

Handläggare
Mats Christenson
Telefon: 0850812201**Till**
Södermalms stadsdelsnämnd
21 oktober 2021

Remiss av Cykelstaden – Cykelplan för Stockholm 2021

Svar på remiss från trafikkontoret, T2021-00262.

Förslag till beslut

Stadsdelsnämnden överlämnar stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Sammanfattning

Södermalms stadsdelsnämnd har av trafikkontoret erhållit ett förslag på reviderad cykelplan, *Cykelstaden – Cykelplan för Stockholm 2021* på remiss för yttrande. Förslaget pekar ut sex inriktningar för stadens cykelplanering. De bidrar till och följs upp genom preciserade mål, och utgör grunden för de åtgärdsområden som syftar till genomförande av planen. Vidare har förslag på nya och ändrade cykelstråk i staden tagits fram.

Förvaltningen anser att den reviderade cykelplanen är mycket ambitiöst utformad och utgör ett viktigt dokument i stadens strävan att utvecklas i hållbar inriktning. En utveckling mot ett ökat cyklande innebär enligt förvaltningen många positiva effekter, inte bara för miljön vad gäller luftkvalitet, buller och minskad trängsel, utan också ur ett folkhälsoperspektiv.

Förvaltningen anser att utvecklingen av befintliga eller nya cykelstråk i första hand bör göras inom befintlig infrastruktur på gatemark så att värdefulla park- och rekreationsvärden inte går förlorade. Förvaltningen anser att förslagets målsättning, som innebär att fler ska cykla, är positivt men att det inte bör ske på bekostnad av parkernas funktion och biologiska värden.

Förvaltningen konstaterar att planen i första hand är inriktad på att utveckla de primära stråken vilka ansvaras av trafiknämnden. Förvaltningen efterlyser en tydligare beskrivning av hur ansvaret ser ut gällande eventuella underhålls- och investeringsåtgärder som behöver göras på de huvudstråk som ligger på park- och grönområden vilka stadsdelsnämnderna ansvarar för. Det kan bland

annat handla om insatser för att förbättra linjemålning, behov av hastighetsdämpande åtgärder samt skyltning.

Bakgrund

Södermalms stadsdelsnämnd har av trafikkontoret erhållit ett förslag på reviderad cykelplan, *Cykelstaden – Cykelplan för Stockholm 2021* på remiss för yttrande. Remissen har, förutom till Södermalms stadsdelsnämnd, skickats till berörda nämnder och bolagsstyrelser inom Stockholms stad, andra myndigheter, kommuner i Stockholms län, näringsliv, samarbetsorgan och intresseorganisationer. Remisstiden sträcker sig till den 31 oktober 2021.

Förslaget till reviderad cykelplan, med tillhörande bilagor, bifogas i bilagorna 1-3 till tjänsteutlåtandet.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts av stadsmiljöavdelningen inom Södermalms stadsdelsförvaltning. Ärendet har behandlats av förvaltningsgruppen och pensionärsrådet den 11 oktober 2021 och i rådet för funktionshindersfrågor den 12 oktober 2021.

Ärendet

Nedan görs en sammanfattning av förslaget till reviderad cykelplan, *Cykelstaden – Cykelplan för Stockholm 2021* med tyngdpunkt på de delar som berör Södermalms stadsdelsområde.

Inledning

I budget för Stockholms stad 2018 gavs trafiknämnden i uppdrag att påbörja en översyn av stadens cykelplan för att öka ambitionen ytterligare och anpassa planen till förändringar av lagstiftningen kring cykling, stadsutveckling och innovationer på området.

Cykelplan Stockholm 2012 antogs av kommunfullmäktige 2013-02-18. Planen beskriver hur staden skulle arbeta för att öka andelen cyklister och göra det enklare och säkrare att cykla i Stockholm. Planens fokus är att underlätta för arbetspendling med cykel - för befintliga cyklister och för att få fler att cykla genom en väl fungerande infrastruktur.

