

Handläggare
Solveig Nilsson
Telefon: 0850804052

Till
Hässelby-Vällingby
stadsdelsnämnd
2021-10-28

Cykelstaden – cykelplan för Stockholm 2021.

Remiss från trafiknämnden, dnr T2021-00262.

Förslag till beslut

1. Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen från trafiknämnden.
2. Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd justerar beslutet omedelbart.

Sammanfattning

I stadens budget för 2018 gavs trafiknämnden i uppdrag att påbörja en översyn av stadens cykelplan. Syftet med ”Cykelstaden – cykelplan för Stockholm 2021” är att lägga fast en långsiktig inriktning för cykelplaneringen i Stockholms stad, med sikte på 2040.

Förvaltningen är i huvudsak positiv till remissförslaget som är en genomarbetad uppdatering av stadens cykelplan och helt i linje med stadens trafikstrategi ”Framkomlighetsstrategin”. Förvaltningen anser emellertid att remissversionen innehåller en del upprepningar i textmassan samt att bifogade kartor har dålig kvalitet och därmed blir svårlästa. Inte heller indelningen i planeringsinriktningar, uppföljningsbara mål samt ett antal åtgärdsområden framstår som tydlig eftersom dispositionen av dessa är otydlig och återfinns långt in i dokumentet. Vidare anser förvaltningen att det är viktigt att staden i samband med den fysiska planeringen tar hänsyn till behovet av tillfredställande gångytor så att inte gångtrafikanternas behov nedprioriteras eller stadens mål för tillgänglighet motverkas. Cyklisternas hastighet och tysta fordon kan orsaka otrygghet hos gående eller personer med funktionsvariation. Det är därför viktigt att uppmärksamma detta vid utformning av ytor där dessa trafikantgrupper möts. Med anledning av detta så är det också angeläget att staden ombesörjer en snabb lösning på den kaotiska situation som råder när det gäller användningen av elsparkcyklar. Frågan är på många sätt en handhavande fråga men också en trafiksäkerhetsfråga och behöver därför på ett tydligare sätt lyftas och prioriteras även i stadens cykelplan.

Bakgrund

I stadens budget för 2018 gavs trafiknämnden i uppdrag att påbörja en översyn av stadens cykelplan, som är en av flera tematiska fördjupningar av stadens trafikstrategi "Framkomlighetsstrategin". Översynen har resulterat i ett remissförslag till reviderad cykelplan, "Cykelstaden – cykelplan för Stockholm 2021".

Ärendets beredning

Detta ärende har utarbetats inom avdelningen för verksamhetsstöd och stadsmiljö.

Sammanfattning av remissen

Syftet med "Cykelstaden – cykelplan för Stockholm 2021" är att lägga fast en långsiktig inriktning för cykelplaneringen i Stockholms stad, med sikte på 2040. I remissförslaget anges planeringsinriktningar, mål för cykeltrafikens utveckling samt beskrivning av de åtgärdsområden där det krävs insatser för att nå målen. Cykelplanen pekar också ut det huvudsakliga cykelnätet, som består av primära stråk, huvudnät och det lokala cykelnätet. Rekommenderad standard och utformning på olika delar av nätet beskrivs för att möjliggöra en framkomlig, trygg och säker infrastruktur. Cyklister är en utsatt grupp i trafiken. Trafikolyckor med en cykel inblandad utgör 30 procent av alla olyckor som inträffade under 2019, vilket gör cyklister överrepresenterade i olycksstatistiken i förhållande till cykelns färdmedelsandel.

I Stockholms trafikstrategi, "Framkomlighetsstrategin", beskrivs hur utrymmet på stadens gator, torg och andra allmänna platser behöver omfördelas för att kunna möta ökad efterfrågan på resande och leveranser samt större behov av attraktiva offentliga miljöer. När staden växer och förtätas behöver fler människor kunna förflytta sig på samma yta. I linje med "Framkomlighetsstrategin" behöver fler använda kapacitetsstarka färdmedel, det vill säga gå, cykla eller åka kollektivt för att transportsystemet ska fungera effektivt.

De senaste årens ökade fokus på att underlätta för enklare och säkrare cykling har mynnat ut i ett antal nya bestämmelser för cykeltrafik. Dit hör möjligheten för väghållare att inrätta cykelöverfart och för cyklister att cykla på körbanan även om det finns cykelbana. Dessutom är det sedan december 2020 möjligt att inrätta "cykelgata", där motorfordon ska anpassa hastigheten till cykeltrafiken. Stockholms stad har de senaste åren studerat möjliga nya lösningar som gynnar cykeltrafik. Trafikkontoret har exempelvis genomfört dubbelriktad cykling på tidigare enkelriktade gator, utrett möjligheten för cykeltrafik att svänga höger vid röd

signal och utrett allgrönt för cykeltrafik i korsningar. Allgrönt innebär att en eller flera faser i trafikljusens omloppstid är grönt i alla riktningar samtidigt för cyklister, medan övriga trafikanter har rött.

De primära cykelstråken utgör ett övergripande cykelvägnät som ska vara till för alla. Bredder och standard möjliggör att cyklister som tar sig fram i olika takt och med olika förutsättningar kan känna sig trygga och säkra. Stråken kännetecknas av breda cykelbanor eller cykelfält med bra framkomlighet, trafiksignaler anpassade till cykeltrafiken och hög standard på drift och underhåll. Det primära nätet skapar ett sammanhängande system som knyter ihop stadsdelarna med god orienterbarhet och ger möjlighet för grannkommunerna att kopplas ihop med Stockholm.

