

Handläggare
Eskil Swerkeresson
Telefon: 0850814020

Till
Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd
2021-10-28

Remiss av Cykelstaden - cykelplan för Stockholm 2021

Svar på remiss från Trafiknämnden, dnr T2021-00262

Förslag till beslut

1. Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Ärendet justeras omedelbart.

Sammanfattning

Cykelplanen från 2012 har reviderats och skickats ut på remiss till berörda förvaltningar och bolag.

I cykelplanen identifieras att det är en högre andel cykelresor i innerstaden, jämfört med övriga områden i Stockholms stad.

Cykelplanen har ett övergripande mål om att göra det enklare, tryggare och säkrare att cykla och att öka andelen och antalet cykelresor i Stockholm.

Det övergripande målet ska uppnås genom att arbeta med planeringsinriktningar, uppföljningsbara mål och åtgärder.

Förvaltningen ser positivt på att staden reviderar cykelplanen för att säkerställa att planeringsinriktningen är anpassad efter dagens förutsättningar.

Förvaltningens synpunkter på cykelplanen är framförallt kopplade till att den tydligare borde rikta in sig på att jämna ut skillnader i resvanor mellan innerstaden och omgivande områden.

Ett problem som förvaltningen identifierar är att huvudvägnätet och de primära stråken inte är tillräckligt finmaskiga i stadsdelsområdet, vilket innebär att invånare i stadsdelsområdet i högre grad hänvisas till det lokala cykelnätet i blandtrafik, jämfört med cyklister i innerstaden.

Bakgrund

Staden antog 2012 en cykelplan som skulle styra arbetet med att öka andelen cyklister i staden. En huvudinriktning i den planen var att förbättra förutsättningarna att arbetspendla med cykel och att utveckla cykelinfrastrukturen för att få fler att cykla överlag.

Trafikkontoret har nu gjort en revidering av planen och skickat den på remiss. För fullständig sammanställning över vilka som har tagit del av remissen, se bilaga 4.

Förvaltningen tog emot remissen den 4 maj 2021 och svar ska senast skickas till Trafikkontoret den 31 oktober 2021.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom avdelningen för Stadsmiljö och lokaler.

Ärendet

Cykelplanens syfte är att styra den långsiktiga planeringen av cykelinfrastrukturen i Stockholms stad. Samtliga nämnder och styrelser inom Stockholms stad, ska arbeta för att främja cykling och cykelplanen ska fungera som ett stöd i detta.

Enligt planen finns det flera fördelar med cykel som transportsätt, bland annat att det är kostnadseffektivt, miljövänligt och bidrar till trevliga stadsmiljöer.

Cykelplanen består av planeringsinriktningar, mål för cykeltrafikens utveckling, viktiga åtgärdsområden för att uppnå målen samt en beskrivning av det huvudsakliga cykelnätet.

Dagens cykelanvändning

I nulägesbeskrivningen från cykelplanen framgår det att cykel som färdmedel står för 11 procent av det totala antalet resor på vardagar och 6 procent av resorna på helger för boende i Stockholm. 16 procent av det totala antalet arbetsresor i Stockholm är på cykel. Geografiskt uppdelat är andelen arbetsresor för boende i söderort 10 procent, medan 26 procent av arbetsresorna för boende i innerstaden är på cykel. En liknande trend återspeglas i andel bilresor till arbete, med 10 procent i innerstaden och 24 procent i söderort.

Planeringsinriktningar

Det övergripande målet med cykelplanen är att göra det enklare, tryggare och säkrare att cykla och att öka andelen och antalet cykelresor i Stockholm. Cykelplanen anger följande sex planeringsinriktningar som ska bidra till måluppfyllnad:

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

För att styra och följa upp arbetet med planeringsinriktningarna och nå det övergripande målet från cykelplanen listas åtta mål för cykelplaneringen.

Andelen som cyklar ska öka

Målet i planen är att minst 25 procent av det totala antalet resor är med cykel 2040.

Antalet som cyklar ska öka

Antal cyklar som passerar stadens mätpunkter ska vara dubbelt så högt 2030 jämfört med det uppmätta antalet 2012.

Antalet som cyklar på vintern ska öka

Antal cyklister på vintern ska öka minst lika mycket som för övriga året.

Barns cyklande ska öka

Barn som cyklar anses vara positivt sett ur hälso- och självständighetsperspektiv, men är också en indikation på om cykelmiljön är trygg och säker.

Hela cykelresan ska vara trygg och säker

Stadens cykelnät ska vara sammanhängande och upplevas som tryggt och trafiksäkert i alla dess delar.

Passagera på det primära cykelnätet ska vara framkomliga och säkra

På de primära stråken ska olika åtgärder genomföras för att säkerställa att det går att korsa på ett enkelt och trafiksäkert sätt.

