

Handläggare
Sofia Regnell
Telefon: 0850809021

Till
Östermalms stadsdelsnämnd
2021-10-28

Cykelstaden - Cykelplan för Stockholm 2021

Svar på remiss från trafikkontoret, dnr T2021-00262

Förslag till beslut

Remissen besvaras med förvaltningens tjänsteutlåtande.

Sammanfattning

Syftet med Cykelstaden – Cykelplan för Stockholm 2021 är att lägga fast en långsiktig inriktning för cykelplaneringen i Stockholms stad, med sikte på 2040. Det övergripande målet är fortsatt att öka såväl antalet som andelen cyklister. Detta genom att göra det enklare och säkrare att cykla, men med ett utökat fokus på att underlätta vardagscykling i bred bemärkelse, där cykeln både är ett effektivt transportmedel och en del av ett attraktivt stadsliv. En större mångfald av såväl cyklister som fordon ställer krav på en fortsatt ambitiös utbyggnad och noggrann utformning av cykelinfrastrukturen.

Förvaltningen är positiv till framtagandet av den nya cykelplanen och stadens satsning på ökad cykling i Stockholm. Staden växer med både förtätningar och stadsutvecklingsprojekt och stor utveckling inom området har skett med ny lagstiftning och innovationer. När staden växer och förtätas behöver fler människor kunna förflytta sig på samma yta. Cykling är också ett tyst och fossilbränslefritt transportmedel som bidrar till målet om minskad klimatpåverkan och till folkhälsan genom ökad fysisk aktivitet.

Förvaltningen vill framhålla vikten av att fortsätta utveckla arbetet kring ökad säkerhet och trygghet i takt med att cykelinfrastrukturen byggs ut. Både vad gäller fotgängare som rör sig i anslutning till cykelvägar och för cyklister i förhållande till övrig trafik.

Östermalms stadsdelsförvaltning
Parkmiljöavdelningen norra innerstaden

Karlavägen 104
Box 24 156
10451 Stockholm
Växel 08-50810000
Fax
ostermalm@stockholm.se
<http://www.stockholm.se/ostermalm>

Bakgrund

Trafikkontoret har remitterat Cykelstaden – Cykelplan för Stockholm 2021 till bland annat Östermalms stadsdelsnämnd för besvarande. Yttrandet ska vara trafikkontoret tillhanda senast den 31 oktober 2021. Förvaltningen har tidigare lämnat synpunkter på en remissversion av Cykelstaden – Cykelplan för Stockholm 2021,

då den var ute på kontorsremiss hösten 2020. Dessa synpunkter gällde främst detaljplanering vid genomförandet av planen på vissa sträckor. Förvaltningen kommer ha med sig och lyfta i dialogen med trafikkontoret vid genomförandet av planen.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts av parkmiljöavdelningen norra innerstaden. Östermalms pensionärsråd har också inkommit med synpunkter på remissen.

Ärendet

Det finns många fördelar för staden att satsa på cykling. 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, för många olika typer av resor. Det är ett tyst och fossilfritt transportmedel utan utsläpp av vare sig växthusgaser, partiklar eller andra emissioner. Ökad cykling kan på flera sätt också bidra till välmående för individen och bättre folkhälsa. Cykeln är en naturlig beståndsdel i den täta staden med attraktiva gaturum och miljöer. Ju tätare och mer gång- och cykelvänlig en stad är, desto fler går och cyklar.

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

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. Den reviderade cykelplanen ska enligt uppdraget fokusera på utformning av kompletta nätverk av cykelbanor som skapar möjligheter för alla att känna sig trygga på stadens infrastruktur för cykling.

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. Den reviderade cykelplanen har döpts till Cykelstaden – Cykelplan för Stockholm 2021.

Stockholms stads framkomlighetsstrategi slår fast att en större andel resor ska ske med kollektivtrafik, cykel eller till fots. Både den reviderade och den ursprungliga cykelplanen identifierar vilka insatser och åtgärder som bäst främjar cykeltrafiken. Andra viktiga mål är att göra det lättare att gå, öka framkomligheten för kollektivtrafiken och tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning samt förbättra förutsättningarna för näringslivets transporter. Vissa platser har höga vistelsekvaliteter eller är viktiga för stadens grönstruktur. Ibland går det att förena dessa mål och ibland är de motstridiga. Vad som är lämplig avvägning mellan dessa intressen varierar eftersom varje plats har sina unika förutsättningar. Denna plan ökar kunskapsunderlaget och gör det därmed lättare att göra medvetna val.

Sedan den senaste cykelplanen för Stockholm antogs 2012 har staden utvecklats med nya bostadsområden och utbyggd väg- och spårinfrastruktur, samtidigt som det tillkommit nya planer, strategier och mål som berör cykling, både i staden och regionen. En nationell cykelstrategi har beslutats av regeringen och ett nationellt kunskapscentrum för forskning och utbildning om cykling inrättats. Stockholms stad kommer 2022 ha investerat över 2 miljarder kronor i cykelinfrastruktur på 10 år, och fler och fler stockholmare väljer cykeln för att få vardagen att fungera. Trafiklagstiftningen har utvecklats avseende cykeltrafik, innovationer möjliggör nya lösningar och en större mångfald av fordon som elcyklar, lastcyklar och annan mikromobilitet innebär både möjligheter och utmaningar. Nya planeringsideal med fokus på hälsosamma och attraktiva städer har vuxit sig starkare både nationellt och internationellt.

Cykeltrafik i Stockholm idag

Trafikkontoret mäter cykelflöden kontinuerligt och resvaneundersökningar kan hjälpa till att fördjupa bilden av hur resandet ser ut. Det finns också data om de trafikolyckor som drabbar cyklister, liksom undersökningar som ger en bild av stockholmarnas åsikter om cykling.

