

Riktlinjer vid utplacering av enklare hinder på gång- och cykelvägar

Framställan från trafiknämnden

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

Riktlinjer vid utplacering av enklare hinder på gång- och cykelvägar, enligt bilaga till utlåtandet, godkänns.

Föredragande borgarrådet Lars Strömgren

Sammanfattning av ärendet

Trafiknämnden har tagit fram ett förslag till reviderade riktlinjer vid utplacering av enklare hinder på gång- och cykelvägar. Syftet är att säkerställa att berörda nämnder i staden arbetar på liknande sätt för att skapa tydlighet kring hur stadens gång- och cykelvägar utformas samt att nämnderna ska vara restriktiva med utplacering av hinder. Med stöd av riktlinjerna ska berörda nämnder säkerställa att ett hinder är befogat, vilken typ av hinder som är lämpligt och vilken utformning hindret bör ges.

Beredning

Ärendet har initierats av trafiknämnden och remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, Bromma stadsdelsnämnd, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd, Farsta stadsdelsnämnd, Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd, Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd, Kungsholmens stadsdelsnämnd, Norrmalms stadsdelsnämnd, Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd, Skarpnäcks stadsdelsnämnd, Skärholmens stadsdelsnämnd, Spånga-Tensta stadsdelsnämnd, Södermalms stadsdelsnämnd och Östermalms stadsdelsnämnd.

Stadsledningskontoret anser att fysiska hinder på gång- och cykelvägar bör undvikas, men om de ändå bedöms nödvändiga är det viktigt med riktlinjer kring hur och när de ska användas och förslaget bedöms vara ett gediget underlag för staden att grunda sina beslut i frågorna på.

Exploateringsnämnden anger att den utformar ny allmän platsmark på ett sådant sätt att hinder inte ska behövas, men i de fall ett hinder bedöms vara oundvikligt ger riktlinjerna stöd i val av hinder och utformning av dessa.

Bromma stadsdelsnämnd ställer sig positiv till förslaget på riktlinjer.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd är positiv till riktlinjerna men lyfter att det i dagsläget saknas eftergivande pollare som uppfyller ställda krav samt uppmärksammar vikten av att hinder utformas utifrån ett tillgänglighetsperspektiv.

Farsta stadsdelsnämnd anser att riktlinjerna är bra men att andra kraftigare hinder kan vara nödvändiga för att förhindra dumpning av avfall i park och natur.

Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd är positiv till riktlinjerna och till en struktur för utredning av om hinder överhuvudtaget ska placeras ut.

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd är positiv till förslaget och anser att det ger ett bra stöd inför kommande ställningstaganden om eventuell utplacering av hinder på cykelvägar.

Kungsholmens stadsdelsnämnd anser att förslaget inte fullt ut vägleder kring utplacering av enklare hinder för de miljöer nämnden ansvarar för då nämnden har få gång- och cykelvägar utan nästan uteslutande parkvägar för endast gående. Nämnden ser därför positivt på att riktlinjerna medger att det i vissa situationer kan finnas behov av övriga typer av hinder.

Norrmalms stadsdelsnämnd har samma synpunkter som Kungsholmens stadsdelsnämnd.

Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd ser positivt på förslaget och en mer enhetlig hantering av enklare hinder på gång- och cykelvägar inom staden samt ser fördelar med att införa enhetliga digitala lås i hela staden likt projektet Trafikhinder i Järva och att kontrastmarkera samtliga trafik hinder för att minimera risken för olyckor.

Skarpnäcks stadsdelsnämnd välkomnar de nya riktlinjerna och anser att de är tydliga och adekvata.

Skärholmens stadsdelsnämnd ser positivt på de nya riktlinjerna och bedömer att dessa kan utgöra ett viktigt underlag vid beslut om uppsättning av hinder, men anser att genomförande av mätningar eller andra åtgärder innan övervägning av hinder måste stå i relation till den föreslagna åtgärdens omfattning och förväntade påverkan på platsen för att vara rimliga ur ett resursperspektiv.

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd ser positivt på förslaget men lyfter vikten av att alla system som sätts upp för att begränsa framkomlighet är stadsövergripande och lätthanterligt, både praktiskt och administrativt.

Södermalms stadsdelsnämnd välkomnar riktlinjerna och tydlig utformning av stadens gång- och cykelvägar samt önskar att färgsättning av pollare överensstämmer med stadens färgskala för övrig utrustning i stadsmiljön, förutsatt att trafiksäkerheten inte påverkas.

Östermalms stadsdelsnämnd har samma synpunkter som Kungsholmens stadsdelsnämnd.

Föredragande borgarrådets synpunkter

Att främja gående och cyklisters framkomlighet är en viktig del i Stockholms stads arbete med att prioritera yteffektiva, kapacitetsstarka och miljövänliga sätt att ta sig fram i staden. Det ska också vara möjligt att röra sig längs stadens gång- och cykelvägnät trafiksäkert och tryggt.

Olovlig motorfordonstrafik på gång- och cykelvägar är ett återkommande problem i Stockholms stad, som kan stävjas bland annat genom att placera ut hinder. Hinder bör dock i första hand undvikas, för att inte skapa framkomlighets- och trafiksäkerhetsproblem för gående, cyklister och arbetsfordon. Felaktigt utplacerade hinder kan skapa större problem än de olovliga motorfordon hindret syftar till att förhindra, och i värsta fall orsaka allvarliga trafikolyckor.

Trafiknämnden arbetar sedan 2009 utifrån riktlinjer med utgångspunkten att inga fysiska hinder ska sättas upp på cykelvägar. Däremot saknas stöd vid avvägningar i de fall där hinder ändå kan behövas för att säkerställa trafiksäkerheten. Därför är förslaget till nya riktlinjer mycket välkommet och ger stadsövergripande arbetssätt för att få bukt med problemet med olovlig motorfordonstrafik på gång- och cykelvägar, utan att orsaka nya problem med framkomlighet och trafiksäkerhet. Riktlinjerna ger en tydlighet kring hur stadens gång- och cykelvägar ska utformas samt i att berörda nämnder ska vara restriktiva med utplacering av hinder.