Cykelplanens huvudsakliga inriktning är fortfarande aktuell. Arbetet med översynen har syftat till att uppdatera planen genom ett bredare grepp om cykling med fokus på en mognare cykelstad för alla. Det har bland annat tillkommit tydligare planeringsinriktningar och målen har utvecklats. Ett antal åtgärdsområden anger hur planen ska genomföras och målen nås.

Syfte med cykelplanen

Syftet med cykelplanen är att lägga fast en långsiktig inriktning för cykelplaneringen i Stockholms stad. Planen ska vara ett planeringsunderlag för hela staden i framför allt trafikplanering, fysisk planering och stadsutveckling, men även i andra berörda verksamhetsområden.

Därför satsar staden på cykling

I förslaget anges flera fördelar med att satsa på att underlätta för cykling, både för samhället och för den enskilde stockholmaren. Bland annat anges att cykeln är ett enkelt, pålitligt och smidigt transportmedel som kan användas för många olika typer av resor och av personer i alla åldrar. Cykling är billigt och tillgängligt för nästan alla och för många olika typer av resor. Ökad cykling kan på flera sätt bidra till välmående för individen och bättre folkhälsa. En satsning på att underlätta för cykeltrafik och annan mikromobilitet kan i förlängningen också spara plats i stadens gaturum, som kan användas för till exempel vistelse, grönyta eller uteserveringar.

Cykelplanen i stadens planering

Nedan beskrivs styrdokument som är kopplade till cykelplanen.

Framkomlighetsstrategin och strategin för offentliga rum

I framkomlighetsstrategin finns ett specifikt mål som riktar sig direkt till cykel och som även återfinns i 2012 års cykelplan, nämligen att andelen av alla resor i högtrafik som sker med cykel ska vara minst 15 procent år 2030. Under 2021 sker en revidering av framkomlighetsstrategin, men huvudinriktningen kvarstår.

Strategi för ökad cykling i Stockholms stad

Cykelstrategin beslutades av kommunfullmäktige 2014 och har som syfte att styra stadens interna arbete med cykelfrämjande åtgärder och ange en inriktning för hur staden ska agera för att öka cyklandet.

Översiktsplanen

Ökad cykling bidrar till alla målen i översiktsplanen. Nya länkar för cykeltrafik kan specifikt bidra till att koppla samman staden och öka möjligheterna till stadsliv i lokala centrum genom större flöden av cyklisterna. Översiktsplanen beskriver också att framtidens Stockholm ska vara en ledande cykelstad genom att planeringen sker utifrån cykelplanen.

Vision 2040

I stadens vision, ”Vision 2040 – möjligheternas Stockholm”, är gång-, cykel- och kollektivtrafik de självklara valen i den täta och blandade staden.

Klimathandlingsplanen

Stadens klimathandlingsplan lyfter behovet av utbyggnad av cykelbanor och andra cykelåtgärder för att kunna nå målen i miljöprogrammet.

Regionala och nationella mål som berör cykeltrafik

Regionala cykelplanen

Det övergripande målet i den regionala cykelplanen, ”Regional cykelplan för Stockholms län 2014” (revideras 2020-2021), är att till 2030 ska cykelresorna utgöra 20 procent av alla resor i länet.

Nationella cykelstrategin

Den nationella cykelstrategin för ökad och säker cykling beslutades av regeringen 2017. Den anger att ökad cykling bidrar till ett hållbart samhälle med hög livskvalitet i hela landet.

Agenda 2030

De tre målen i Agenda 2030 med tydligast bäring på cykling är: ”God hälsa och välbefinnande”, ”Innovationer och infrastruktur” samt ”Hållbara städer och samhällen”.

Cykeltrafik i Stockholm idag

Infrastrukturen i Stockholm

I Stockholms stad finns ungefär 114 mil cykelbanor, cykelfält och kombinerade gång- och cykelbanor.

De senaste åren har trafikkontoret färdigställt i genomsnitt 10 kilometer nya och breddade cykelbanor per år. Till detta tillkommer den cykelinfrastruktur exploateringskontoret anlägger i samband med stadsutveckling, och löpande underhåll i form av ny beläggning och målning på befintliga cykelbanor.

