

PM Rotel V (Dnr KS 2018/1462)**Kategorisering av cykelnätet**

Remiss från Trafikverket

Remisstid den 19 januari 2019

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i promemorian.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Föredragande borgarrådet Daniel Helldén anför följande.**Ärendet**

Trafikverket har identifierat ett behov av att utveckla en nationellt enhetlig modell för kategorisering av cykelnätet och föreslår att alla cykelvägar i den nationella vägdatabasen ska benämnas cykelstråk. Cykelstråken ska preciseras som en av fyra kategorier; regionalt cykelstråk, huvudecykelstråk, lokalt cykelstråk eller sommarcykelstråk. Vissa särskilda cykelsträckor, som även bitvis kan utgöras av bilväg, ska benämnas turismcykelled.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret och trafiknämnden. Trafikkontoret har svarat med ett kontorsyttrande.

Stadsledningskontoret ställer sig i grunden positivt till Trafikverkets ambition om att skapa gemensamma kriterier och standarder för cykelnätet men anser att standarder bör vara frivilliga och rådgivande för kommunerna och tas fram i samverkan mellan kommuner, regioner och Trafikverket. Stadsledningskontoret anser vidare att de föreslagna kategorierna inte stämmer fullt ut med hur Stockholms stads cykelnät är klassificerat och att klassificeringen behöver utformas så att den är relevant och applicerbar i såväl större som mindre kommuner och i såväl tät som glest bebyggd miljö.

Trafikkontoret välkomnar ansatsen i förslaget men instämmer i att standarder bör vara frivilliga och rådgivande för kommunerna och tas fram i samverkan mellan kommuner, regioner och Trafikverket, att de föreslagna kategorierna inte stämmer med hur Stockholms stads cykelnät är klassificerat och att klassificeringen behöver utformas så att den är relevant och applicerbar i såväl större som mindre kommuner och i såväl tät som glest bebyggd miljö.

Mina synpunkter

Stockholms infrastruktur ska främja effektiva och hållbara transporter samt god framkomlighet. För detta syfte satsas en och en halv miljard kronor under mandatperioden för att öka framkomligheten för gående, cyklister och kollektivtrafiken.

Trafikverket föreslår ett antal förändringar som sammantaget syftar till att standarder för utformning, underhåll och framkomlighet av cykelnätet ska vara likartade över landet oavsett väghållare. Det ska vara tydligt för cyklister vad som kan förväntas på olika slags cykelstråk, vilket är en mycket god ambition och leder till att cykel ses som ett eget trafikslag som förtjänar samma goda standarder som länge rått för biltrafiken.

Som remissinstanserna framhåller är Stockholms cykelnät redan kategoriserat i tre olika slags stråk: pendlingsstråk, huvudstråk och lokalstråk. Regionala cykelstråk pekas även ut i samarbete med Trafikverket, Stockholms läns landsting och Länsstyrelsen. Förslaget från Trafikverket skulle antingen behöva utökas med fler kategorier eller möjliggöra viss flexibilitet utifrån lokala och regionala förhållanden, för att kunna vara relevant och applicerbart i Stockholms stad.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i promemorian.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Stockholm den 2 januari 2019

DANIEL HELLDÉN

Bilagor
Remissen

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Remissammanställning

Ärendet

Trafikverket har identifierat ett behov av att utveckla en nationellt enhetlig modell för kategorisering av cykelnätet och föreslår ett antal förändringar som sammantaget syftar till att användningen av cykelvägarna kan beskrivas tydligt.

Trafikverket föreslår att alla cykelvägar i den nationella vägdatan ska benämnas cykelstråk. Cykelstråken ska preciseras som en av fyra kategorier; regionalt cykelstråk, huvudcykelstråk, lokalt cykelstråk eller sommarcykelstråk. Vissa särskilda cykelsträckor, som även bitvis kan utgöras av bilväg, ska benämnas turismcykelled.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret och trafiknämnden. Trafikkontoret har inkommit med ett kontorsyttrande.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 5 december 2018 har i huvudsak följande lydelse.

Av kommunfullmäktiges budget 2019 framgår att Stockholms infrastruktur ska främja effektiva och hållbara transporter samt god framkomlighet. För detta syfte ska en och en halv miljard kronor satsas under en fyraårsperiod för att öka framkomligheten för gående, cyklister och kollektivtrafiken.