Bilaga

Riktlinjer vid utplacering av enklare hinder på gång- och cykelvägar, dnr KS 2022/582-1.2

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation av borgarrådet Jan Jönsson (L) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Att delvis avslå kommunstyrelsens förslag till beslut med hänvisning till Liberalernas budgetreservation för 2023.
2. Att utöver det anföras.

Stockholm stad har en skyldighet att skydda de mest utsatta som rör sig i det offentliga rummet i vår stad. Därför är det positivt att staden arbetat fram riktlinjer för att skydda gång- och cykeltrafikanter på stadens gator och torg. Men som det

framkommer i utredningen till förslaget, så kan dessa väghinder utgöra en fara, inte minst för de med en synskada eller någon form av funktionshinder.

En stad som ser till att allas framkomlighet, vare sig man är beroende av en rullator eller rullstol är en stad som värnar om allas frihet. Detta är varför vi liberaler satsar 120 mnkr extra under perioden 2023-2026 för att öka investeringsvolymen inom programmet för tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.

Staden och trafiknämnden i synnerhet ska alltid utgå från tillgänglighetsperspektivet när en fysisk förändring sker i det offentliga rummet.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar enligt föredragande borgarråds förslag.

Stockholm den 29 mars 2023

Karin Wanngård
Kommunstyrelsens ordförande

Reservation av Jan Jönsson (L) med hänvisning till Liberalernas reservation i borgarrådsberedningen.

Ärendet

Trafiknämnden har tagit fram ett förslag till reviderade riktlinjer vid utplacering av enklare hinder på gång- och cykelvägar. Syftet med enklare hinder på gång- och cykelvägar är att stoppa obehörig motordriven trafik, men bör i första hand undvikas för att inte skapa framkomlighets- och trafiksäkerhetsproblem för gående och cyklister. Med stöd av riktlinjerna ska berörda nämnder säkerställa att ett hinder är befogat, vilken typ av hinder som är lämpligt och vilken utformning hindret bör ges.

Trafiknämndens nuvarande riktlinjer för utplacering av hinder på gång- och cykelvägar finns i handboken "Cykeln i staden" från 2009. Grundprincipen är att inga fysiska hinder ska sättas upp på cykelvägarna, eftersom hinder kan leda till olyckor. Däremot saknas stöd vid avvägningar i de fall där hinder ändå kan behövas för att säkerställa trafiksäkerheten.

I kommunfullmäktiges budget för 2018 fick trafiknämnden i uppdrag att "se över grindar i cykelinfrastrukturen som ökar risken för olyckor och om de kan ersättas med andra lösningar utan försämrade trygghet och säkerhet för gående".

I arbetet med att utforma förslag till riktlinjer har trafiknämnden involverat exploateringsnämnden och samtliga stadsdelsnämnder i syfte att berörda nämnder ska använda samma beslutsunderlag för beslut vid utplacering av enklare hinder på gång- och cykelvägar. Detta för att det ska råda en tydlighet gällande hur stadens gång- och cykelvägar utformas samt att nämnderna ska vara restriktiva med utplacering av hinder.

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 21 april 2022 följande.

1. Trafiknämnden godkänner för egen del styrdokumentet "Riktlinjer vid utplacering av enklare hinder på gång- och cykelvägar" och hemställer till kommunfullmäktige att godkänna riktlinjerna.
2. Trafiknämnden ger trafikkontoret i uppdrag att från och med nu använda de nya riktlinjerna som redovisas i bilaga 1 inför beslut om utplacering av enklare hinder på gång- och cykelvägar samt hemställer till kommunfullmäktige att ge exploateringskontoret och stadsdelsförvaltningarna i uppdrag att använda de nya riktlinjerna.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 4 mars 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Olovlig motorfordonstrafik på gång- och cykelvägar är ett återkommande problem inom Stockholms stad såväl som i övriga delar av landet och världen. I en trygghetsmätning som utfördes 2017 i staden ställdes frågan om olovlig biltrafik på gång- och cykelvägar uppfattas som ett problem i respondentens bostadsområde. I stadsdelen Spånga-Tensta upplevde cirka 30 procent av de svarande att det i stor

utsträckning är ett problem, medan motsvarande siffra på Kungsholmen låg på två procent. Problembilden varierar därmed inom staden.

Hinder i innerstaden placeras ofta på platser med hög befolkningstäthet samt stora flöden av människor, vilket generellt sett innebär högre ställda krav gällande hindrens utformning. Hinder i innerstaden behöver klara av högre flöden av människor. I ytterstaden skiljer sig ofta förutsättningarna jämfört med innerstaden vilket gör att andra typer av hinder förekommer mer frekvent. Gång- och cykelvägnätet går ofta genom parkmark helt separerat från biltrafik vilket gör att vissa bilister olovligt använder gång- och cykelvägnätet. Fysiska hinder på gång- och cykelvägar bör i längsta mån undvikas, men när det ändå bedöms som nödvändigt är det viktigt att det finns riktlinjer för stadens förvaltning att följa.

I dagsläget beskrivs stadens riktlinjer för utplacering av hinder på gång- och cykelvägar i *”Cykeln i staden”* (2009). Grundprincipen är att inga fysiska hinder ska sättas upp på cykelvägarna. Däremot saknas stöd vid avvägningar i de fall där hinder ändå kan behövas för att säkerställa trafiksäkerheten. I kommunfullmäktiges budget för 2018 fick trafikkontoret i uppdrag att *”se över grindar i cykelinfrastrukturen som ökar risken för olyckor och om de kan ersättas med andra lösningar utan försämrad trygghet och säkerhet för gående”*. Trafikkontoret har sedan dess utrett frågan vilket har resulterat i två utredningar, *”Riktlinjer för hinder”* (2019) samt *”Kravspecifikation för framtida hinder”* (2020).