Mellan 2015-2020 har det anlagts nästan 15 000 cykelparkeringsplatser på gatumark och 62 cykelpumpar finns utplacerade runt om i staden, varav merparten i anslutning till de viktigaste cykelstråken.

Utbyggnad av cykelinfrastrukturen 2012-2022

Under 2018 slutfördes satsningen att investera 1 miljard kronor i cykelinfrastrukturåtgärder mellan åren 2012 och 2018. En betydande del av cykelplanens mest prioriterade åtgärder har genomförts under perioden. I framkomlighetssatsningen på cykelinfrastruktur 2019-2022 ryms ytterligare 1 miljard kronor i cykelinvesteringar.

Cyklingen ökar

De senaste 15 åren har antalet cykelpassager i innerstadssnittet mer än fördubblats. Sedan 2012 års cykelplan antogs har cykeltrafiken i samma snitt ökat med 32 procent, vilket ger en genomsnittlig årlig ökning med 3,5 procent mellan 2012-2020. I några strategiska punkter i cykelnätet är cykelflödena mycket höga. Västerbron har som mest över 15 000 cykelpassager per dag. Över Skanstullsbron och Skansbron passerar det sammanlagt fler än 20 000 cyklister per dag under högsäsong, och på Slussen runt 35 000.

Cykeltrafiken varierar under året. Flödena är normalt som högst i maj-juni och augusti-september och som lägst under vintermånaderna. De senaste åren har staden utökat vinterunderhållet för att underlätta cykling året om. Mätdata tyder på att cykeltrafiken mellan november och mars ökar, även om mätserien ännu är för kort för långtgående slutsatser.

Hur stockholmarna reser med cykel

När det gäller vilken typ av resor som sker med cykel är det relativt jämnt fördelat mellan arbetsresor och fritidsresor sett över hela veckan. På vardagar är arbetsresorna något fler (57 procent).

De flesta cykelresor som görs i Stockholms stad sker inom Innerstaden (cirka 44 procent). Ytterligare 34 procent av resorna görs mellan innerstaden och ytterstaden eller inom söder- eller västerort. 20 procent av cykelresorna görs mellan staden och övriga regionen.

Cykling och trafiksäkerhet

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. De senaste 10 åren, 2010-2019, har 10 cyklister omkommit i stockholmstrafiken.

Utvecklingen går ändå åt rätt håll vad gäller de allvarliga olyckorna, med svårt skadade och omkomna cyklister. Totalt sett ökar dock cykelolyckorna i och med att måttliga och lindriga skador ökar, dock inte i samma takt som cykeltrafikökningen. Sedan cykelplanen antogs 2012 har olyckorna till och med 2019 ökat med 17 procent och cykeltrafiken med 25 procent.

Potential för ökad cykeltrafik

Region Stockholm har gjort en potentialstudie för arbetspendling med cykel i Stockholms län som visar att det finns stor potential för ökad cykling. De nedbrutna siffrorna för Stockholms stad

visar att 57 procent av stadens invånare har mindre än 30 minuters cykelresa till arbetet och 37 procent, det vill säga mer än en tredjedel, har mindre än 15 minuters cykelresa till arbetet.

Slutsatser – vad cykelutvecklingen innebär för planeringen

Ökningen av cykeltrafiken kan ses som ett kvitto på att de senaste årens satsningar på bättre cykelinfrastruktur samt drift och underhåll har gett resultat.

De höga cykelandelarna och de många cykelresorna i de centrala delarna av staden indikerar att stadens inriktning att bygga en tät och funktionsblandad stad med goda förutsättningar för gång, cykel och kollektivtrafik ser ut att vara en gynnsam strategi för cykling.

Cykling för alla – för olika cyklister och olika fordon

Cykeln skiljer sig från andra fordon genom en stor hastighetspridning. På samma cykelbana färdas cyklister i hastigheter från runt 10 kilometer i timmen till över 30 kilometer i timmen.

I förslaget anges att barn som cyklar är en god indikator på en trygg gata. Barns utveckling och självständighet gynnas också av att de cyklar.

