

**Handläggare**  
Patrik Berglin  
08-508 264 79**Till**  
Exploateringsnämnden  
2021-10-21

## **Cykelstaden - Cykelplan för Stockholm 2021. Svar på remiss från trafiknämnden**

### **Förslag till beslut**

Anse remissen besvarad med detta tjänsteutlåtande.

Johan Castwall  
Förvaltningschef

Göran Carlberg  
Avdelningschef

### **Sammanfattning**

Trafikkontoret har på remiss sänt förslag till ny reviderad cykelplan för Stockholm 2021 – Cykelstaden. Syftet är att lägga fram en långsiktig inriktning för cykelplaneringen i Stockholms stad, med sikte på 2040. Cykelplanen utgör en revidering av den cykelplan från 2012 som fortsatt gäller. Förslaget pekar ut sex inriktningar för stadens cykelplanering. Vidare har förslag på nya och ändrade cykelstråk i staden tagits fram, vilka redovisas i bilagor.

Exploateringskontoret ser positivt på att en ny reviderad cykelplan tagits fram. I takt med att staden växer behöver stadens cykelinfrastruktur byggas ut och anpassas till den utveckling som sker. Att cykla är bra för folkhälsan, klimatet och bidrar till minskad trängsel. Cykelplanen utgör ett viktigt planeringsstöd i stadens exploateringsprojekt. Exploateringskontoret har i tidigt skede fått vara med och yttra sig över de revideringar till

cykelstråk som presenteras i förslag till ny cykelplan. Synpunkter på stråken har därför utelämnats i det formella remissvaret.

Exploateringskontoret noterar att mål om andel cykeltrafik av totala resandet påtagligt ökat i förslag till reviderad cykelplan, och ställer sig frågande till om målet är rimligt att uppnå till 2040, och vad för insatser som i sådana fall kommer att krävas. Kontoret ser behov av fortsatt förvaltningsövergripande samverkan för att uppfylla de mål som anges i Cykelplanen. För att stärka stadens kompetens inom cykelplaneringsområdet och uppnå enhetlig standard i utformningen, så ser kontoret behov av att cykelplanen följs av uppdaterade cykelhandböcker.

## Bakgrund / Remissen

I budget för Stockholms stad 2018 gavs trafiknämnden i uppdrag att påbörja en översyn av stadens cykelplan, som är en av flera tematiska fördjupningar av *Framkomlighetsstrategin*. Översynen har resulterat i ett förslag på reviderad cykelplan, *Cykelstaden – Cykelplan för Stockholm 2021*.

Det övergripande målet är fortsatt att öka såväl antalet som andelen cyklister genom att göra det enklare och säkrare att cykla. Ett utökat fokus finns på att underlätta vardagscykling i bred bemärkelse, där cykeln både är ett effektivt transportmedel och en del av ett attraktivt stadsliv. En större mångfald av såväl cyklister som fordon ställer krav på en fortsatt ambitiös utbyggnad och noggrann utformning av cykelinfrastrukturen. Förslaget pekar ut sex inriktningar för stadens cykelplanering. De bidrar till och följs upp genom preciserade mål, och utgör grunden för de åtgärdsområden som syftar till genomförande av planen. Vidare har förslag på nya och ändrade cykelstråk i staden tagits fram, vilka redovisas i bilagor till cykelplanen.

## Ärendets beredning

Remissen har sammanställts av avdelningen för Miljö och teknik.

## Exploateringskontorets synpunkter

Exploateringskontoret ser positivt på att förslag till en reviderad cykelplan har tagits fram. I takt med att staden växer behöver stadens cykelinfrastruktur byggas ut och anpassas till den stads- och samhällsutveckling som sker.