Trafikkontoret fick 2021 i uppdrag att ta fram reviderade riktlinjer då staden var i behov av ett övergripande och enhetligt styrdokument som gäller för hela staden. I framtagandet av det nya styrdokumentet har utredningarna från 2019 respektive 2020 legat till grund. Styrdokumentet har reviderats och förändrats under arbetets gång, bland annat efter en remissrunda.

Styrdokumentet är avgränsat till att behandla enklare hinder som syftar till att motverka olovlig trafik. Däremot tydliggör riktlinjerna att det även finns andra hinder, exempelvis tyngre hinder som syftar till att motverka terrorattentat. Styrdokumentet lyfter att vid dessa särskilda fall krävs det platsspecifika utredningar för att avgöra vilket hinder som är lämpligast.

Sammanfattning av styrdokumentet

Syftet är att styrdokumentet ska fungera som stöd till tjänstepersoner vid beslut kring enklare hinder på gång- och cykelvägar i syfte att stoppa obehörig trafik. Dokumentet är indelat i fyra kapitel:

- Hinder som åtgärd
- Val av hindertyp
- Övriga hinder
- Utformningsprinciper
- Typskisser

Hinder som åtgärd

Studier har visat att hinder ibland kan leda till olyckor. De ska därför undvikas i största möjliga mån. Det finns dock situationer där hinder är en lämplig åtgärd, men varje utplacering av hinder bör föregås av en platsutredning. Ibland behöver stadens tjänstepersoner även utreda om ett befintligt hinder ska ersättas eller tas bort. För att säkerställa att ett hinder är befogat tar styrdokumentet upp följande frågeställningar som alla måste besvaras med ett ”ja” om utplacering av ett hinder ska bli aktuellt;

- Nås en målpunkt snabbast med bil via en gång- och cykelväg och är det ett dokumenterat problem?
- Har andra åtgärder visat sig otillräckliga?
- Är problemet med bilfordon på gång- och cykelvägen större än problemet som hindret själv resulterar i

Val av hindertyp

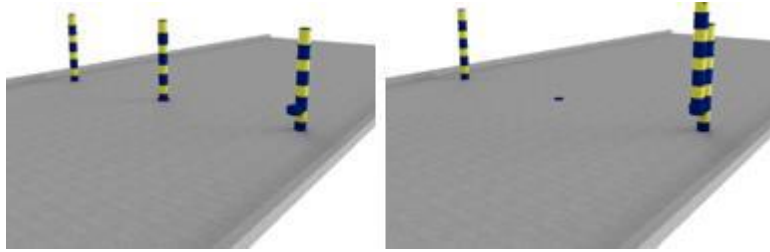
Hindertyperna i styrdokumentet är antingen eftergivliga pollare eller borttagbara fasta pollare. Det finns situationer där varken eftergivna eller borttagbara fasta pollare är det lämpligaste alternativet och andra platsanpassade lösningar krävs. Vid dessa särskilda fall krävs det platsspecifika utredningar för att avgöra vilket hinder som är lämpligast.

Eftergivna pollare erbjuder god framkomlighet för gående såväl som för cyklister. Eftergivna pollare är mer förlåtande än fasta hinder vid en eventuell kollision. Ur ett cykelperspektiv är därför eftergivna pollare det mest attraktiva hindret. I Styrdokumentet preciseras kravspecifikationen, se bilaga 1.

Borttagbara fasta pollare erbjuder god framkomlighet för gående såväl som för cyklister, men det är inte lika förlåtande vid en eventuell kollision som eftergivna pollare är. I Styrdokumentet preciseras kravspecifikationen, se bilaga 1.

Vid beslut om att en pollare ska placeras ut ska också en bedömning göras av om hindret behövs året runt eller endast under sommartid. Det som avgör detta är hur prioriterad gång- och cykelvägen är och hur stort problemet med smittrafik är jämfört med den merkostnad som uppstår för drift och underhåll.

När det kommer till borttagbara fasta pollare så bör dessa i första hand endast vara utplacerade sommartid. Detta på grund av att förarna av väghållningsfordonen då slipper det tidskrävande och omständliga arbetet med att montera bort pollaren vid exempelvis snöröjning. Om problemet med olovlig trafik på gång- och cykelvägen sker även under vintertid så kan en lösning vara att välja en permanent fast pollare. En pollarmodell som uppfyller samtliga punkter i kravspecifikationen för borttagbara fasta pollare är ”*Stockholmpollaren*” från Smekab Citylife. Likvärdiga pollare kan dock också användas, se figur 1 och 2.



Figur 1: Fasta pollare

Figur 2: Borttagbara fasta pollare

Övriga hinder

Det finns situationer där varken eftergivliga eller borttagbara fasta pollare är det lämpligaste alternativet och andra platsanpassade lösningar krävs. Det kan exempelvis röra sig om områden där det finns stor risk att hindren förstörs eller flyttas, där det krävs en högre grad av flexibilitet eller områden som kräver särskilt kraftiga hinder.

Särskilt kraftiga hinder kan bli aktuella när det handlar om att förhindra terrorattacker. Vid dessa fall krävs det plats specifika utredningar för att avgöra vilket hinder som är lämpligast.

Utformningsprinciper

Oavsett vilken hindertyp som visat sig vara lämplig ska riktlinjer följas vid utplacering. Högsta prioritet är trafiksäkerheten, men hänsyn bör om möjligt även tas till den miljö där hindret ska uppföras. Det kan handla om gestaltning, estetik och kulturmiljö.

