

**Handläggare**  
Maria Haskas  
Telefon: 0850815087**Till**  
Skarpnäcks stadsdelsnämnd  
2022-09-01

## Riktlinjer för utplacering av enklare hinder på gång- och cykelvägar

Svar på remiss från kommunstyrelsen, KS 2022/582

### Förvaltningens förslag till beslut

1. Skarpnäcks stadsdelsnämnd överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Paragrafen förklaras omedelbart justerad.

### Sammanfattning

Kommunstyrelsen har sänt Riktlinjer för utplacering av enklare hinder på gång- och cykelvägar på remiss till Skarpnäcks stadsdelsnämnd. Grundprincipen är att inga fysiska hinder ska sättas upp på cykelvägarna, men det har saknats stöd vid avvägningar i de fall där hinder ändå kan behövas. Trafikkontoret har därför tagit fram reviderade riktlinjer som gäller för hela staden. 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. Skarpnäcks stadsdelsförvaltning välkomnar de nya riktlinjerna och har inget att erinra eller tillägga.

### Bakgrund

Olovlig motorfordonstrafik på gång- och cykelvägar är ett återkommande problem inom Stockholms stad såväl som i övriga delar av landet och världen. 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. 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 trafikkontorets utredningar ”Riktlinjer för hinder” från 2019 respektive ”Kravspecifikation för framtida hinder” från 2020 legat till grund. Styrdokumentet har reviderats och förändrats under arbetets gång, bland annat efter en remissrunda. Kommunstyrelsen har sänt

remissen till samtliga stadsdelsnämnder och exploateringsnämnden. Yttrande ska vara insänt senast 2022-09-07.

## Ärendet

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:

### 1. 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 ett antal frågeställningar som alla måste besvaras med ett ”ja” om utplacering av ett hinder ska bli aktuellt.

### 2. 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. 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.

### 3. 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 platsspecifika utredningar för att avgöra vilket hinder som är lämpligast.

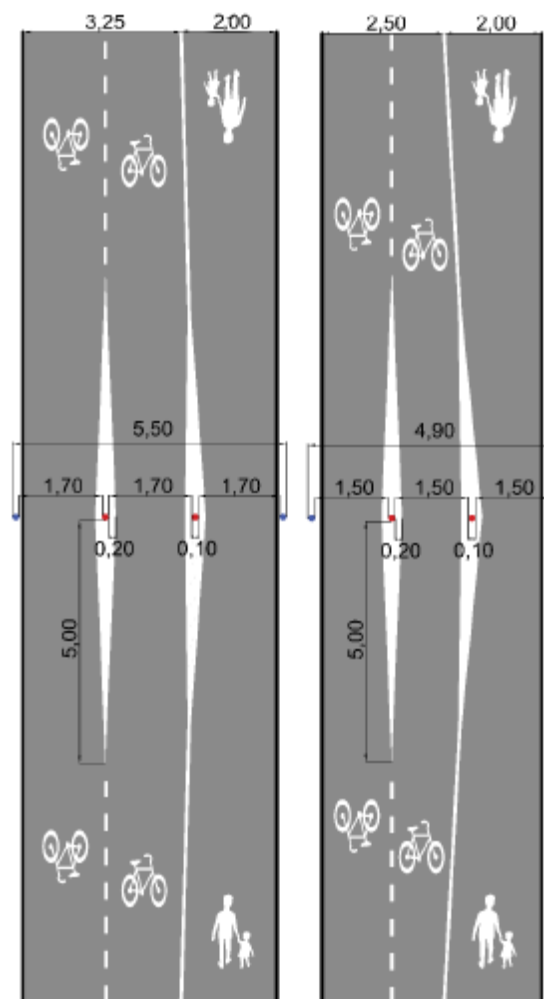
### 4. Utformningsprinciper

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 ett antal riktlinjer följas.

## 5. 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.



Exempel på en typskiss från styrdokument.

### **Ärendets beredning**

Ärendet har brets inom stadsdelsdirektörens stab och har behandlats i förvaltningsgrupp och i pensionärsrådet 2022-08-25.

### **Förvaltningens synpunkter och förslag**

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.

Karin Bülow  
Tf Stadsdelsdirektör  
Skarpnäcks stadsdelsförvaltning

### **Bilagor**

1. Remissbrev
2. Remiss riktlinjer

## **Attesterat av**

Detta dokument har godkänts digitalt av följande personer:

| <b>Namn</b>                       | <b>Datum</b> |
|-----------------------------------|--------------|
| Karin Bülow, Tf stadsdelsdirektör | 2022-07-01   |