En större mångfald av fordon och cyklister ställer krav på en fortsatt ambitiös utbyggnad av cykelinfrastruktur och noggrann utformning av såväl cykelbanor som blandtrafikmiljöer. Tillräckliga svängradier, jämnt underlag och borttagna eller sänkta kanter och andra hinder ger framkomliga, trygga och säkra cykelvägar för en mångfald av fordon och cyklister med olika förutsättningar.

Innovation, utveckling och nya regler

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.

Stockholms stad har de senaste åren studerat möjliga nya lösningar som gynnar cykeltrafik. Trafikkontoret har till exempel genomfört dubbelriktad cykling på tidigare enkelriktade gator och utrett möjligheten för cykeltrafik att svänga höger vid röd signal.

Längs utpekade primära cykelstråk hålls en högre standard på snöröjning och vinterunderhåll genom framför allt sopsaltning.

Cykelstråk i Stockholm

Nedan beskrivs de olika stråken som ingår i Stockholms cykelnät, hur de bör utformas samt vägledning för avvägningar.

Primära stråk

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.

De primära stråken ingår ofta i regionala cykelstråk och har höga cykelflöden eller fyller på annat sätt en funktion som viktig länk i det övergripande cykelnätet.

I cykelplanen rekommenderas en enkelriktad cykelbana vara minst 2,25 meter bred (vid höga trafikflöden 3,25 meter bred). En dubbelriktad cykelbana rekommenderas vara minst 3,25 meter bred (vid höga trafikflöden vara minst 4,5 meter bred.)

Huvudcykelstråk

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. Cykelbanorna på huvudnätet ska vara tillräckligt breda så att omcykling är möjlig.

I cykelplanen rekommenderas en enkelriktad cykelbana vara minst 1,8 meter bred. En dubbelriktad cykelbana rekommenderas vara minst 2,5 meter bred (vid höga trafikflöden vara minst 3,25 meter bred). Cykelfält rekommenderas vara minst 1,5 meter breda.

Lokalt cykelnät

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.

Avvägningar vid planering och utformning

En del av planens utpekade stråk är lokaliserade i parkmiljöer och längs stränder och kajer. Det möjliggör cykling i miljöer fria från buller, utsläpp av partiklar och konflikter med motorfordonstrafik,

vilken kan vara särskilt attraktiv för unga, äldre och ovana cyklister. Samtidigt har vissa park- och naturmiljöer stora vistelsevärden, varför det är viktigt att utforma cykelbanor med omsorg och som möjliggör ett gott samspel mellan olika trafikanter och värden.

Planeringsinriktningar

Cykelplanen pekar ut sex inriktningar för stadens cykelplanering. Dessa ska bidra till 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.*

Mål i cykelplanen

Ovannämnda planeringsinriktningar beskriver hur staden ska planera för att uppnå detta. Det övergripande målet och planeringsinriktningarna kompletteras av uppföljningsbara mål.

- *Andelen som cyklar ska öka.*
Andelen av stockholmarnas resor som sker med cykel ska vara minst 25 procent år 2040.
- *Antalet som cyklar ska öka.*
Antalet passager med cykel i stadens mätpunkter ska fördubblas mellan 2012-2030 med en fortsatt ökning därefter.
- *Antalet som cyklar på vintern ska öka.*
Syftet med målet är att mäta vintercykling och att följa utvecklingen med syftet att öka cyklingen året om.
- *Barns cyklande ska öka.*
Syftet med målet är att följa utvecklingen av barns cyklande. Barns cyklande bör öka av frihets- och hälsoskäl men ökningen kan också ses som en av flera indikatorer på en trygg och säker trafikmiljö.
- *Hela cykelresan ska vara trygg och säker.*
Målet syftar till att följa upp planeringsinriktningen om ett sammanhängande nät av trygga och säkra cykelvägar.
- *Passagera på det primära cykelnätet ska vara framkomliga och säkra.*
Målet syftar till att följa upp arbetet med korsningsåtgärder på det primära nätet.

