



HÄSSELBY-VÄLLINGBY STADSDELSFÖRVALTNING

Stadsdelsmiljö och teknik
Handläggare: Solveig Nilsson
Telefon: 508 04 052
Dnr 1.5.3-219-2012
Sammanträde 12 juni 2012

TJÄNSTEUTLÅTANDE
SID 1 (8)
15 MAJ 2012

Till
Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd

Cykelplan för Stockholms stad, Cykelplan 2012

Remiss från Trafik- och renhållningsnämnden, Dnr T2010-313-01743

Förvaltningens förslag till beslut

1. Stadsdelsnämnden överlämnar detta tjänsteutlåtande till Trafik- och renhållningsnämnden som svar på remissen.
2. Beslutet justeras omedelbart.

Ulla Thorslund
stadsdelsdirektör

Mats Carinder
avdelningschef

Sammanfattning

Trafikkontorets remissversion *Cykelplan 2012*, är ett förslag till underlag för stadens planering av cykelåtgärder, både med avseende på drift- och underhåll, kommunikations-, - och infrastrukturella frågor. *Cykelplan 2012* är indelad i två delar. Strategidelen beskriver förutsättningar, mål och vad som kan bidra till att nå målen. Handlingsplanen beskriver de åtgärder som föreslås under planens genomförandetid fram till 2030.

Förvaltningen är positiv till samrådsunderlaget som är mycket visionärt och helt i linje med *"Promenadstaden – Översiktsplan för Stockholm"* samt övriga berörda styrdokument. Förvaltningen välkomnar förslaget 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.



Bilaga: Remiss från Trafik- och renhållningsnämnden, Dnr T2010-313-01743

Ärendets beredning

Detta tjänsteutlåtande har utarbetats inom avdelningen för stadsdelsmiljö och teknik.

Sammanfattning av remissen

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade den 14 juni 2010 att ge Trafikkontoret i uppdrag att utarbeta en ny cykelplan. Trafikkontorets remissversion *Cykelplan 2012*, är ett förslag till underlag för stadens planering av cykelåtgärder, både med avseende på drift- och underhåll, kommunikations-, - och infrastrukturella frågor. I remissversionen av stadens trafikstrategi *Framkomlighetsstrategi för Stockholm 2030*, är fyra huvudinriktningar utpekade. Kapacitet, framkomlighet, attraktivitet och minskad negativ påverkan från vägtrafik. De åtgärder som föreslås i cykelplanen konkretiserar trafikstrategin beträffande cykelfrågorna.

Cykelplan 2012 är indelad i två delar, en strategidel och en handlingsplan. Strategidelen beskriver förutsättningar, mål och vad som kan bidra till att nå målen. Handlingsplanen beskriver de åtgärder som föreslås under planens genomförandetid fram till 2030. För att arbetspendling med cykel ska kunna ske enkelt och säkert förutsätts att det finns en väl fungerande infrastruktur. Prioriterade stråk har pekats ut och en standardnivå för stråken har tagits fram. Nästa steg har varit att bedöma stråken länk för länk med tillhörande åtgärdsförslag där så bedömts nödvändigt.

Pendlingsstråken används av cyklister som har målpunkter i olika kommuner eller genom flera stadsdelar, reslängden är ofta fem kilometer eller längre. Pendlingsstråken ingår ofta i regionala cykelstråk och har höga cykelflöden eller potential för höga cykelflöden. För att uppnå hög kapacitet och trafiksäkerhet är stråken tillräckligt breda så att omcykling och cykling i bredd medges. De är uppdelade i två fält för att hantera cyklister med olika hastigheter.

Huvudstråken används av cykeltrafik som har målpunkter i olika stadsdelar, 2-5 km reslängd. Stråken för trafik till/från stadsdelsområdet och mellan närliggande stadsdelar och dess knutpunkter. Stråken är även länkar till pendlingsstråken.

Lokalstråken används av cyklister som har målpunkter inom den egna stadsdelen/området, mindre än 2 km reslängd. Lokalgatunätet är hastighetsbegränsat till 30 km/h. På dessa gator kan cyklisterna cykla i blandtrafik.