Medborgarnas upplevelse av Stockholm som en bra cykelstad ska öka

Stockholms invånare ska i högre utsträckning än idag uppleva att Stockholm är en bra cykelstad.

Upplevelsen av trafiksäkerhet för cyklister ska öka

Målet ska mäta hur Stockholms invånare upplever trafiksäkerheten för cyklister. Enligt cykelplanen är både den faktiska trafiksäkerheten, till exempel antal cykelolyckor, såväl som den upplevda trafiksäkerheten är viktiga aspekter för cykelplaneringen.

Åtgärdsområden för enkel och säker cykling

Cykelplanen anger flera åtgärdsområden som ska bidra till att utvecklingen följer planeringsinriktningarna och att målen uppfylls.

Ett centralt åtgärdsområde handlar om att förbättra utformningen av stadens cykelnät. Konkreta åtgärder innefattar att planeringen av cykelbanor ska följa standarden från cykelplanen och att stadens ska tillåta cykling åt båda hållen på enkelriktade gator. Stadens cykelnät ska vara dimensionerat för att olika typer av cyklister ska kunna använda det utan att hindra varandra, vilket ofta innebär att det ska finnas tillräcklig bredd för säkra omkörningar.

Cykelplanen anger att tydlig vägvisning ska bidra till att öka orienterbarheten för stadens cyklister. De primära stråken föreslås få en särskild vägvisning, med till exempel skyltar och vägmålning. Vidare lyfter cykelplanen att den befintliga cykelinfrastrukturen ska fortsätta byggas ut, med särskild fokus på att förstärka kopplingar mellan det primära cykelnätet. Utbyggnaden ska också prioritera att koppla samman cykelnätet med olika målpunkter, såsom idrottsplatser.

Vidare står det i cykelplanen att ett låncykelsystem är en viktig aspekt i en välfungerande cykelinfrastruktur. Låncyklar kan användas både av besökare och sporadiska cyklister utan egna cyklar, såväl som cyklister som inte alltid har tillgång till sin egen cykel.

Framkomligheten för cyklister är ett viktigt åtgärdsområde i cykelplanen. Cyklister ska kunna hålla en jämn hastighet, bland annat genom att cyklister prioriteras vid korsningar, att trafikfarliga hinder undviks och att påverkan från vägarbeten minimeras.

Drift och underhåll av stadens cykelnät ska hålla hög kvalitet och möjliggöra cykling året om. Trafikkontoret ansvarar för det primära

cykelnätet och det innefattar även sträckor som går genom parkmark som stadsdelsförvaltningar ansvarar för. Detta ska bidra till en högre enhetlighet på vägunderhåll och väghållning. En konkret åtgärd för att förbättra möjligheterna att cykla vintertid är utökad sopsaltning, och cykelplanen föreslår att gångbanor i anslutning till cykelbanor även ska sopsaltas då det är möjligt.

Cykelplanen lyfter vidare att cykelparkering är ett viktigt område för att förbättra möjligheterna för cyklister i staden. Parkeringar ska finnas i anslutning till målpunkter, så som idrottsplatser, muséer, handelsplatser och kollektivtrafikknutpunkter.

Cykelvägnätet i Stockholms stad

Cykelplanens cykelvägnät är uppdelat i tre olika kategorier av cykelstråk, enligt nedan.

Primära stråk

De primära cykelstråken ska vara utformade så att alla kategorier av cyklister ska känna sig trygga och säkra att använda dem. Detta uppnås genom friliggande breda cykelbanor och korsningar som är väl anpassade för cykeltrafik.

De primära stråken är ofta del av de regionala cykelstråken, och kopplar samman stadsdelar inom Stockholms stad, såväl som Stockholm med grannkommuner. Av de olika kategorierna är de primära stråken bäst utformade för höga flöden av cyklister.

Huvudcykelnät

Huvudcykelnätet är ett finmaskigt komplement till de primära stråken. Syftet är att koppla samman stadsdelar och olika målpunkter i staden med primära stråk.

Cykelbanor i huvudcykelnätet ska om möjligt vara friliggande från bilvägar och ska vara breda nog så att omkörning är möjlig.

Lokalt cykelnät

Det lokala cykelnätet ligger utanför det utpekade cykelnätet och syftar till att möjliggöra cykling inom stadsdelar, samtidigt som det ska kopplas samman med huvudcykelnätet och/eller primära stråk. För att det ska vara säkert att cykla på det lokala cykelnätet är de hastighetsbegränsande till 30 km/h.

För att erbjuda säkra trafikmiljöer för barn och ungdomar, ska delar av det lokala cykelnätet som ligger i anslutning till målpunkter för de målgrupperna om möjligt utformas enligt samma standard som huvudcykelnätet.