- *Medborgarnas upplevelse av Stockholm som en bra cykelstad ska öka.*
Målet syftar till att följa upp hur medborgarna uppfattar att det är att cykla i Stockholm då ett syfte med cykelplanen är att fler ska vilja cykla.
- *Upplevelsen av trafiksäkerhet för cyklister ska öka.*
Målet syftar till att mäta tryggheten, det vill säga människors upplevelse av säkerhet.

Åtgärdsområden för enkel och säker cykling

En välfungerande cykelinfrastruktur

Grundläggande för en bra cykelstad är ett sammanhängande, framkomligt och kapacitetsstarkt cykelnät med säkra cykelvägar och cykelvänliga gator. Med goda och attraktiva möjligheter att parkera vid start- och målpunkter och möjligheten att uträtta ärenden längs vägen blir det enkelt och smidigt att ta cykeln.

Cykelplanen pekar ut det huvudsakliga cykelnätet som består av primära stråk och huvudnät vilka kompletteras med det lokala nätet. Tillsammans bildar de utpekade stråken ett sammanhängande nät. Planering och utformning av infrastrukturen ska ske med utgångspunkt i den rekommenderade standard som beskrivs i planen och som bygger på att cykeln är ett eget trafikslag med egna förutsättningar och behov.

Tyngdpunkten bör enligt förslaget fortsatt ligga på utbyggnaden av det primära cykelvägnätet som i stor utsträckning även sammanfaller med det regionala cykelnätet.

Bättre framkomlighet för cyklister

För att höja standarden på cykelvägnätet är det viktigt att arbeta med framkomligheten för cyklisterna. Ett mått på framkomlighet är möjligheten att kunna hålla en jämn hastighet och komma fram i tid. Det kan åtgärdas genom tydligt separerade cykelbanor eller cykelfält med bredder som möjliggör för olika cyklister med olika fordon att hålla sin egen takt.

Ökad trafiksäkerhet och trygghet

Det ska vara enkelt, tryggt och säkert att cykla i Stockholm. Grundläggande för att uppnå det är att staden har ett väl utbyggt, väl utformat och väl underhållet cykelvägnät. Tillräckligt breda cykelbanor som är separerade både från gående och motorfordon och säkra korsningspunkter minskar olycksrisken. Det gör att fler känner sig trygga och vill cykla.

Gående och cyklister bör betraktas som två separata trafikantgrupper då de i många fall har olika förutsättningar och behov. Det sker relativt få olyckor mellan cyklister och fotgängare, men det är ändå viktigt att arbeta med att underlätta samspelet genom tydlig separering och väl utformade korsningspunkter för att öka tryggheten för både gående och cyklister.

Hög standard på drift och underhåll i cykelvägnätet

Förbättrad sopning, plogning och halkbekämpning är viktiga åtgärder för att minska antalet singelolyckor som ofta beror på halt underlag i form av snö, is, hala löv och grus, samt ojämnheter i beläggningen.

Drift av hög kvalitet ska kunna säkerställas på cykelvägnätet året om. Stockholms stad arbetar aktivt och kontinuerligt med asfaltering, målning av vägmarkeringar, sandsopning, lövstädning, snöröjning, halkbekämpning och beskärning av träd och buskar. Extra snabba insatser med hög ambitionsnivå ska göras på det primära nätet, vilket behöver vara sammanhängande även avseende driften och med hänsyn till en större mångfald av fordon med olika förutsättningar på cykelbanorna.

För att fler ska vilja, våga och kunna cykla under vinterhalvåret blir kvaliteten på vinterunderhållet extra viktig. Längs utpekade primära cykelstråk hålls en högre standard på snöröjning och vinterunderhåll genom framför allt sopsaltning, som har resulterat i ett bättre väglag med högre friktion än traditionell plogning och sandning.

Bättre parkeringsmöjligheter

En fortsatt utbyggnad av cykelparkeringar på gatumark i kombination med kontinuerlig bortforsling av övergivna cyklar är nödvändig för att göra staden tillgänglig för cyklister.

Utpekat cykelvägnät i Stockholms stad

I ”Cykelplan”, se bilaga 2, visas det primära nätet, huvudnätet och strategiska kopplingar i Stockholm stad samt förslag till nya stråk och ändringar i jämförelse med befintlig cykelplan.