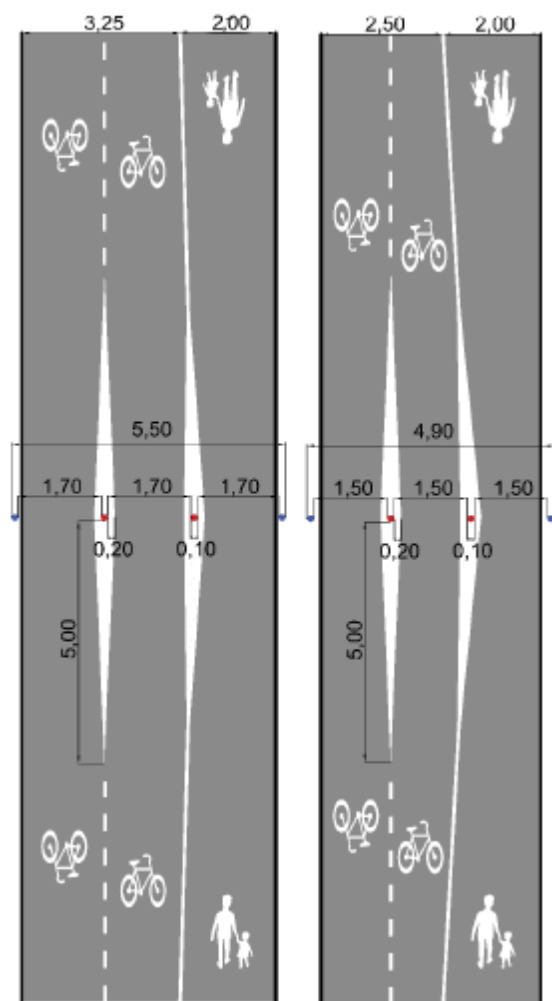
För att det valda hindret ska placeras så trafiksäkert som möjligt ska nedan riktlinjer följas;

- Hindret placeras så att det finns en körbar yta på 1,5 – 1,7 meter samt på sådant sätt att det inte går att placera hindret vid väggkanten.
- Hindret placeras i god belysning.
- Hindret placeras på raksträcka där god sikt gäller. Minst 20 meter fri sikt.
- Hindret placeras minst 10 meter från korsning.
- Hindret förses med reflexer.
- Hindret uppmärksammas genom vägmarkering minst 5 meter innan hindret.
- Hindret placeras inte i lågpunkt.

Typskisser

I typskissen nedan är pollarens diameter 10 cm. De illustrerade måtten är från pollarens ytterkant. Detta är viktigt att ha i åtanke för att säkerställa att den körbara ytan hålls inom intervallet 1,5 – 1,7 meter.

Cykelbanor och cykelvägar utformas med en säkerhetszon på 0,4 meter. Det är ett utrymme som är hinderfritt utöver bredden på cykelbanan. Vid pollarna behöver detta mått frångås för att pollarna ska kunna fylla sin funktion att inte släppa fram olovliga fordon. Linjer målas i körbanan för att tydliggöra pollarnas placering och därmed minimera risk för kollision.



Figur 3: Exempel på en typskiss från styrdokument. Se Bilaga 1

Analys och konsekvenser

De föreslagna riktlinjerna för enklare hinder på gång- och cykelvägar syftar till att förbättra framkomligheten, minska olycksrisken och öka den upplevda tryggheten för gående och cyklister. Det stärker både mäns och kvinnors möjligheter att gå och cykla i staden.

Det är viktigt att stadens förvaltningar samt stadsdelsförvaltningarna använder samma beslutsunderlag för beslut vid utplacering av enklare hinder på gång- och cykelvägar. Detta för att det ska råda en tydlighet från stadens gällande hur stadens gång- och cykelvägar utformas samt att staden ska vara restriktiva med utplacering av hinder.

Trafikkontorets synpunkter

Att främja gående och cyklisters framkomlighet är en viktig del i stadens arbete med att prioritera yteffektiva och miljövänliga sätt att ta sig fram i staden. Det ska också vara möjligt att röra sig längs stadens gång- och cykelvägnät trafiksäkert och utan upplevd otrygghet.

Fysiska hinder på gång- och cykelvägar ska i möjligaste mån undvikas. Men om åtgärder ändå bedöms nödvändiga är det viktigt med stöd i form av tydliga riktlinjer och styrdokument. Därför bör de föreslagna riktlinjerna användas inför beslut om borttagning eller utplacering av hinder på stadens gång- och cykelvägar.

Remissammanställning

Ärendet har initierats av trafikinämnden och remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, Bromma stadsdelsnämnd, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd, Farsta stadsdelsnämnd, Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd, Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd, Kungsholmens stadsdelsnämnd, Norrmalms stadsdelsnämnd, Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd, Skarpnäcks stadsdelsnämnd, Skärholmens stadsdelsnämnd, Spånga-Tensta stadsdelsnämnd, Södermalms stadsdelsnämnd och Östermalms stadsdelsnämnd.

Innehållsförteckning

Stadsledningskontoret.....	11
Exploateringsnämnden.....	11
Bromma stadsdelsnämnd.....	12
Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd.....	12
Farsta stadsdelsnämnd	13
Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd.....	13
Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd	14
Kungsholmens stadsdelsnämnd	15
Norrmalms stadsdelsnämnd.....	15

Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd	16
Skarpnäcks stadsdelsnämnd	17
Skärholmens stadsdelsnämnd	18
Spånga-Tensta stadsdelsnämnd	18
Södermalms stadsdelsnämnd	19
Östermalms stadsdelsnämnd	20

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 14 september 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret konstaterar att olovlig motorfordonstrafik på gång- och cykelvägar först och främst är en polisiär fråga. Det finns dock indikationer om att denna smittrafik i många fall inte prioriteras av Polismyndigheten. I kommunfullmäktiges budget för 2022 har trafiknämnden uppdragits att samverka med polis och andra myndigheter kring hastighetsöverträdelser och olovlig körning.

