också ansvarar för delar av stadens gång- och cykelvägar. Det har varit svårt att hitta produkter som uppfyller alla riktlinjer som utredningen ställer och därför planerar trafikkontoret även att inleda en dialog med tillverkare av pollare kring stadens behov gällande hinder.

Utredningen har visat kartläggningar av hinder på gång- och cykelvägar i Spånga-Tensta och Kungsholmen. Trafikkontoret har för avsikt att fortsätta inventeringsarbetet med cykelplanen som utgångspunkt, med början i det utpekade pendlingsnätet. I samband med detta behöver även en rutin bestämmas för katalogisering av trafikkontorets hinder.

I utredningen presenterades en tabell utifrån en inventering där det framgick att majoriteten av hindren på allmän platsmark i Spånga-Tensta utplacerades av stadsdelsförvaltningen. Det är därför angeläget att dessa riktlinjer också används av stadens olika stadsdelsförvaltningar. Trafikkontoret kommer mot bakgrund av det att kommunicera ut dessa riktlinjer även till stadsdelsförvaltningarna.

Jämställdhetsanalys

Resvanestudier visar att män utgör 59 % både i biltrafiken och i cykeltrafiken, medan 58 % av de resor som genomförts till fots har genomförts av kvinnor. De skillnader i resvanor som kan observeras mellan män och kvinnor har dock inte uppkommit i transportsystemet, utan är snarare ett uttryck för de skillnader mellan könen som finns i det övriga samhället. Jämställdhet i transportsystemet handlar inte om att mäns och kvinnors beteende ska vara lika, utan att båda könen ska ha samma möjligheter.

Studier visar att kvinnor i högre utsträckning än män anpassar sina resval utifrån upplevelser av otrygghet, varför trygghetsskapande åtgärder är positiva ur ett jämställdhetsperspektiv, men utgör också exempel på god planering som gynnar alla grupper i samhället. De föreslagna utformningsriktlinjerna av hinder på gång- och cykelvägar syftar till att förbättra framkomligheten, minska olycksrisken och öka den upplevda tryggheten för gående och cyklister, vilket stärker både kvinnor och mäns möjligheter att gå och cykla i staden.

Trafikkontorets förslag

Trafiknämnden godkänner redovisningen av nämndens uppdrag att se över cykelgrindar i cykelinfrastrukturen, enligt vad som följer av detta tjänsteutlåtande. Trafiknämnden ger trafikkontoret i uppdrag att från och med nu använda de framtagna riktlinjer som redovisas i bilaga inför beslut om borttagning eller utplacering av hinder på gång- och cykelvägar.

Slut

Bilagor

1. Utredning av hinder på gång- och cykelvägar