Huvudcykelnätet utgör ett mer finmaskigt cykelnät som kompletterar det primära nätet för att åstadkomma bra cykelmöjligheter i hela staden. Nätet är till för trafik till och från stadsdelen eller området och mellan närliggande stadsdelar. Nätet utgörs även av länkar från stadsdelens målpunkter till de primära stråken, och kan utgöra alternativ till de senare. Cykelbanorna på huvudnätet ska vara tillräckligt breda så att omcykling är möjlig.

Det lokala cykelnätet omfattar lokalgator och cykelinfrastruktur som inte är en del av det utpekade cykelnätet. Det underlättar för cyklister som har målpunkter inom den egna stadsdelen/området, och utgör länkar från primära stråk och huvudnät till lokala målpunkter. Lokalgatunätet är i Stockholms stad hastighetsbegränsat till 30 km/tim. På dessa gator kan cyklisterna cykla i blandtrafik. För att möjliggöra säker och trygg cykling för barn till förskola, skola och fritidsaktiviteter behöver cykeltrafiken utöver det lokala nätet av gemensamma gång- och cykelbanor normalt eget utrymme även på lokalgator som inte är utpekade som primära eller huvudstråk. Här bör i första hand rekommenderad standard för huvudstråk eftersträvas. Ett sätt att anpassa lokalgator för cykeltrafik är att införa ”cykelgata”, där motorfordon ska anpassa hastigheten till cykeltrafiken.

Strategiska kopplingar är en ny kategori av stråk i cykelplanen. De strategiska kopplingarna visar önskade samband eller korridorer mellan olika målpunkter där cykelinfrastruktur idag helt eller delvis saknas och där den exakta dragningen inte är fastlagd eller utredd. I flera fall är syftet med kopplingen att överbrygga barriärer i form av vatten eller infrastruktur.

Cykelplanen pekar ut sex **planeringsinriktningar** som beskriver hur staden ska planera för att uppnå det övergripande målet om att det ska bli enklare och säkrare att cykla och att andelen och antalet cyklister ska öka:

1. Gör det enkelt, tryggt och säkert att cykla.
2. Underlätta vardagscykling i bred bemärkelse.
3. Skapa ett sammanhängande cykelnät.
4. Planera för cykeln som en del i stadslivet.
5. Möjliggör för en mångfald av cyklister och fordon.
6. Uppmuntra innovation och smarta lösningar.

Det övergripande målet och planeringsinriktningarna kompletteras av följande **uppföljningsbara mål**:

- 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.
- Passagera 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.

Med syfte att följa planeringsinriktningarna samt uppnå målen i cykelplanen ska staden arbeta med ett antal **åtgärdsområden**:

- En väl fungerande cykelinfrastruktur.
- Bättre framkomlighet för cyklister.
- Ökad trafiksäkerhet och trygghet.
- Hög standard på drift och underhåll i cykelvägnätet.
- Bättre parkeringsmöjligheter.
- Cykelstaden Stockholm – stadens cykelvarumärke.
- Samverkan och dialog.

Den huvudsakliga inriktningen för fortsatt utbyggnad av cykelinfrastruktur kommer att beskrivas i separat åtgärdsplan eller utredningsbeslut.

Förvaltningens synpunkter och förslag

Förvaltningen är i huvudsak positiv till remissförslaget som är en genomarbetad uppdatering av stadens cykelplan och helt i linje med stadens trafikstrategi "Framkomlighetsstrategin" samt övriga berörda styrdokument. Förvaltningen anser emellertid att remissversionen innehåller en del upprepningar i textmassan samt att bifogade kartor har dålig kvalitet och därmed blir svårlästa. Inte

heller indelningen i planeringsinriktningar, uppföljningsbara mål samt ett antal åtgärdsområden framstår som tydlig eftersom dispositionen av dessa är otydlig och återfinns långt in i dokumentet.

Vidare anser förvaltningen att det är viktigt att staden i samband med den fysiska planeringen tar hänsyn till behovet av tillfredställande gångytor så att inte gångtrafikanternas behov nedprioriteras eller stadens mål för tillgänglighet motverkas. Cyklisternas hastighet och tysta fordon kan orsaka otrygghet hos gående eller personer med funktionsvariation. Det är därför viktigt att uppmärksamma detta vid utformning av ytor där dessa trafikantgrupper möts. Med anledning av detta så är det också angeläget att staden ombesörjer en snabb lösning på den kaotiska situation som råder när det gäller användningen av elsparkcyklar. Frågan är på många sätt en handhavandefråga men också en trafiksäkerhetsfråga och behöver därför på ett tydligare sätt lyftas och prioriteras även i stadens cykelplan.

Inom Stockholms stad har samtliga nämnder och bolagsstyrelser ett ansvar att inom sina respektive områden verka för att främja en ökad och förbättrad möjlighet att cykla i staden. Stadsdelsnämnden medverkar till detta genom att kontinuerligt inventera eventuella upprustningsbehov för samtliga gång- och cykelvägar på parkmark inom stadsdelsområdet. Förvaltningen upplever att fler invånare än tidigare nyttjar gång- och cykelstråken och att det innebär ett ökat slitage, upprustning fortsätter därför enligt konstaterade prioriteringsbehov. Syftet är att främja en bra infrastruktur för hållbara fossilfria transporter genom att skapa tillgängliga och trygga gång- och cykelstråk på parkmark som lockar fler invånare att välja gång eller cykel istället för bil som färdmedel.

Susanna Halldin Olsson
Stadsdelsdirektör
Susanna Halldin Olsson

Pirjo Dahlgren-Jespersion
Avdelningschef

Bilaga: Remiss från trafiknämnden, dnr T2021-00262, bil.1a.

Attesterat av

Detta dokument har godkänts digitalt av följande personer:

Namn	Datum
Susanna Halldin Olsson, Stadsdelsdirektör	2021-10-10