

Handläggare
Sebastian Rigi
Telefon: 0850822043

Till
Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd
2021-09-23

Cykelstaden - cykelplan för Stockholm 2021

Yttrande till trafiknämnden

Förslag till beslut

Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och överlämnar det till trafiknämnden som svar på remissen.

Sammanfattning

Trafikkontoret har skickat en reviderad cykelplan på remiss. Planen innefattar bland annat mål om att cykeltrafiken ska öka och att stadens infrastruktur ska anpassas mer för cykeltrafikanter. Förvaltningen är positiv till planen och skickar med en rad förbättringsförslag vad gäller cykelplaneringen i stadsdelsområdet.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom avdelningen för samhällsplanering och intern service.

Ärendet

Stockholms stad kommer 2022 att ha investerat över 2 miljarder kronor i cykelinfrastruktur på 10 år, och fler och fler stockholmare väljer cykeln för att få vardagen att fungera. Stockholm har ambitionen att bli en av Europas ledande cykelregioner.

Stadens geografi med mycket vatten och kuperade stadsdelar, varierande klimat, stadsbyggnadshistoriken och ett stort kollektivtrafikutbud gör att förutsättningarna skiljer sig från andra framgångsrika cykelstäder. Stockholm ska inspireras av städer som Amsterdam och Köpenhamn, lära av andra som arbetar ambitiöst i samma riktning, och bygga vidare på och utveckla våra egna framgångsfaktorer för Stockholm som cykelstad.

Stockholms stad har genom framkomlighetsstrategin konkretiserat att fler stockholmare ska använda cykeln som transportmedel i staden - år 2030 ska minst 15 procent av resorna i högtrafik ske med cykel enligt framkomlighetsstrategin. Det finns stor potential vad gäller cyklande i Stockholm eftersom stadens undersökningar visar att 7 av 10 stockholmare har tillgång till cykel och ca 4 av 10 skulle kunna cykla till sin arbetsplats på 15 minuter eller mindre.

Stockholms cykelplan har som syfte att lägga fram en långsiktig inriktning för cykelplaneringen i Stockholms stad. Cykelplanen har åtta mål, dessa är följande:

- Andelen som cyklar ska öka
- Antalet som cyklar ska öka
- Antalet som cyklar på vintern ska öka
- Barns cyklande ska öka
- Hela cykelresan ska vara trygg och säker
- Passagerna på det primära cykelnätet ska vara framkomliga och säkra
- Medborgarnas upplevelse av Stockholm som en bra cykelstad ska öka
- Upplevelsen av trafiksäkerhet för cyklister ska öka

Cykelplanen har sex huvudsakliga inriktningar; gör det enkelt, tryggt och säkert att cykla; underlätta vardagscykling i bred bemärkelse; skapa ett sammanhängande cykelnät; planera för cykeln som en del av stadslivet; möjliggör för en mångfald av cyklister och fordon; uppmuntra innovation och smarta lösningar. Man ser cykeln inte bara som ett transportmedel utan också som en del i ett attraktivt stadsliv.

Cykelplanens sex inriktningar och åtta huvudsakliga mål landar i en handfull åtgärdsområden:

Ha en välfungerande cykelinfrastruktur

En bra cykelstad har ett sammanhängande, framkomligt och kapacitetsstarkt cykelnät. Utformningen är väl anpassad för cyklister, det gäller även vägvisning och skyltning.

Ha en bra framkomlighet för cyklister

Cyklister gillar att kunna hålla en jämn hastighet och komma fram i tid. Det finns en mängd åtgärder som kan åstadkomma detta och annat som ökar framkomligheten för cyklister. Vidare är att se till att cykelinfrastrukturen är väl sammankopplat med övrig infrastruktur och att cykelpassager, korsningar och annat också ger bra plats åt cyklisterna.

Ökad trafiksäkerhet och trygghet

Det ska vara säkert att cykla i Stockholm. Tillräckligt breda cykelbanor och trafikseparering vid behov är exempel på detta. Det kan också innebära att sänka hastigheterna för bilister.

Hög standard på drift och underhåll i cykelvägnätet
Cykelbanor underhålls och driftas så att vägnätets framkomlighet är bra under årets alla dagar. Detta innebär bättre sopning, plogning och halkbekämpning. Även rätt typ av beläggning på cykelbanorna leder till en bättre upplevelse för cyklisterna.

Bättre parkeringsmöjligheter

En stad där det inte finns parkeringsmöjligheter för cyklar är ingen bra cykelstad. Parkeringsmöjligheter måste finnas på gatan, i parkeringshus och i anslutning till kollektivtrafik för dem som gör kombinationsresor. Uppoffring av endast en bilparkeringsplats kan ge plats för 8-10 cykelparkeringsplatser.

Cykelstaden Stockholm – stadens cykelvarumärke

I stadens vision för 2040 står det att Stockholm ska vara en av Europas ledande cykelregioner. Framförallt måste staden uppfattas som cykelvänlig av sina invånare och besökare.

Samverkan och dialog

Staden ska samverka med privata och offentliga aktörer samt medborgare i arbetet med att göra Stockholm enkelt, säkert och tryggt att cykla i.

Synpunkter och förslag

Handlingsplanen är något svåröverskådlig, mål och strategier borde komma tidigare i texten. Det är inte helt lätt att förstå vad som är åtgärdsförslag, vad som är analys och vad som är strategier. Kartorna är rätt suddiga i dagsläget, förvaltningen önskar att de förtydligas

Mål H. *Upplevelsen av trafiksäkerhet för cyklister ska öka* är en något märklig formulering. Det borde kanske bakas ihop med att trafiksäkerheten ska *vara* och *upplevas* som säkert, snarare än bara att det ska upplevas.