Stadsledningskontoret ställer sig i grunden positivt till Trafikverkets ambition att skapa förutsättningar för att stat och kommuner ska komma överens om gemensamma kriterier och standarder för utformning, underhåll och konstruktion samt att skapa ett tydligt cykelnät med enhetlig struktur.

Stadens arbete med cykelinfrastrukturen utgår från den långsiktiga planering som togs fram i *Cykelplan Stockholm 2012*, beslutad av kommunfullmäktige den 18 februari 2013 (Dnr 314-1559/2012). Här kategoriserades Stockholms cykelvägnät i tre olika slags stråk: pendlingsstråk, huvudstråk och lokalstråk. I Stockholms län finns sedan 2014 en regional cykelplan gemensamt framtagen av Trafikverket, Stockholms läns landsting och Länsstyrelsen, där regionala cykelstråk pekats ut. I båda dessa dokument finns beslut om riktlinjer och rekommendationer för utformning och standard för drift och underhåll för cykelvägar.

Stadsledningskontoret anser därför att utgångspunkten för eventuella nya standarder, utifrån de av Trafikverket föreslagna kategorierna, bör vara att de ska vara frivilliga och rådgivande för kommunerna och att de ska tas fram i samverkan mellan kommuner, regioner och Trafikverket.

Det kan konstateras att de av Trafikverket föreslagna kategorierna inte stämmer fullt ut med hur Stockholms stads cykelnät är klassificerat. Stadsledningskontoret anser att en klassificering av cykelnätet behöver utformas så att den är relevant och applicerbar i såväl större som mindre kommuner och i såväl tät som glest bebyggd miljö. Förslaget skulle antingen behöva utökas med fler kategorier eller möjliggöra viss flexibilitet utifrån lokala och regionala förhållanden.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen anser remissen besvarad i enlighet med vad som sägs i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Trafikkontoret

Trafikkontorets kontorsyttrande daterat den 29 november 2018 har i huvudsak följande lydelse.

Ansatsen i förslaget är i grunden bra. Stockholms stads långsiktiga inriktning är att förbättra förutsättningarna för cykeltrafiken genom att skapa en välfungerande infrastruktur med utgångspunkten att cykel är ett eget trafikslag och en lika naturlig del av transportsystemet som bil- och kollektivtrafiken.

Stockholms stad medverkar även till genomförande av den regionala cykelplanen, både genom att investera i stadens delar av de regionala stråken, och genom samverkan och samordning med regionala aktörer och andra kommuner kring bland annat planering, kommunikation och vägvisning.

Inledning, syfte och mål

Huvudsyftet i förslaget är att ta fram en kategorisering för cykelvägar för att tydligare kunna beskriva och kravställa standard för utformning, underhåll och konstruktion, och att skapa ett tydligt cykelnät med enhetlig struktur.

I Stockholms län finns sedan 2014 en regional cykelplan framtagen av Trafikverket, Stockholms läns landsting och Länsstyrelsen, där regionala cykelstråk pekats ut. Rekommendationerna vad gäller standard för utformning och funktion överensstämmer i stort med motsvarande i Stockholms stads cykelplan från 2012, som beslutades av kommunfullmäktige 2013. Gemensamma riktlinjer för regional cykelvägvisning har tagits fram i nära samverkan mellan Stockholms stad och det regionala cykelkansliet i Stockholms län.

Då det redan finns beslutade riktlinjer och rekommendationer för utformning och standarder för drift och underhåll för cykelvägar i såväl kommuner som i regionala planer bör utgångspunkten vara att eventuella nya standarder utifrån de föreslagna kategorierna är frivilliga och rådgivande för kommunerna och tas fram i samverkan mellan kommuner, regioner och Trafikverket.

Det behöver klargöras hur en sådan process förhåller sig till de riktlinjer som återfinns i exempelvis VGU och GCM-handboken, och möjliga utvecklingar och uppdateringar av dessa.

Presentation av förslag, kategorisering av cykelnätet

Förslaget innebär dels att två nya företeelsetyper införs i NVDB, Cykelstråk och Turismcykelled, och att den befintliga företeelsen C-cykelled tas bort.

Trafikkontoret har inget generellt att erinra angående nya och borttagna företeelsetyper, men anser att det behöver klargöras hur befintliga dataslag som GCM-vägtyp förhåller sig till den nya föreslagna företeelsetypen Cykelstråk. Kontoret utgår från att dataslaget GCM-vägtyp inte påverkas av de nya företeelserna.