I samrådsunderlaget redovisas förslag till fokusområden med mål samt åtgärdsbehov. Nedan återges dessa under respektive rubrik, som är desamma som i förslaget. För att få den fullständiga motiveringen hänvisar förvaltningen till samrådsförslaget.

HANDLINGSPLAN för en välfungerande cykelinfrastruktur

Sammanhängande och väl utformat cykelvägnät

- Tre nivåer på cykelvägnätet med höjda standardnivåer.
- Utveckling av nya pendlingsstråk.
- Utveckling av huvudstråk och lokalstråk.

Vad har gjorts?

- ✓ En klassificering av cykelvägnätet har tagits fram.
- ✓ Standardnivåer för de klassificerade stråken redovisas.
- ✓ Förslag på åtgärder för att uppnå bra standardnivå på pendlingsstråken har tagits fram.
- ✓ Pendlingsstråkens breddangivelser möjliggör omkörningar och varierad hastighet.
- ✓ Cykelstråken stäms av med skolornas läge.

Vad behöver göras?

- Åtgärdsförslag för att uppnå bra standard på huvud- och lokalnät föreslås tas fram.

Ökad framkomlighet för cyklister

- Identifiering av korsningspunkter att åtgärda.
- Cykel- och trafiksignaler.
- Lagändringar för att främja cykling.
- Tillfälliga hinder i cykelvägnätet.

Vad har gjorts?

- ✓ Korsningspunkter på pendlingsstråken med framkomlighetsproblem för cykel har pekats ut.

Vad behöver göras?

- Fortsatt samarbete med polisen och andra aktörer om tillfälliga hinder som minskar framkomligheten.

- Anpassa trafiksignalerna längs pendlingsstråken för att öka framkomligheten för cykeltrafiken.
- En analys av hastighetsnivåer lämpliga för grön våg för cyklister ska tas fram.
- Ett fortsatt engagemang gällande lagändringar som främjar cykel föreslås.

Cykelparkeringar

- Uppdatering av cykelparkeringstal.
- Cykelparkeringsplan.
- Fler cykelparkeringar vid målpunkter.
- Bättre hantering av övergivna cyklar.

Vad behöver göras?

- Nya parkeringstal för cykel tas fram.
- En cykelparkeringsplan för hela staden tas fram.
- Rutinen för borttagning av övergivna cyklar förbättras.
- Former för hur staden ska driva planerade garage ska beslutas.

Cykelvägvisning och service

- Ny cykelvägvisningsplan.
- Cykelstationer i pendlingsstråken.
- Vägvisning längs pendlingsstråken.

Vad har gjorts?

- ✓ En ny cykelvägvisningsplan för hela Stockholm tas fram.

Vad behöver göras?

- Vägvisning längs med pendelstråkens sträckning föreslås där ”stationer” anges längs med vägen för att öka stråkens igenkännbarhet och attraktivitet.
- Cykelstationer med luftpumpar, kartor och annan information uppförs på lämpliga platser längs med cykelstråken.

Förbättrad drift och underhåll av cykelvägnätet

- Vaghållning förbättras.
- Underhållet förbättras.
- En huvudman för driften av pendlingsstråken.
- Metodutveckling.
- Riktlinjer för drift och underhåll av cykelvägnätet.

Vad har gjorts?

- ✓ De viktigaste stråken att drifva och underhålla har identifierats.

- ✓ Konkreta riktlinjer och kriterier för drift och underhåll av de olika nivåerna på cykelstråken har tagits fram.
- ✓ Bättre möjlighet för medborgarna att rapportera driftsproblem t.ex. via appar till mobiltelefonen är under framtagande.

Vad behöver göras?

- En utredning, om driften av pendlingsnätet för cykel kan överlåtas på en huvudman, föreslås.
- Riktlinjer för cykelvägarnas drift och underhåll skärps och tydliggörs i kommande upphandlingar.

Ökad trygghet och säkerhet för cyklister

- Trafiksäkerhet i korsningspunkter.
- Cykling vid vägarbete.
- Ökad trygghet i cykelvägnätet.

Vad har gjorts?