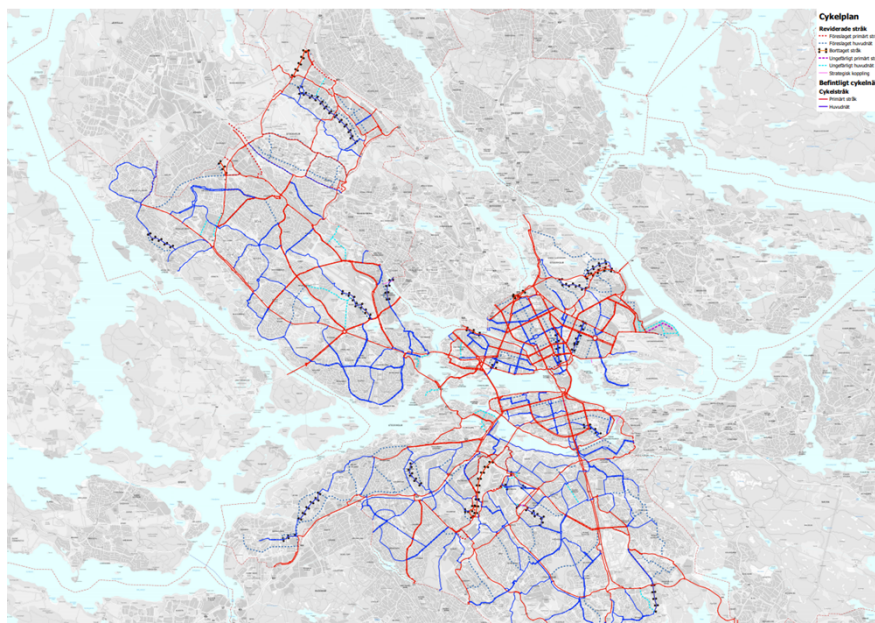


Bild 1. Förslag på cykelnät i Stockholm från cykelplanen

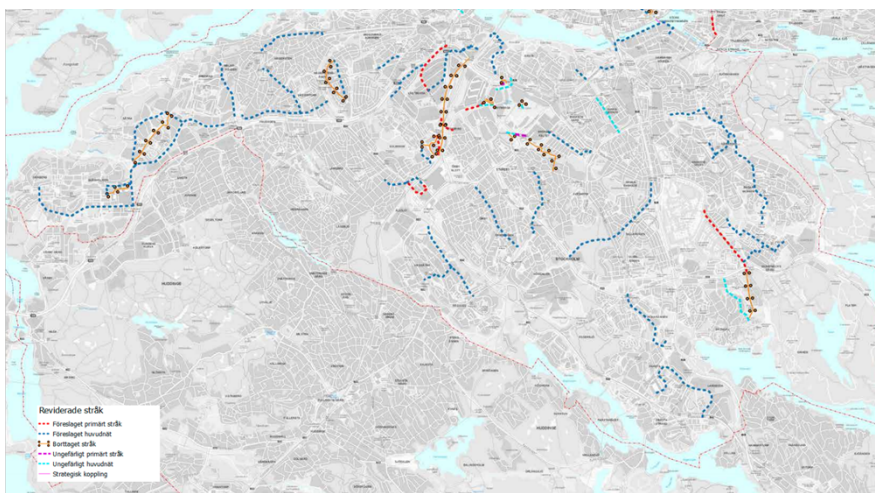


Bild 2. Förslag på reviderade stråk i södra Stockholm från cykelplanen.

Synpunkter och förslag

Förvaltningen ser positivt på att staden reviderar cykelplanen för att säkerställa att planeringsinriktningen är anpassad efter dagens förutsättningar. I linje med vad som står i cykelplanen, anser förvaltningen att cykeln ska ha en central plats i planeringen för att skapa en hållbar stadsutveckling, där bilismens inflytande och påverkan på stadens miljöer och människor kan minska.

Enskede-Årsta-Vantör stadsdelsförvaltning
Stadsmiljö och lokaler

Slakthusplan 8 A
Box 81
121 22 Johanneshov
Växel 08-508 14 000
Fax
eav@stockholm.se
stockholm.se

Förvaltningen noterar att statistik för resvanor i Stockholm påvisar stora skillnader mellan innerstaden och övriga Stockholm. I södra Stockholm är det cirka 16 procentenheter lägre andel cykelresor samt 14 procentenheter högre andel bilresor av det totala antalet

arbetsresor. Denna skillnad anser förvaltningen att cykelplanen bör fokusera mer på att utjämna, parallellt med arbetet mot det övergripande målet om att öka andel och antal cykelresor i hela staden.

