

Handläggare: Burhanettin Yildiz  
Tfn: 08-508 034 43

Till Spånga-Tensta stadsdelsnämnd

## 8. Remiss "Cykelplan för Stockholms ytterstad"

### Förslag till beslut

Stadsdelsnämnden godkänner förvaltningen förslag på remiss om Cykelplan för Stockholms ytterstad.

Jack Kindberg  
Stadsdelsdirektör

Gabriel Marawgeh  
Avdelningschef

### Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom avdelningen för integration och utveckling i samarbete med Tekniska avdelningen.

### Sammanfattning

Gatu- och fastighetskontoret har på uppdrag av Gatu- och fastighetsnämnden tagit fram en cykelplan för ytterstaden. Syftet med cykelplanen är att skapa ett underlag för fysisk planering som ger ökad och säker cykling, samt att utgöra ett underlag för inriktningsbeslut 10 år framåt. Cykelplanen ska vara ett hjälpmedel för prioriteringar och ekonomiska bedömningar.

### Bakgrund

Det finns stora och små projekt med syfte att göra stadens cykelvägnät trafiksäkrare. Föreliggande cykelplan ska ligga till grund för den fysiska planeringen och främja förbättringar av stadens gatunät. I denna plan betraktas cykeln först och främst som ett transportmedel för cykling mellan stadsdelar, både radiellt och tangentiellt. Planen är ej till

---

för lokal cykling för trafikanter under 12 år och ej för rekreationscykling (även om vissa delar lämpar sig bra även för detta ändamål). Stor vikt läggs på att separera cyklister från bilister så att de båda trafikslagen oftast inte möts på andra platser än hastighetssäkrade passager och i 30-zoner. Även separering av cyklister och gående är viktigt.

Cykelvägnätet har tagits fram med trafik- och gatumiljöplanerna, Gatu- och fastighetskontorets cykelvägvisningsplan och Vägverkets regionala cykelstråk som grund. Nätet har kompletterats med cykellänkar efter synpunkter på informationsmötet med grannkommuner, Stockholms innerstad, vägverket och cykelorganisationer.

I Västerort föreslås att 43 kilometer ny gång- och cykelbana anläggs, 74 kilometer bör breddas, beläggningen bör förbättras på 39 kilometer cykelbana och på 15 kilometer bör separering ske mellan gående och cyklister.

Den översiktliga kostnadsbedömningen ger en bild och en uppfattning om hur mycket det kostar att genomföra de förslag som finns i planen. Att anlägga de nya cykelbanor som föreslås uppskattas till 530 miljoner kronor. Beläggningsåtgärderna uppskattas till 74 miljoner kronor och att hastighetssäkra de föreslagna passagerna kostar 33 miljoner kronor. I de sistnämnda ingår fem gång- och cykeltunnlar och en cirkulationsplats om sammanlagt 12 miljoner kronor.

### **Förvaltningens förslag**

Cykelplanen i sin helhet är bra. Olika åtgärder behövs för att främja cykelanvändandet, både som transportmedel och ur ett folkhälsoperspektiv. Samtidigt som det är viktigt att underlätta, genom olika fysiska åtgärder, för ökad cykelåkande är det också viktigt att aktuella cykelkartor finns tillgängliga för medborgarna. En fråga som man dock ställer sig direkt är hur all utbyggnad och underhåll ska finansieras? Ska särskilda pengar avsättas för underhåll mm. eller ska det inrymmas i befintlig budget?

Spånga-Tensta stadsdelsförvaltning får ca. 4 mkr för lite i sin fördelning från kommunfullmäktige för att klara driften av stadsmiljön på ett tillfredsställande sätt. I budgeten finns därför inga pengar avsatta för underhåll av cykel- och parkvägar då medlen endast räcker till driften (vinterväghållning, renhållning m.m.) och mer akuta underhållsåtgärder, såsom reparation av utrustning i lekparken m.m.

Ett annat problem är att cykelbanan ofta används som upplagsplats för snö, för att möjliggöra vinterväghållningen till rimliga kostnader. Alternativet är att transportera bort snön till annan plats, vilket är mycket kostsamt och tidskrävande. Då inga pengar finns avsatta för det går verkligheten idag ”stick i stäv” med cykelplanens intentioner om framkomlighet året om. Gångbanorna prioriteras framför cykelbanorna.

Vid utbyggnad och breddning av cykelbanorna är det oerhört viktigt att tänka på den kommande driften av vägnätet. Ju mer man smalnar av huvudgatan för att bredda cykelbanan ju mindre plats finns kvar för uppläggning av snö. Ska även cykelbanan plogas och sandas måste pengarna för den utökade driften räknas med redan när investeringen planeras.

Andra problem som förvaltningen erfarit efter nyanläggning eller komplettering av cykelbanor är att asfalten lutar åt ”fel håll”, i förhållande till de sparsamt placerade dagvattenbrunnar som finns. De gör att vattensamlingar skapas på den hårdgjorda ytan som fryser till is vintertid.

### **Bilagor**

Cykelplan för Stockholms ytterstad.

SLUT