- ✓ Korsningspunkter som behöver hastighetssäkras längs med pendlingsstråken har identifierats.

Vad behöver göras?

- Drift och underhåll på stadens cykelvägnät behöver förbättras.
- Rutiner för att cykelbanorna bibehåller sin status även vid ombyggnationer behöver förbättras.
- Förbättrad säkerhet och tydlighet i korsningar med cykelboxar och färgade cykelfält och överfarter genomförs.
- Trygghetsfrågor ska alltid uppmärksammas vid åtgärder i cykelvägnätet, samt vid drift och underhåll av cykelvägar.
- TA-planer som tar stor hänsyn till cykeltrafiken.

HANDLINGSPLAN för information, kampanjer och samverkan.

Information, dialog och kampanjer

- Kommunikationsplan.
- Information om lagar och regler.
- Dialog med Stockholms trafikanter.
- Kampanjer.
- Information och kampanj i samarbete med skolor.

Vad har gjorts?

- ✓ En kommunikationsplan för cykelplanen har tagits fram.

Vad behöver göras?

- Information i samband med fysiska cykelåtgärder föreslås.
- Staden föreslås genomföra kampanjer och information om barn och cykel.

Samverkan

- Bättre möjlighet att kombinera resor.
- Utveckling av låncykelsystemet.

Vad behöver göras?

- Samarbete med SL, Trafikverket och andra aktörer om cykel på kollektivtrafik föreslås utökas.
- Cykelparkeringsmöjligheterna vid knutpunkter studeras i samarbete med SL och andra kollektivtrafikaktörer och hanteras i kommande cykelparkeringsplan.
- Utvecklingsplan för låncykelsystemet föreslås tas fram. Gatuparkering föreslås för låncyklar.

Förvaltningsövergripande arbete och kompetensutveckling

- Uppdatering av parkeringstal för cykel.
- Kompetensutveckling kring cykelfrågor.
- Cykelplanering i tidiga skeden.

Vad behöver göras?

- Parkeringstalet för cykel behöver bearbetas och förankras.
- Samarbete med stadsbyggnads- och exploateringskontoret för cykelplanering i ”tidiga skeden”.

Förvaltningens synpunkter och förslag

Förvaltningen är positiv till samrådsunderlaget som är mycket visionärt och helt i linje med ”Promenadstaden – Översiktsplan för Stockholm” samt övriga 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. Remissversionen av *Framkomlighetsstrategi för*



Stockholm 2030 fastslår att en större andel resor ska ske med kollektivtrafik, cykel eller till fots.

I *Cykelplan 2012* sker inventering och identifiering av pendlingsstråk, huvudstråk och lokalstråk. Förvaltningen anser att pendlingsstråk och huvudstråk stämmer överens med de mest utnyttjade cykelstråken. Tilläggas bör att inom stadsdelsområdet är även Nälstastråket ett mycket välfrekventerat cykelstråk. I *Cykelplan 2012* anges Nälstastråket som ett huvudstråk, om utrymme finns bör det eventuellt uppgraderas till pendlingsstråk.

För att staden ska ha ett väl fungerande cykelvägnät är det också viktigt med säkra och väderskyddade cykelparkeringar. Fler platser behövs i innerstaden, men även i ytterstaden och vid kollektivtrafikknutpunkter. Kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik ska underlättas.

Drift och underhåll av cykelbanorna är idag uppdelat mellan stadsdelsnämnderna respektive trafik- och renhållningsnämnden, beroende på om de ligger på parkmark eller gatumark. Den nuvarande fördelningsnyckeln för stadsmiljö som innebär ojämn fördelning mellan stadsdelsnämnderna kan leda till att standarden på exempelvis snöröjning längs med ett stråk som passerar flera stadsdelsområden kan variera kraftigt. Förvaltningen välkomnar därför förslaget 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. Det är emellertid viktigt att utvecklingen av cykelstråk som går på parkmark görs i samverkan med stadsdelsnämnderna.

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 *Cykelplan 2012* tar hänsyn till behovet av tillfredställande gångytor så att inte gångtrafikanternas behov prioriteras ned 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.