Förvaltningen anser det viktigt att cyklister prioriteras framför biltrafik, men inte framför gångtrafik. I vissa fall har bättre cykelbanor lett till mindre plats för gående, och då skapas inte någon miljövinst utan onödiga konflikter.

Förvaltningen får in många klagomål på cyklister som uppfattas köra alldeles för fort i parkmiljöer. Förvaltningen föreslår att trafikkontoret tar fram en skylt med texten ”Cykel får endast framföras i gångfart”, vilket finns i Huddinge kommun, eller till exempel ”Cykling på gåendes villkor”. Denna kan placeras på parkvägar som inte tillhör huvudnätet och som ligger i parkmiljöer

med många flanörer, barn och äldre som ska kunna promenera utan att oroa sig för snabba cyklar. Trekantsparken, Liljeholmstorget, Årstavikens strandpromenad och Långbroparken är exempel på platser där en sådan skyltning kan vara lämplig.

Förvaltningen är mycket positiv till att det primära cykelstråk som gått rakt genom Älvsjö resecentrum istället föreslås ledas runt stationen via Magelungsvägen-Mässvägen. Den lösningen har förvaltningen tidigare fört fram till trafikkontoret. Däremot är förvaltningen tveksam till att ett huvudstråk fortsatt ska gå igenom stationen, eftersom cykeltrafiken genom resecentrum leder till många konflikter med gående och förhindrar bättre lösningar för resenärslöden och trygghet på platsen. Förvaltningen föreslår istället att huvudstråket går fram till stationen/resecentrum/cykelgaraget, men inte *igenom* resecentrum. De cyklister som vill igenom resecentrum får då leda cykeln eller välja det nya primära stråket via Mässvägen.

Det är bra att det primära stråket som går på parkvägen Apelsinstigen i Solberga flyttas till Toffelbacken. Förvaltningen har fått klagomål på snabba cyklister som passerar på Apelsinstigen precis förbi den stora lekplatsen Apelsinen.

I cykelplanen framgår det inte vilka förväntningar cyklisterna kan ha på huvudcykelnätets standard. De delar som går på parkmark ansvarar stadsdelsnämnden för, men inga särskilda medel tilldelas för ändamålet. En sträckning som till exempel är problematisk är cykelstråket genom Älvsjöskogens naturreservat. Stråket sammanfaller med motionsspåret på sträckan utmed järnvägen, och det har varken vinterunderhåll eller belysning nattetid, vilket flera pendlingscyklister påpekat. Förvaltningen har inte medel att bygga om denna sträcka till en asfalterad parkväg, och det skulle innebära ett stort ingrepp i reservatet, så frågan är om det ens är önskvärt. Förvaltningen är tveksam till om det är lämpligt att denna sträcka är markerad som del av huvudcykelnätet.

Förvaltningen vill överlag se en ökad användning av speglar så att cyklister säkert kan passera trånga passager, T-korsningar, tunnlar och andra platser där sikten är dålig. En väl placerad spegel kan hjälpa cyklister på sådana platser.

Hägersten-Älvsjö stadsdelsförvaltning
Avdelningen för samhällsplanering och intern service

Telefonvägen 30, plan 9
Box 490
129 04 Hägersten
Växel 08-508 22 000
Fax 08-508 220 99
hagersten-alsvjo@stockholm.se
stockholm.se

Förvaltningen önskar se att sträckan Karusellvägen mellan Västbergavägen och Nybodapåfarten görs till huvudstråk. Det skulle dels koppla på huvudcykelstråket på Kontrollvägen mot Älvsjö/Fruängen och dels avlasta huvudcykelstråket på andra sidan

E4 som är väldigt trafikerat. I dagsläget är Karusellvägen inte särskilt cykelvänlig, med dålig asfalt och små spetsiga gupp.

En plats där säkerheten för cykeltrafikanter är dålig är korsningen Årstabergsvägen/Södertäljevägen, se bild nedan. Cyklister som passerar vägen från Årstabergs till Midsommarkransen kläms mellan bilvägen och de passerande cyklisterna som cyklar i nord-sydlig riktning längs cykelstråket på en trång yta. Cyklister i nord-sydlig riktning borde på platsen få väjningsplikt för cyklister som passerat Södertäljevägen under grönt ljus.



Bild 1 – Korsning Årstabergsvägen/Södertäljevägen.

Det är viktigt att trygghetsfrågan tas med i planering av cykelparkeringshus. Cykelgaraget vid Älvsjö station har en del trygghetsproblem som beror på utformningen vilket är svårt att åtgärda i efterhand. Hägersten Älvsjö stadsdelsförvaltning deltar gärna i utformningen av ett tryggare cykelgarage.

Gunilla Davidsson
stadsdelsdirektör

Linda Palo
avdelningschef

Hägersten-Älvsjö stadsdelsförvaltning
Avdelningen för samhällsplanering och intern
service

Telefonvägen 30, plan 9
Box 490
129 04 Hägersten
Växel 08-508 22 000
Fax 08-508 220 99
hagersten-alsvjo@stockholm.se
stockholm.se

Bilagor

Remissunderlag Cykelplan för Stockholm

Attesterat av

Detta dokument har godkänts digitalt av följande personer:

| Namn | Datum |
|--------------------------------------|--------------|
| Gunilla Davidsson, stadsdelsdirektör | 2021-09-06 |
| Linda Palo, avdelningschef | 2021-09-06 |