Stadsledningskontoret är enigt med trafiknämnden om att fysiska hinder på gång- och cykelvägar bör undvikas, men om de ändå bedöms nödvändiga är det viktigt att det finns riktlinjer kring hur och när de ska användas. Felaktigt utplacerade hinder kan i värsta fall skapa större problem än fordonen i sig och i värsta fall allvarliga olyckor som konsekvens. Kontoret bedömer att trafiknämnden har tagit fram ett gediget underlag för stadens tjänstepersoner att grunda sina beslut på i frågor om eventuellt utplacering av hinder i de fall det behövs.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen beslutar att föreslå att kommunfullmäktige beslutar att Riktlinjer för utplacering av enklare hinder på gång- och cykelvägar, i enlighet med trafiknämndens förslag enligt bilaga 1, godkänns.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 25 augusti 2022 följande.

Exploateringsnämnden anser remissen besvarad i enlighet med tjänstutlåtandet.

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande daterat den 10 juni 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Exploateringskontoret anser att det är bra att det har tagits fram riktlinjer för utplacering av hinder på gång- och cykelvägar. Riktlinjerna med tillhörande arbetsprocess är främst anpassade efter bedömning av behov i befintliga miljöer, då den rådande situationen ska bedömas och hanteras. I exploateringskontorets projekt utformas den nya allmänna platsmarken på ett sådant sätt att hinder inte ska behövas,

men i de fall som ett hinder bedöms vara oundvikligt ger riktlinjerna stöd i val av hinder och utformning av dessa. Kontoret anser även att bedömning, avvägning och beslut av val av hinder ska hanteras av den projektägande förvaltningen, då det kan finnas förutsättningar på platsen kopplat till andra mål och styrdokument som kan påverka den slutgiltiga lösningen.

Bromma stadsdelsnämnd

Bromma stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 25 augusti 2022 följande.

Nämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen som svar på remissen.

Bromma stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 29 juni 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Bromma stadsdelsförvaltning ställer sig positiv till förslaget på riktlinjer för utplacering av enklare hinder på gång- och cykelvägar.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 25 augusti 2022 följande.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 7 juli 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Övergripande

Förvaltningen ställer sig positivt till riktlinjerna med några invändningar gällande användning av pollare.

I dagsläget saknas det modeller av eftergivande pollare som uppfyller ställda krav. Därför anser förvaltningen att användningsområdena blir begränsade. Fasta pollare håller inte för vanligt vägunderhåll och förvaltningen upplever att det kommer in många klagomål på pollare. Det inkommer nästan lika många klagomål på pollare som klagomål på bommar.

Flera av förvaltningens områden har lika mycket trafik på gång- och cykelbanor under sommartid som vintertid och behöver högre grad av flexibilitet. Därför ser förvaltningen inte att pollare är ett hållbart alternativ i dessa lägen.

Tillgänglighet

Riktlinjerna syftar till att motorfordon inte ska köra på gång- och cykelväg vilket gör banorna säkrare för gångtrafikanter med funktionshinder. Det medför en ökad mobilitet och skapar möjligheter för ett socialare och friskare liv.

I platsutredning inför utplacering av enklare hinder bör även avstånd mellan hinder och andra åtgärder beaktas så att det inte påverkar funktionshindrades framkomlighet på gångbanor.

Jämställdhet

Säkrare gång- och cykelvägar ger kvinnor och flickor ökad möjlighet till rörelse och tryggare vägar dels på grund av bilfria gång- och cykelbanor samt ökad belysning längs med vissa sträckor.

Barnrättsperspektiv

Uppförandet av hinder på gång- och cykelbanor skapar en säkrare miljö för barn och unga. Det möjliggör för föräldrar med små barn samt unga att på egen hand utforska staden till fots eller på cykel på ett säkrare sätt.

Att promenera och cykla ger många positiva effekter så som bättre mental och fysisk hälsa. Det innebär även att barn från olika socioekonomiska förhållanden får bättre förutsättningar att resa och upptäcka nya saker i staden ensamma eller med sin familj.

Farsta stadsdelsnämnd

Farsta stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 25 augusti 2022 följande.

Stadsdelsnämnden överlämnar stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen som svar på remissen av förslag till riktlinjer för utplacering av enklare hinder på gång- och cykelvägar.

Farsta stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 21 juni 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen anser likt förslaget att fysiska hinder vid parkvägar bör undvikas eftersom de även utgör hinder för nyttotrafik såsom driftfordon och räddningstjänst.

Hinder i form av bommar och så kallade gångfällor försvårar även för cyklar, barnvagnar, rullatorer och permobiler. Förvaltningen instämmer därför i förslaget att använda pollare då de inte är något större hinder för den trafik som parkvägarna är till för.

Förvaltningen tycker att det är bra med vägmarkeringen som varnar för att det finns ett hinder. Det är dock ett problem att vägmarkering inte fungerar på grusvägar.

Vi ser att andra, kraftiga hinder även fortsättningsvis måste användas i speciella fall, till exempel på platser där de sätts upp för att förhindra dumpning av avfall i park och natur.

Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd

Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 25 augusti 2022 följande.

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

Hägersten-Älvsjö stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 5 juli 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Problemen med otillåten biltrafik på parkvägar är inte så stor i Hägersten-Älvsjö stadsdelsområde, men det förekommer. På några platser finns hinder i form av fasta pollare, betongsuggor eller bommar/grindar. Under vintern plockas pollare och betongsuggor bort och bommar/grindar ställs upp. Anledningen är att driftentreprenörens fordon för snöröjning och halkbekämpning behöver komma fram.