Cykelplanen utgör ett värdefullt planeringsstöd i de projekt som kontoret svarar för. Exploateringskontoret ser det som positivt att *Strategi för ökad cykling* omnämns i förslag till reviderad cykelplan. Den kan behöva närmare förklaring då den inte ses som lika välkänd inarbetad som stadens cykelplan. Kontoret ser att nämnd strategi i större utsträckning skulle kunna integreras och göras till en del av cykelplanen. Det skulle ge framtiden strategi större tyngd och bättre samla stadens ambitioner, inklusive olika förvaltningars åtaganden för att uppnå stadens övergripande mål.

I stort känner exploateringskontoret igen sig i den reviderade cykelplanens sakliga innehåll. Några större omvälvande förändringar har inte kunnat utläsas, med ett tydligt undantag. Det gäller den ökade ambitionsnivån om cykeltrafikens andel av det totala resandet. Andelen av stockholmarnas resor som sker med cykel ska vara minst 25 % år 2040. Målet avser genomsnittlig färdmedelsfördelning under en hel vecka. I tidigare cykelplan fanns mål uppsatt som utgick från andel resor under högtrafik. Med kunskap om cykeltrafikens andel av det totala resandet idag ställer sig exploateringskontoret frågande till om målet är rimligt att uppnå, samt vilka insatser och investeringar som i så fall kommer att krävas. Kontoret menar att en så stor förändring i mål om andel cykeltrafik bör lyftas fram tydligare.

## Cykelstråk, strategiska kopplingar och handböcker

Förslag till ny reviderad cykelplan innehåller förslag till ändringar och kompletteringar av stadens cykelstråk. Exploateringskontoret har i tidigt skede fått ta del av förslag till reviderade stråk, och även fått möjlighet att inkomma med synpunkter och kompletteringar utifrån den kunskap som finns samlat inom de projekt som kontoret svarar för. Denna form av samverkan och informationsutbyte i tidigt skede är ett välkommet inslag i det förvaltningsövergripande samarbetet. Synpunkter på reviderade stråk som framgår av bilaga lämnas fortsatt direkt till trafikkontoret och utlämnas i det formella remissvaret.

Ett positivt och uppskattat tillskott i förslag till cykelplan är de strategiska kopplingar som redovisas. Det var något som exploateringskontoret efterlyste i remissvar för cykelplan från 2012. Samtidigt vill kontoret lyfta fram de utmaningar som ofta finns att kunna förverkliga dessa kopplingar i anslutning till stadens exploateringsprojekt.

Ofta är de av sådan storleksordning att de kan vara svåra för enskilda projekt att inrymma inom projektekonomin. Därutöver ligger dessa strategiska kopplingar ofta i gränslandet mellan projektens avgränsningslinjer och angränsande omgivning. Därför kan även oklarheter finnas för vem som bör svara för byggnation av dessa. Här ser exploateringskontoret gärna att tydligare samverkansformer utvecklas avseende kostnads- och ansvarsfördelning för att öka förutsättningarna att förverkliga dessa strategiska kopplingar. Dessa kopplingar ses som angelägna för att bidra till stadens ambitiösa mål om ökat cyklande varför det ses som angeläget att kunna bygga ut dessa.

Exploateringskontoret bidrar genom olika exploateringsprojekt till utbyggnad av cykelinfrastruktur inom Staden. I flera fall kan kontoret se att det ofta finns målkonflikter mellan anspråk på cyklisters framkomlighet och trygghet och säkerhet för andra trafikanter. Flera exempel finns där anläggande av pendlings- och huvudcykelstråk i direkt anslutning till förskolor, skolor och i enstaka fall bostäder väckt oro från olika intressenter. Förekomst av snabbcyklande pendlingscyklister har både setts som otryggt och fara för trafiksäkerhet för andra oskyddade trafikanter. Kontoret ser det som positivt att mål om ökat cyklande på ett tydligare sätt än tidigare inriktas mot bredare målgrupper. En symboliskt viktig fråga kan även vara att begreppet *pendlingsstråk* ersätts av *primärt stråk*. Parallellt ser exploateringskontoret gärna att en samlad kommunikationsinsats görs där målen och intentionerna i Stadens cykelplan och hur dessa kan uppnås tydligt redovisas. I ett första steg bör insatsen riktas till stadens olika förvaltningar och bolag.