Förslaget presenterar fyra kategorier för cykelvägar inom företeelsetypen Cykelstråk – *Regionalt cykelstråk, Huvudcykelstråk, Lokalt cykelstråk och Sommarcykelstråk*.

De föreslagna kategorierna stämmer inte fullt ut med det sätt Stockholms stads cykelnät är klassificerat i cykelplanen från 2012, och hur det förhåller sig till det regionala cykelnätet utpekade i den regionala cykelplanen för Stockholms län. Förslaget är därmed inte tydligt och enkelt applicerbart för cykelvägnätet i Stockholms stad.

Stockholms cykelvägnät har inventerats och klassificerats i tre olika slags stråk: pendlingsstråk, huvudstråk och lokalstråk.

Enligt cykelplanen utgör *pendlingsstråken* ett övergripande cykelvägnät där bredder och standard möjliggör att cyklister som tar sig fram med olika hastigheter och med olika förutsättningar kan känna sig trygga och säkra. Stråken kännetecknas av breda cykelbanor

eller - fält med bra framkomlighet, trafiksignaler anpassade till cykeltrafiken och hög standard på drift och underhåll. Cykelplanens pendlingsnät skapar ett sammanhängande system som knyter ihop stadsdelarna och ger möjlighet för grannkommunerna att kopplas ihop med Stockholm.

Huvudstråken är tänkta att användas av cykeltrafik som har målpunkter i olika stadsdelar, och är även länkar till pendlingsstråken.

Lokalstråken används av cyklister som har målpunkter inom den egna stadsdelen/området. På lokalgatunätet som är hastighetsbegränsat till 30 km/h kan cyklisterna cykla i blandtrafik.

De regionala stråken i Stockholms län utgår till stor del från pendlingsstråken i Stockholms cykelplan. Det betyder att pendlingsnätet i Stockholm också utgör del av det regionala nätet, men där stråkens förlängning pekats ut över kommungränsen till kranskommuner och övriga länet.

Definitionen i förslaget av *regionala cykelstråk* som stråk som binder ihop tätorter stämmer således inte helt överens med planeringen i Stockholm, och existerar endast på marginalen i Stockholms stad och regioncentrum i Stockholms län. Till exempel är de flesta viktiga pendlingsstråk genom centrala Stockholm, som Vasagatan, Skeppsbron och Norr Mälarderstrand även delar av regionala stråk. De regionala stråken/pendlingsstråken genom centrala Stockholm fyller dessutom ofta flera funktioner.

Förslagets *huvudcykelstråk* synes motsvara ett mellanting mellan pendlings- och huvudstråk i Stockholms cykelplan, men kan även vara del av regionala stråk. De *lokala cykelstråken* blir på samma sätt ett mellanting av huvud- och lokala stråk i Stockholm.

”*Sommarcykelstråk*” är inget begrepp som Stockholms stad använder, och det är därför svårt att förhålla sig till detta och vad det kan innebära. Kategorin behöver förtydligas.

Det kan också finnas skäl att hålla isär klassificering av befintlig infrastruktur med planens funktion som underlag för utbyggnad. Flertalet huvudcykelstråk och några pendlingsstråk i Stockholms cykelplan anger önskad utbyggnad och kan i dagsläget utgöras av saknade länkar med cykling i blandtrafik. Planens stråkdefinitioner blir då ett planeringsunderlag vid utbyggnad och i samband med exploateringar.

När stråken väl är utbyggda blir definitionerna en vägledning för nivån på drift och underhåll, där stora delar av pendlingsnätet exempelvis vinterunderhålls genom sopsaltning.

En klassificering av cykelnätet behöver utformas så att den är relevant och applicerbar i såväl större som mindre kommuner, och i tät respektive gles bebyggd miljö. Förslaget skulle antingen behöva utökas med fler kategorier eller möjliggöra viss flexibilitet utifrån lokala och regionala förhållanden.

Framtida arbete

I avsnittet skissas på förslag till vidare arbete, och ges ett exempel på hur ytterligare uppdelning kan se ut. En sådan tänkbar uppdelning synes vara ”primär användning” av olika kategorier cykelvägar.

Det kan ifrågasättas om klassificering utifrån olika användning tillräckligt väl speglar de olika slags cykelresor som förekommer, inte sällan på samma stråk. Oavsett typ av stråk bör cykelinfrastrukturen utformas så att alla kan färdas tryggt och säkert oavsett ärende och förutsättningar.