Planens genomförandetid är lång och ett utpekat stråk betyder en långsiktig ambition från stadens sida att förbättra cykelförutsättningarna längs den utpekade sträckan utifrån de riktlinjer som anges i planen.

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.

Reviderade stråk

I *Cykelstaden, Reviderade stråk*, se bilaga 3, beskrivs de föreslagna ändringarna i det cykelnät vilka anges i den befintliga cykelplanen.

Nedan beskrivs de förslag till ändrade och nya stråk som berör Södermalms stadsdelsområde:

- *Katarina Bangata ersätter parallell sträckning i huvudnätet*
En ny länk i huvudnätet längs Katarina Bangata mellan Vintertullstorget och Gotlandsgatan ersätter tidigare sträckning längs Malmgårdsvägen. Sträckningen blir därmed genare och bättre anpassad till målpunkter i området och befintlig länk i huvudnätet längs Katarina Bangata västerut.
- *Götgatsbacken*
Götgatan mellan Noe Arks gränd och S:t Paulsgatan är ett utpekad primärt stråk och en strategiskt viktig koppling. Utredning pågår av möjliga lösningar för cykeltrafiken längs sträckan.
- *Förlängt huvudnät längs Heleneborgsgatan*
Den befintliga sträckningen av huvudnätet på Heleneborgsgatan förlängs och ansluter till huvudnätet i Münchensbacken/Skinnarbacken. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och sammanhängande.
- *Ny länk i huvudnätet i anslutning till Hornstull*
En ny koppling i huvudnätet föreslås som länkar samman Lignagatan/Skarpskyttestigen och Hornsgatan vid Hornstull. Syftet är att förtydliga en gen koppling mellan Hornstulls strand och det primära nätet i korsningen Hornsgatan/Långholmsgatan. Det finns befintlig cykelinfrastruktur på merparten av sträckan idag.
- *Ny länk i huvudnätet längs Krukmakargatan och S:t Paulsgatan*
En ny sträckning i huvudnätet föreslås längs Krukmakargatan, Timmermansgatan och S:t Paulsgatan mellan Ringvägen och Götgatan. Syftet är att göra

cykelnätet mer finmaskigt och förtydliga en cykelkoppling parallellt med det primära stråket längs Hornsgatan.

- *Bondegatan blir del av huvudnätet*
En ny länk i huvudnätet föreslås längs Bondegatan mellan Götgatan och Tegelviksgatan. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och förbättra tillgängligheten till och från målpunkter i form av bland annat planerade nya bostäder i kvarteret Persikan på Östra Södermalm.
- *Hammarby kaj blir del av huvudnätet*
En ny koppling i huvudnätet föreslås längs Kölnagatan och Hammarby kaj, som ansluter till befintligt nät väster om Skanstullsbron på Årstavikens södra sida. På delar av sträckan finns befintlig cykelinfrastruktur.

Strategiska kopplingar

Nedan beskrivs förslag till strategiska kopplingar som berör Södermalms stadsdelsområde:

- *Strategisk koppling Hammarby Sjöstad-Södermalm*
Hammarby Sjöstad är en del av Södermalms stadsdelsområde men en fast förbindelse mellan sjöstaden och Södermalm öster om Skanstull saknas. En gång- och cykelbro med ungefär samma målpunkter som dagens färjeförbindelse skulle binda ihop stadsdelen och avlasta framför allt Skansbron som är ett huvudstråk i cykelplanen med som mest 8000 cykelpassager per dag.
- *Strategisk koppling Hammarby Sjöstad-Nacka*
Det saknas en förbindelse längs vattnet mellan Henriksdalshamnen/Hammarby Sjöstad och Saltsjökvärn kaj i Nacka vilket gör att de båda områdena blir väldigt åtskilda. Cyklister och gående skulle kunna ta sig mellan stadsdelarna utan att behöva passera trafikplats Henriksdal på Värmdövägen.
- *Strategisk koppling Lövholmen- Bergsunds strand*
Det finns i dagsläget endast två förbindelser mellan Söderort och Södermalm väster om Skanstull – Årstabron och Liljeholmsbron. En ny gång- och cykelbro över Liljeholmsviken skulle både kunna avlasta Liljeholmsbron och knyta ihop staden när innerstaden växer utanför tullarna.