I förslag till reviderad cykelplan hänvisas till handboken *Cykeln i staden*, vilken innehåller riktlinjer och råd om utformning av stadens cykelinfrastruktur. Exploateringskontoret ser ett stort värde av denna typ av handböcker. De cykelhandböcker som idag finns har inte uppdaterats på länge och är i viss utsträckning daterade och saknar viktiga inslag. Översyn och revidering av handböcker bör ske i takt med att övergripande strategier och planer ses över. Därigenom säkerställs även stadens planeringskompetens genom att förutsättningarna förbättras för en enhetlig utformning och standard inom staden.

I anslutning till den cykelplan som antogs 2012, så bedrevs arbete inom trafikkontoret att ta fram en ny reviderad cykelhandbok. Exploateringskontoret medverkade i arbetet. Dessvärre färdigställdes aldrig handboken. Kontoret ser därför det som önskvärt att det i cykelplanen omnämns att befintliga handböcker behöver uppdateras och att det även fattas ett sådant beslut.

### Kompletterande synpunkter

För övriga större synpunkter på förslag till revidering av cykelplan väljer exploateringskontoret att nämna dessa i punktform nedan.

- Exploateringskontoret ser det som positivt att kontorets insatser för att förbättra stadens cykelinfrastruktur uppmärksammas i förslag till reviderad cykelplan.
- I den cykelmiljard som beslutats om för 2019-2022 ingår inte exploateringskontorets investeringar. De sker därutöver. Kan förtydligas.
- Exploateringskontoret stödjer cykelplanens utformningsprinciper. Kontoret vill samtidigt understryka att det finns många olika riktlinjer och krav att förhålla sig till som påverkar gaturummets utbredning. I regel är det inte möjligt att tillgodose alla anspråk som finns då det skulle föranleda orimliga ytanspråk. Det skulle riskera att påverka både bostadsmål och projektens ekonomi på ett negativt sätt. Projekten behöver även fortsättningsvis göra avvägningar och prioriteringar mellan olika intressen. Ifall rekommendationer och krav enligt cykelplan ska ses som särskilt angelägna att prioritera i förhållande till andra krav och riktlinjer, så bör det framgå.
- Som delmål i cykelplanen anges att hela cykelresan ska vara trygg och säker. Exploateringskontoret vill understryka att varje resa börjar och slutar med en parkering. I många fall sker parkering på privat mark.

Även om förslag till reviderad cykelplan innehåller avsnitt om cykelparkering på kvartersmark, så ser exploateringskontoret det som önskvärt att vikten av att skapa kvalitativa cykelparkeringar inkluderas i de delmål som anges. Även om staden inte har rådighet över dessa ytor så kan staden med sin samlade kunskap inom området stödja utveckling och utformning av parkeringsytor på privat mark. Häri ingår även att förbättra stöldsäkerheten.

- I förslag till revidering av cykelplan 2021, så omnämns att i lokalgatunätet så kan cykeltrafik ske i blandtrafik. Exploateringskontoret har drivit flera projekt där separerade cykelbanor ändå planerats i lokalgatunätet. Detta ofta i samråd med trafikkontoret. Förekomst av skolvägar eller större inslag av tung trafik anges som motiv till att bygga separerade cykelbanor även i lokalgatunätet. Det kan därför övervägas ifall stycke om cykling i blandtrafik på lokalgator kan förtydligas med att det kan finnas tillfällen då det ändå är motiverat med separerade cykelbanor.

## Slut

## Bilagor

Bilaga 1A: [Cykelstaden – Remissversion av cykelplan för Stockholm 2021](#)

Bilaga 1B: [Cykelstaden reviderade stråk remissversion](#)

Bilaga 1C: [Reviderade stråk karta](#)