Förvaltningen anser att det är positivt med riktlinjer för detta och det är framförallt bra med en struktur för utredning av om hinder över huvud taget ska placeras ut. Det kommer in en del önskemål om hinder från allmänheten, men förvaltningen är generellt restriktiv eftersom hindren orsakar problem för parkdriften.

Förvaltningen planerar att testa de nya eftergivliga pollarna på en plats. Om det fungerar att passera med entreprenörens driftfordon kan de vara ett bra alternativ till de hinder som finns på parkvägar i stadsdelsområdet idag, det vill säga fasta pollare, grindar och betongsuggor. Under förutsättning att stadsdelsnämnden får särskilda medel för utbyte av befintliga hinder till de nya typerna av pollare, kan utbytet ske relativt snabbt, annars kommer det att behöva göras efter hand när budgeten tillåter. Om parkvägar behöver breddas där de nya hindren ska placeras innebär det ytterligare kostnader, likaså om det är ett krav att hindren ska uppmärksammas genom målade markeringar. Det innebär att utbytet kommer att behöva göras över längre tid.

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 25 augusti 2022 följande.

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.

Hässelby-Vällingbys stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 16 juni 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen är positiv till föreslagna riktlinjer som är föredömligt överskådliga med tydlig guidning som ger ett bra stöd inför kommande ställningstaganden om eventuell utplacering av hinder på cykelvägar.

Förvaltningen ansvarar för drift och underhåll av gång- och cykelvägar i park- och naturområden och välkomnar därför dessa nya riktlinjer. Utplacering av hinder sker i undantagsfall och endast då det är klarlagt att hinder krävs av trafiksäkerhetsskäl. Förvaltningen prioriterar stadens mål om att främja en bra infrastruktur genom att skapa tillgängliga och trygga gång- och cykelvägar på parkmark med syfte att locka fler invånare att välja gång eller cykel istället för bil som färdmedel.

Kungsholmens stadsdelsnämnd

Kungsholmens stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 25 augusti 2022 följande.

Kungsholmens stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och överlämnar det till kommunstyrelsen som svar på remissen.

Kungsholmens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 21 juni 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen välkomnar tydliga riktlinjer för utplacering av enklare hinder på gång- och cykelvägar för att underlätta och säkerställa god utformning och trafiksäkerhet. Förvaltningen ser också att det är viktigt att med trafiksäkra och enkla medel kunna förhindra olovlig motorfordonstrafik på gång- och cykelvägar.

I de fåtal fall i norra innerstadens parker där både gång- och cykeltrafik är tillåtet och där biltrafik behöver hindras, kan riktlinjerna vara till hjälp för att bedöma om hinder behövs och hur de ska utformas. Cyklingsförbud råder dock i majoriteten av norra innerstadens parker vilket gör att parkvägarna inom förvaltningens ansvarsområde enbart är för gående. Vid dessa platser finns oftast behov av annan typ av hinder eller skyltning än vad som föreslås i de föreslagna riktlinjerna.

Riktlinjerna beskriver att utplacering av hinder behöver ställas mot behov av underhåll på gång- och cykelvägarna. Därmed föreslås att hinder i första hand ska finnas utplacerade enbart sommartid. Förvaltningen bedömer dock att driftfordon har ett lika stort behov av att nå parker och grönområden via parkvägarna även under sommartid. Förvaltningens uppdrag är att underhålla hela park- eller grönområdet och inte bara vägarna i sig. Förvaltningen anser därför att det är av största vikt att i de fall där trafik hinder behövs vid entréer, då välja typer av hinder som är så smidiga som möjligt för driftpersonalen att öppna. Förvaltningen ser en risk att de pollare som föreslås i riktlinjerna antingen fryser fast eller går sönder på ett sätt som gör dem svåra att montera bort vid behov. Bedöms ändå pollare vara enda vägen att förhindra olovlig motorfordonstrafik är det också av stor vikt att alternativa infartsvägar, om sådana finns, hålls fria för att säkerställa att driften kan pågå utan onödig tidsåtgång.

Förvaltningen ser med bakgrund i detta att de föreslagna riktlinjerna inte fullt ut vägleder kring utplacering av enklare hinder för de miljöer förvaltningens ansvarar för. Förvaltningen ser därför positivt på att riktlinjerna medger att det i vissa situationer kan finnas behov av övriga typer av hinder. För riktlinjer som bättre passar förvaltningens verksamhet kan detta avsnitt utvecklas och preciseras.

Norrmalms stadsdelsnämnd

Norrmalms stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 25 augusti 2022 följande.

Remissen besvaras med förvaltningens tjänstutlåtande.

Norrmalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 24 maj 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen välkomnar tydliga riktlinjer för utplacering av enklare hinder på gång- och cykelvägar för att underlätta och säkerställa god utformning och trafiksäkerhet. Förvaltningen ser också att det är viktigt att med trafiksäkra och enkla medel kunna förhindra olovlig motorfordonstrafik på gång- och cykelvägar.

I de fåtal fall i norra innerstadens parker där både gång- och cykeltrafik är tillåtet och där biltrafik behöver hindras, kan riktlinjerna vara till hjälp för att bedöma om hinder behövs och hur de ska utformas. Cyklingsförbud råder dock i majoriteten av norra innerstadens parker vilket gör att parkvägarna inom förvaltningens ansvarsområde enbart är för gående. Vid dessa platser finns oftast behov av annan typ av hinder eller skyltning än vad som föreslås i de föreslagna riktlinjerna.