De primära stråken kan vara en strategi för att uppmuntra boende utanför innerstaden att cykla till arbete, men förvaltningen anser att det krävs mer riktade insatser för att jämna ut skillnaderna från statistiken. Det kan till exempel handla om att i högre grad koppla samman målpunkter på en mer lokal nivå, till exempel för att öka möjligheten för föräldrar att hämta och lämna barn på förskola, skola och till fritidsaktiviteter utan bil.

Kartan med cykelvägnätet i Stockholm stad från Cykelplanen (se bild 1), visar att huvudvägnätet och de primära stråken är mer finmaskiga i innerstaden jämfört med områdena utanför. Det innebär att cyklister utanför innerstaden i större utsträckning hänvisas till att cykla i blandtrafik utmed det lokala cykelvägnätet. För att vidare utjämna skillnaderna mellan innerstad och områden utanför, efterfrågar förvaltningen mer finmaskiga nät som minst uppfyller standard för huvudvägnät i stadsdelsområdet.

Ett konkret exempel där cyklister hänvisas till blandtrafik är Ripsavägen, som kopplar samman Högdalen och Örby. Utmed vägen finns idag en förskola som planeras att byggas ut, och staden planerar även att bygga en skola där. Förvaltningen anser att detta skulle kunna vara en gata som är lämplig att komplettera med friliggande cykelbanor för att skapa förutsättningar för föräldrar, ungdomar och barn att cykla till och från skola och förskola på ett säkert sätt.

Exempel på en annan målpunkt inom stadsdelsområdet som inte ligger utmed primära stråk eller huvudcykelnätet är Östberga centrum, där det bland annat finns skola, förskola, kulturhus och parklek. Det finns även planer på att bygga studentbostäder där, så förvaltningen bedömer att det är ett område med behov av säkra cykelvägar.

Ormkärr och Hagsätra är heller inte sammankopplade med primära stråk eller med huvudcykelnätet. I bild 1 och bild 2 går det att se att en ny sträckning av huvudcykelnätet är inritat från Hagsätravägen i riktning mot Ormkärr. Utmed denna sektion ligger målpunkter som Hagsätra idrottsplats och Hagsätra centrum, men den nya delen av huvudcykelnätet slutar innan Huddingevägen.

Förvaltningen tar upp tre exempel ovan, men den sammanlagda bedömningen är att det är flera områden och målpunkter i stadsdelsområdet som endast går att nå genom att cykla i blandtrafik. Ett finmaskigare nät av primära stråk och huvudvägnät, som i innerstaden, skulle förbättra orienterbarheten och möjligheterna att cykla trafiksäkert mellan målpunkter i stadsdelsområdet. Detta kan på sikt utjämna den geografiska skillnaden i andelen och antalet cykelresor, och bidra till mer jämlika mobilitetsförutsättningar i staden.

Enligt cykelplanen är låncyklar en viktig del i en fungerande cykelinfrastruktur, och förvaltningen vill därför lyfta att det är viktigt att det finns god tillgång till ett låncykelsystem i hela staden. Förvaltningen bedömer att det skulle kunna bidra till att jämna ut resvanor mellan innerstaden och övriga staden.

Förvaltningen har noterat att det i bilaga 2b på sidan 40 står Årdalsvägen istället för Årdalavägen på två ställen, och detta bör korrigeras.

Barnperspektiv

Barn gynnas på många olika sätt av en väl fungerande och trafiksäker cykelinfrastruktur. När föräldrar lämnar sina barn på förskola till fots eller på cykel, minskar biltrafik i anslutning till dem. Detta har många fördelar, framförallt eftersom det blir en trafiksäkrare miljö.

Cykel är samtidigt ett fordon som kan bidra till större självständighet hos barn och ungdomar, och förbättrad hälsa. Detta eftersom de själva kan cykla mellan hem, skola och aktiviteter och slipper då en beroendeställning till föräldrar som behöver skjutsa dem. En grundförutsättning för att föräldrar ska låta sina barn och ungdomar cykla är att det upplevs som säkert, och cykelinfrastrukturen behöver därför erbjuda trafiksäkra förutsättningar för cyklister.

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

Bilagor

1. Bilaga 1a Cykelstaden – Cykelplan för Stockholm 2021 remissversion
2. Bilaga 1b Reviderade stråk
3. Bilaga 1c: Reviderade stråk karta
4. Bilaga 3: Sändlista för remiss av förslag på reviderad cykelplan för Stockholms stad

Attesterat av

Detta dokument har godkänts digitalt av följande personer:

Namn	Datum
Anders Carstorp, Stadsdelsdirektör	2021-10-13
Kersti Tagesson, Avdelningschef	2021-10-11