

**Handläggare**  
Henrik Grell  
08-508 87 529**Till**  
Trafiknämnden  
2022-04-21

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

### Förslag till beslut

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.

Gunilla Glantz  
FörvaltningschefMattias Lundberg  
AvdelningschefUlrika Persson  
Enhetschef**Trafikkontoret**  
TrafikplaneringFleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Växel 08-508 27 200  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
start.stockholm

### Sammanfattning

Trafikkontoret fick 2018 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). Utredningarna togs fram till trafiknämnden, och 2021 fick trafikkontoret också i uppdrag att ta fram reviderade riktlinjer till kommunfullmäktige. Syftet är att staden ska ha ett övergripande och enhetligt styrdokument som gäller för hela staden.

Styrdokumentet som föreslås ämnar att vägleda och ge stöd till tjänstepersoner vid beslut kring enklare hinder på gång- och cykelvägar med syftet att stoppa obehörig trafik. Vidare föreslås dokumentet ge svar till tjänstepersoner huruvida om ett enklare hinder som åtgärd kan väljas, vilka aspekter som behöver tas hänsyn till, hur hindret ska placeras samt val av hindertyp. Styrdokumentet redovisar också måttsatta typritningar.

### **Bakgrund**

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 förvaltningar 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.

### **Ärendets beredning**

Ett utkast till styrdokument har beretts på trafikkontoret. Därefter har det skickats på kontorsremiss till exploateringskontoret och till samtliga stadsdelsförvaltningar inom Stockholms stad.

### **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
- Tyskisser

### **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.

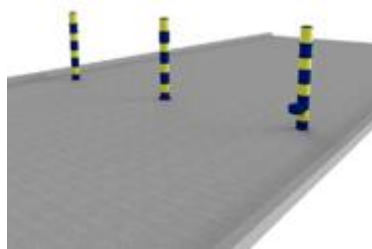
Eftergivna pollare erbjuder god framkomlighet för gående såväl som för cyklister. Eftergivna pollare är mer förlåtande än fasta hinder vid en eventuell kollision. Ur ett cykelperspektiv är därför eftergivna pollare det mest attraktiva hindret. I Styrdokumentet preciseras kravspecifikationen, se bilaga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

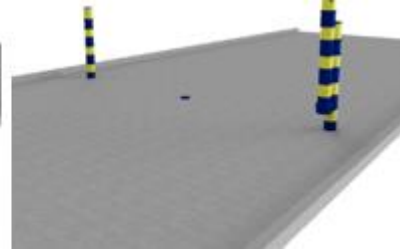
Vid beslut om att en pollare ska placeras ut ska också en bedömning göras av om hindret behövs året runt eller endast under sommartid. Det som avgör detta är hur prioriterad gång- och cykelvägen är och hur stort problemet med smittrafik är jämfört med den merkostnad som uppstår för drift och underhåll.

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

”Stockholmspollaren” 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 platspecifika 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.

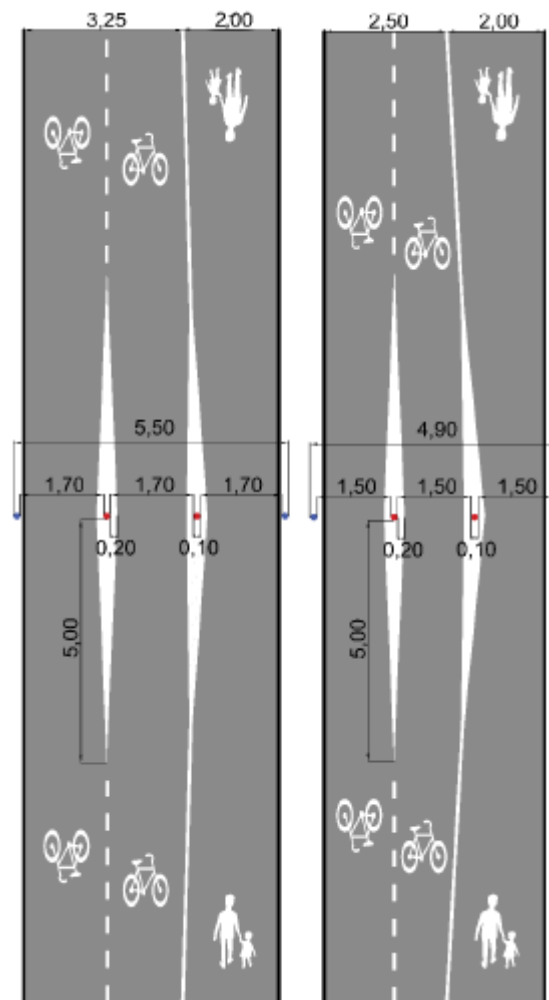
För att det valda hindret ska placeras så trafiksäkert som möjligt ska nedan riktlinjer följas;

- 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.

### **Trafikkontorets förslag**

Trafikkontoret föreslår att trafiknämnden godkänner för egen del styrdokumentet "Riktlinjer vid utplacering av enklare hinder på gång- och cykelvägar" och hemställer till kommunfullmäktige att godkänna nämndens beslut.

Vidare föreslår trafikkontoret att trafiknämnden ger förvaltningen 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 att trafiknämnden hemställer till kommunfullmäktige att ge exploateringskontoret och samtliga stadsdelsförvaltningar att använda de nya riktlinjerna.

### **Slut**

### **Bilagor**

1. Bilaga 1. Riktlinjer vid utplacering av enklare hinder på gång- och cykelvägar (2022)