Riktlinjerna beskriver att utplacering av hinder behöver ställas mot behov av underhåll på gång- och cykelvägarna. Därmed föreslås att hinder i första hand ska finnas utplacerade enbart sommartid. Förvaltningen bedömer dock att driftfordon har ett lika stort behov av att nå parker och grönområden via parkvägarna även under sommartid. Förvaltningens uppdrag är att underhålla hela park- eller grönområdet och inte bara vägarna i sig. Förvaltningen anser därför att det är av största vikt att i de fall där trafikhinder behövs vid entréer, då välja typer av hinder som är så smidiga som möjligt för driftpersonalen att öppna. Förvaltningen ser en risk att de pollare som föreslås i riktlinjerna antingen fryser fast eller går sönder på ett sätt som gör dem svåra att montera bort vid behov. Bedöms ändå pollare vara enda vägen att förhindra olovlig motorfordonstrafik är det också av stor vikt att alternativa infartsvägar, om sådana finns, hålls fria för att säkerställa att driften kan pågå utan onödig tidsåtgång.

Förvaltningen ser med bakgrund i detta att de föreslagna riktlinjerna inte fullt ut vägleder kring utplacering av enklare hinder för de miljöer förvaltningens ansvarar för. Förvaltningen ser därför positivt på att riktlinjerna medger att det i vissa situationer kan finnas behov av övriga typer av hinder. För riktlinjer som bättre passar förvaltningens verksamhet kan detta avsnitt utvecklas och preciseras.

Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd

Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 25 augusti 2022 följande.

Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd överlämnar tjänsteutlåtande från förvaltningen som svar på remissen.

Rinkeby-Kistas stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 12 augusti 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen ser positivt på förslaget som är tänkt att bidra till en mer enhetlig hantering av enklare hinder på gång- och cykelvägar inom staden.

Olovlig motorfordonstrafik på gång- och cykelvägar är ett problem i Stockholms stad och i övriga delar av landet. I ett försök att förhindra den olovliga trafiken på Järvafältet genomfördes ett samverkansprojekt tillsammans med Spånga-Tensta stadsdelsförvaltning, trafikkontoret, Fastighetsägare i Järva, polis och räddningstjänst under 2018-2021. Projektet innebar dels ett byte av låsfunktionen för att digitalisera befintliga trafik hinder och dels att sätta upp nya trafik hinder. Genom att låsen är digitala har förvaltningen i större utsträckning möjlighet att styra behörigheten för specifika nycklar. Projektet ska utvärderas av Fastighetsägare Järva i slutet av 2022. Förvaltningen upplever att digitala nycklar är mer effektiva för att förhindra trafik i jämförelse med vanliga nycklar som är enkla att kopiera.

Mot bakgrund från erfarenheterna från projektet anser förvaltningen att det finns fördelar med att införa enhetliga digitala lås i samtliga stadsdelsområden i staden. Då projektet nyligen avslutades finns ännu inte en översiktlig driftkostnad för bommarna. Därför behöver kostnader för vandalisering, ersättningsbehov och administration utredas ytterligare. Vidare anser förvaltningen att samtliga trafik hinder bör kontrastmarkeras för att minimera risken för olyckor. Detta skulle kunna läggas till som krav i riktlinjerna för beslut om trafik hinder på gång och cykelvägar.

Förvaltningen ser ett fortsatt behov av att, i samverkan med berörda aktörer i staden, arbeta med att förhindra den otillåtna fordonstrafiken på gång- och cykelvägar. I övrigt har förvaltningen inte några ytterligare synpunkter och föreslår att stadsdelsnämnden överlämnar tjänsteutlåtandet till kommunstyrelsen som svar på remissen.

Skarpnäcks stadsdelsnämnd

Skarpnäcks stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 1 september 2022 följande.

Skarpnäcks stadsdelsnämnd överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Skarpnäcks stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 9 juni 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Olovlig motorfordonstrafik på gång- och cykelvägar är ett återkommande problem inom Stockholms stad där Skarpnäcks stadsdelsförvaltning inte är ett undantag. Därför välkomnar stadsdelsförvaltningen de riktlinjer som nu arbetats fram av trafiknämnden. Förvaltningen anser att riktlinjerna är tydliga och adekvata och har inget att erinra eller tillägga.

Skärholmens stadsdelsnämnd

Skärholmens stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 25 augusti 2022 följande.

Stadsdelsnämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och lämnar det som svar på remissen.

Skärholmens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 6 juni 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen ser positivt på de nya riktlinjerna och bedömer att dessa kan utgöra ett viktigt underlag vid avvägningar mellan risker samt drift- och underhållskonsekvenser vid beslut om uppsättning av hinder för att stoppa olovlig bilkörning. Förvaltningen har dock synpunkter kring följande punkt i riktlinjerna.

Punkt 2.1 om Hinder som åtgärd. Förvaltningen anser att det är viktigt att ha tillräckligt underlag som tyder på att en viss passage används för olovlig körning. Inkomna synpunkter och andras samt egna observationer kan med fördel användas och sammanställas som underlag. Förvaltningen bedömer däremot att genomförandet av mätningar eller andra åtgärder som ansvariga för platsen enligt riktlinjerna ska ha genomfört innan övervägning av hinder som åtgärd, exempelvis riktade dialogsamtal eller ökad övervakning, måste stå i relation till den föreslagna åtgärdens omfattning och förväntade påverkan på platsen för att vara rimliga ur ett resursperspektiv. Vidare menar förvaltningen att det måste vara upp till respektive förvaltning att göra den bedömningen inför varje situation.

Jämställdhetsanalys

Kvinnor och flickor upplever i större utsträckning än män och pojkar att otrygghet och oro medför negativa konsekvenser för deras mobilitet. Andelen otrygga är särskilt hög bland unga kvinnor som ofta väljer väg eller färdstätt utifrån oro för att utsättas för brott. Det är förvaltningens bedömning att medveten användning av hinder mot olovlig fordonskörning på gång- och cykelvägar har potential att främja en mer jämställd och jämlik användning av desamma.