Synpunkter och förslag

Nedan lämnar stadsdelsförvaltningen allmänna synpunkter på förslaget *Cykelstaden – Cykelplan för Stockholm 2021* samt synpunkter på de specifika förslag till ändringar, nya stråk samt strategiska koppling som berör stadsdelsområdets parker.

Allmänna synpunkter

Förvaltningen anser att den reviderade cykelplanen är mycket ambitiöst utformad och utgör ett viktigt dokument i stadens strävan att utvecklas i hållbar inriktning. En utveckling mot ett ökat cyklande innebär enligt förvaltningen många positiva effekter, inte bara för miljön vad gäller luftkvalitet, buller och minskad trängsel, utan också ur ett folkhälsoperspektiv.

Förvaltningen uppskattar att den reviderade cykelplanen i större utsträckning omfattar vardagscykling än den nu giltiga planen som har fokus på att underlätta för arbetspendling med cykel. Det är vidare enligt förvaltningen positivt att planen beskriver olika cykelfordons förutsättningar och de skilda behov som olika kategorier av cyklister har.

Förvaltningen instämmer i huvudsak i planens beskrivning att gående och cyklister bör betraktas som två separata trafikantgrupper då de i många fall har olika förutsättningar och behov.

Förvaltningen noterar att det idag uppstår konfliktsituationer mellan cyklister och gångtrafikanter längs flera gång- och cykelstråk i stadsdelsområdets parker. Förvaltningen vill dock understryka vikten av att utformningen av cykelbanor i vissa park- och grönområdet med stora vistelsevärden bör göras med stor omsorg och som möjliggör ett gott samspel mellan olika trafikanter och värden.

Förvaltningen anser att utvecklingen av befintliga eller nya cykelstråk i första hand bör göras inom befintlig infrastruktur på gatumark så att värdefulla park- och rekreationsvärden inte går förlorade. Förvaltningen anser att förslagets målsättning, som innebär att fler ska cykla, är positivt men att det inte bör ske på bekostnad av parkernas funktion och biologiska värden.

Beträffande det i planen utpekade primärstråket längs med Årstavikens norra strandlinje har trafikkontoret inlett en utredning av gång- och cykelförhållandena längs med stråket. I utredningen ser kontoret över hela stråket från Hornstull till Skanstull för att hitta sträckor som kan breddas och/eller förbättras med ny beläggning, sittplatser och liknande åtgärder.

Stadsdelsförvaltningen deltar i trafikkontorets utredningsarbete med målsättningen att i möjligaste mån bevara stråkets naturliga karaktär samt att gående ska kunna röra sig längs stråket utan risk för kollision med cyklister.

I samband med nämndsammanträdet 2015-09-24, i ärendet ”Säkrare gångväg längs Årstaviken. Svar på skrivelse från Gunnar Ågren (V)” dnr 676-2014-1.2.1., beslutade stadsdelsnämnden att hos kommunfullmäktige hemställa att det då föreslagna pendlingsstråket för cyklar mellan Skanstull och Liljeholmsbron skulle tas bort från cykelplanen men att cyklar och fotgängare fortsatt skulle kunna samnyttja stråket längs med Årstaviken.

Med anledning av de stora natur- och rekreationsvärden som finns längs med stråket anser förvaltningen att nämndens tidigare beslut bör kvarstå varför det aktuella stråket inte bör klassificeras som ett primärt stråk (tidigare kallat pendlingsstråk). Förvaltningen anser att det i planen föreslagna primära stråket längs med Ringvägen ska utvecklas i riktning mot att även kunna ombesörja behovet av kapacitetsstarkt stråk mellan Skanstull och Liljeholmsbron.

Förvaltningen konstaterar att planen i första hand är inriktad på att utveckla de primära stråken vilka ansvaras av trafiknämnden. Förvaltningen efterlyser en tydligare beskrivning av hur ansvaret ser ut gällande eventuella underhålls- och investeringsåtgärder som behöver göras på de huvudstråk som ligger på park- och grönområden vilka stadsdelsnämnderna ansvarar för. Det kan bland annat handla om insatser för att förbättra linjemålning, behov av hastighetsdämpande åtgärder samt skyltning.