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 25 augusti 2022 följande.

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd beslutar att överlämna tjänsteutlåtandet som svar på remissen.

Spånga-Tensta stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 30 maj 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen ser positivt på förslaget men vill lyfta några egna erfarenheter från ett lokalt projekt med trafik hinder och digitala lås.

Det är viktigt att alla system som sätts upp för att begränsa framkomlighet är stadsövergripande och enhetliga samt lätthanterliga, både praktiskt och administrativt. Likaså behöver ansökningsförfarandet för avsteg mot lokala ordningsföreskrifter vara lättillgängligt.

Förvaltningens erfarenhet är att låsfunktionen i hinder ofta behöver anpassas, för att medge att behöriga aktörer får tillträde vid till exempel driftsarbete samtidigt som obehöriga aktörer hålls ute. Detta är särskilt utmanande i trafikseparerade områden som Järva, där gång- och cykelvägar under årtal nyttjas av fordonstrafik bland annat för att lösa transporter till fastigheter. Konsekvensen av det har varit att många hinder varit olåsta över tid vilket i sin tur inneburit att den generella olovliga trafiken på gång- och cykelvägar har varit ett återkommande trygghetsproblem som den traditionella trafikhindrslåsfunktionen med brandkårsnyckel inte kunnat motverka. Förvaltningen har mellan 2018-2021 därför succesivt bytt ut dessa låsfunktioner till ett digitalt alternativ, där förvaltningen kan styra behörigheten på specifika nycklar. Projektets resultat kommer att utvärderas under december 2022 av Fastighetsägarna i Järva, men förvaltningens bild är att låsen har inneburit en minskning av den olovliga trafiken.

Förvaltningen anser därför att låsstrukturen på stadens trafik hinder böra vara digitalt hanterbara och enhetliga över staden, samt upphandlade på längre sikt för att minimera omställningar i systemet. Vidare ser förvaltningen behov av olika anpassningar av trafikhindren på gång- och cykelvägar som exempelvis extra stadiga bommar där så behövs, för att motverka vandalisering och buskörning. I det lokala projektet har ännu inte driftkostnader kunnat överblickas men klart är att vandalisering och ersättningsbehov liksom den administrativa bördan bör tas med i beaktande då ekonomiska förutsättningar beräknas. Förvaltningen vill därutöver understryka vikten av att bommar och gupp behöver vara tydligt markerade för att minimera risker för påkörningar eller andra skador på offentlig eller privat egendom.

Södermalms stadsdelsnämnd

Södermalms stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 25 augusti 2022 följande.

Stadsdelsnämnden överlämnar stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Södermalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 3 juni 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsdelsförvaltningen anser att det är bra att staden tar fram riktlinjer för utplacering av enklare hinder på gång- och cykelvägar, detta för att det ska råda tydlighet från stadens sida gällande hur stadens gång- och cykelvägar utformas. Riktlinjerna kan vara aktuella att tillämpa för stadsdelsförvaltningen för de gång- och cykelvägar som stadsdelsnämnden ansvarar för på parkmark.

Enligt förvaltningen är det önskvärt att färgsättning av pollarna som ska hindra otillåten trafik överensstämmer med stadens färgskala för övrig utrustning i stadsmiljön. Detta förutsatt att trafiksäkerheten inte påverkas.

Östermalms stadsdelsnämnd

Östermalms stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 25 augusti 2022 följande.

Östermalms stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och överlämnar det till kommunstyrelsen som svar på remissen.

Östermalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 21 juni 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen välkomnar tydliga riktlinjer för utplacering av enklare hinder på gång- och cykelvägar för att underlätta och säkerställa god utformning och trafiksäkerhet. Förvaltningen ser också att det är viktigt att med trafiksäkra och enkla medel kunna förhindra olovlig motorfordonstrafik på gång- och cykelvägar.

I de fåtal fall i norra innerstadens parker där både gång- och cykeltrafik är tillåtet och där biltrafik behöver hindras, kan riktlinjerna vara till hjälp för att bedöma om hinder behövs och hur de ska utformas. Cyklingsförbud råder dock i majoriteten av norra innerstadens parker vilket gör att parkvägarna inom förvaltningens ansvarsområde enbart är för gående. Vid dessa platser finns oftast behov av annan typ av hinder eller skyltning än vad som föreslås i de föreslagna riktlinjerna.

Riktlinjerna beskriver att utplacering av hinder behöver ställas mot behov av underhåll på gång- och cykelvägarna. Därmed föreslås att hinder i första hand ska finnas utplacerade enbart sommartid. Förvaltningen bedömer dock att driftfordon har ett lika stort behov av att nå parker och grönområden via parkvägarna även under sommartid. Förvaltningens uppdrag är att underhålla hela park- eller grönområdet och inte bara vägarna i sig. Förvaltningen anser därför att det är av största vikt att i de fall där trafik hinder behövs vid entréer, välja typer av hinder som är så smidiga som möjligt för driftpersonalen att öppna. Förvaltningen ser en risk att de pollare som föreslås i riktlinjerna antingen fryser fast eller går sönder på ett sätt som gör dem svåra att montera bort vid behov. Bedöms ändå pollare vara enda vägen att förhindra olovlig motorfordonstrafik är det också av stor vikt att alternativa infartsvägar, om sådana finns, hålls fria för att säkerställa att driften kan pågå utan onödig tidsåtgång.

Förvaltningen ser med bakgrund i detta att de föreslagna riktlinjerna inte fullt ut vägleder kring utplacering av enklare hinder för de miljöer förvaltningens ansvarar för. Förvaltningen ser därför positivt på att riktlinjerna medger att det i vissa situationer kan finnas behov av övriga typer av hinder. För riktlinjer som bättre passar förvaltningens verksamhet kan detta avsnitt utvecklas och preciseras.