Det är enligt förvaltningen viktigt att cykelplanen inte strider mot gångplanens övergripande mål som innebär att stadens offentliga rum ska ge bättre förutsättningar för alla invånare och besökare att kunna, vilja, veta och våga gå. Det är därför enligt förvaltningen viktigt att det utvecklade cykelnätet inte ske på bekostnad av gåendes villkor.

Synpunkter på förslag till ändringar, nya stråk samt strategiska koppling

Nedan lämnar förvaltningen synpunkter på de förslag till ändringar, nya stråk samt strategiska koppling som berör parkmiljöer inom stadsdelsområdet:

- *Förlängt huvudnät längs Heleneborgsgatan*

Münchenbacken används av många för promenad. Med anledning av detta är det enligt förvaltningen viktigt att förlängningen av huvudnätet i Münchenbacken utformas så att risk för konflikt med gående minimeras.

- *Ny länk i huvudnätet i anslutning till Hornstull*

Förvaltningen har fått in flera synpunkter på att cyklister kommer ned i backen, från Långholmsgatan mot Lignagatan, i höga hastigheter vilket upplevs som otryggt. I närheten av den tänka nya länken finns även Hornstulls servicehus. Vid utformning av den nya länken är det enligt förvaltningen viktigt att ovannämnda omständigheter beaktas.

- *Ny länk i huvudnätet längs Krukmakargatan och S:t Paulsgatan*

Den nya länken passerar två parker inom Södermalms stadsdelsområde, Rosendal mindre och Mariatorget. Mariatorget är mycket välbesökt och utgör även ett viktigt gångstråk. När den nya parken i Rosendal mindre står klar, efter den nu pågående upprustningen, kommer parken sannolikt bli välbesökt av framförallt barnfamiljer. Det är enligt förvaltningen viktigt att hänsyn till gåendes behov till dessa parker beaktas vid utformningen av cykelstråket.

Nedan lämnar förvaltning synpunkter på föreslagna strategiska kopplingar som berör stadsdelsområdets parker:

- *Strategisk koppling Hammarby Sjöstad-Södermalm*

Förvaltningen ser positivt på den föreslagna strategiska kopplingen som innebär att en gång- och cykelbro anläggs mellan Norra Hammarbyhamnen (i höjd med Anna Lindhs park) och Hammarby sjöstad (i höjd med Ljusslingan). I det fallet att förbindelsen inte kan möjliggöras då den passerar över farleden i Hammarby kanal, vill förvaltningen lyfta behovet av att förbättra möjligheten till gång och cykling mellan Hammarby Kaj och Norra Hammarbyhamnen via Skansbron.

- *Strategisk koppling Hammarby Sjöstad-Nacka*

Förvaltningen ser positivt på den föreslagna strategiska kopplingen som skulle innebära avsevärt förbättrad tillgänglighet för gående och cyklister mellan Hammarbys sjöstad och Saltsjökvärn i ett attraktivt läge.

- *Strategisk koppling Lövholmen- Bergsunds strand*

Förvaltningen ser positivt på den föreslagna strategiska kopplingen som innebär att en gång- och cykelbro anläggs över Liljeholmsviken vilken skulle avlasta Liljeholmsbron och knyta ihop staden när innerstaden växer utanför tullarna.

Förvaltningen föreslår att stadsdelsnämnden överlämnar detta tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Ann-Christine Jenvén
Stadsdelsdirektör

Andreas Evestedt
Avdelningschef

Bilagor

1. *Cykelstaden – Cykelplan för Stockholm 2021* remissversion.
2. Cykelplan.
3. Cykelstaden, Reviderade stråk.

Attesterat av

Detta dokument har godkänts digitalt av följande personer:

Namn	Datum
Ann-Christine Jenvén, Stadsdelsdirektör	2021-09-30
Andreas Evestedt, Avdelningschef	2021-09-30