Cyklingen ökar

Mätningarna visar på en långsiktigt uppåtgående trend för cyklingen i Stockholms stad sedan början av 1990-talet. 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.

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. Utvecklingen går ändå åt rätt håll vad gäller de allvarliga olyckorna, med svårt skadade och omkomna cyklister. Samtidigt har cykeltrafiken över innerstadssnittet ökat med 40 procent under samma period. Det ser alltså ut att ha blivit relativt sett säkrare att cykla i Stockholm avseende risken att skadas allvarligt eller omkomma. Det sker relativt få olyckor där cyklister och fotgängare kolliderar. De utgör mindre än 2 procent av trafikolyckorna.

Stockholmarnas åsikter om cykling

Staden genomför mer eller mindre regelbundet medborgarenkäter som mäter människors uppfattning i olika frågor, bland annat trafikrelaterade. I stadsledningskontorets medborgarenkät 2019 svarar nästan 7 av 10 av de tillfrågade stockholmarna att det på det hela taget är lätt att ta sig fram i Stockholm på cykel. Endast 3 av 100 svarar att det inte stämmer alls. I medborgarenkäten hösten 2020 uppgav nästan hälften av de svarande att de är nöjda med tillgången till cykelbanor i Stockholm och möjligheten att ta sig fram på cykel. Endast drygt 1 av 10 uppgav att de är missnöjda.

Nöjdheten är inte lika stor med trafiksäkerheten för fotgängare och cyklister. Jämfört med tidigare undersökningar har andelen nöjda minskat och är 2020 endast 31 procent. Det är lika många som är missnöjda. Nöjdheten med tillgången på cykelparkering har ökat över tid.

Östermalms stadsdelsförvaltning
Parkmiljöavdelningen norra innerstaden

Karlavägen 104
Box 24 156
10451 Stockholm
Växel 08-50810000
Fax
ostermalm@stockholm.se
stockholm.se

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. Planeringsinriktningarna bidrar till och följs upp genom

preciserade mål, och utgör grunden för hur staden arbetar med åtgärdsområden för genomförande av planen.

1. Gör det enkelt, tryggt och säkert att cykla

Det ska bli enklare, tryggare och säkrare att cykla i Stockholms stad året runt, för dem som redan cyklar och för att få fler att cykla. Med en självförklarande logisk infrastruktur där det är lätt att hitta och som både är och upplevs trafiksäker kan cykeln bli en lika naturlig del av transportsystemet som bil- och kollektivtrafiken.

2. Underlätta vardagscykling i bred bemärkelse

Cykeln ska vara ett självklart möjligt val för alla typer av ärenden och på så sätt också bidra till rörelse i vardagen. Cykling ska vara enkelt till och från arbete och studier, för barn och föräldrar till skola och fritidsaktiviteter, liksom för inköps- och andra service- och besöksresor – vardag som helg. Det ska finnas möjlighet att parkera cykeln nära målpunkten på ett tryggt sätt så att risken att den stjäls eller utsätts för skadegörelse är liten.

3. Skapa ett sammanhängande cykelnät

Genom ett sammanhängande och komplett nätverk av säkra cykelvägar och cykelvänliga gator med god framkomlighet skapas möjligheter för alla oavsett förutsättningar att känna sig trygga på hela resan. Nätet behöver både möjliggöra regional cykling och vara finmaskigt för tillgänglighet till lokala målpunkter. Då kan både antalet och andelen som cyklar öka.

4. Planera för cykeln som en del i stadslivet

Cykeln är både ett transportmedel och en del i ett attraktivt stadsliv. God planering och utformning för cykel kan tillsammans med gång, kollektivtrafik, grönska och ytor för vistelse bidra till en levande stad med människovänliga gator. På sådana gator är det också lätt och trevligt att cykla, men även att stanna längs vägen. Cyklisten som stannar blir en fotgängare. Ur ett cykelperspektiv är det därför även viktigt att planera för tillräckliga ytor för gående.

5. Möjliggör för en mångfald av cyklister och fordon

Genom att utgå från de ovana och osäkra cyklisterna och de fordon som har störst krav på infrastrukturen blir cykelinfrastrukturen trygg och funktionell för alla typer av cyklister och deras olika fordon, såväl dagens som morgondagens. Staden behöver planera för 8-åringar och 80-åringar, och beakta behoven hos både stora lastcyklar och små elsparkcyklar i planering och detaljutformning. Cykelbanorna behöver hantera olika tempon och förmågor och tryggheten på skolvägar och på vägar till lek, idrotts-, kultur- och fritidsaktiviteter ges särskild omsorg.

6. Uppmuntra innovation och smarta lösningar

De senaste årens arbete med att utveckla cykelarbetet genom försök och enklare effektiva åtgärder med god måluppfyllelse bör fortsätta. Nya innovativa lösningar inom olika områden kan underlätta för cykling inom ramen för befintligt regelverk och ge underlag för en utvecklad lagstiftning som gynnar cyklingens potential.

Mål i Cykelplanen

Det långsiktiga övergripande målet är att det ska bli enklare och säkrare att cykla och att andelen och antalet cyklister ska öka. Planeringsinriktningarna beskriver hur staden ska planera för att uppnå detta. Det övergripande målet och planeringsinriktningarna kompletteras av uppföljningsbara mål som presenteras i detta kapitel.

A. Andelen som cyklar ska öka

Syftet med målet är att följa utvecklingen av stockholmarnas alla cykelresor som andel av det totala resandet. Andelen av stockholmarnas resor som sker med cykel ska vara minst 25 procent år 2040. Målet mäts genom resvaneundersökningar och bör gälla genomsnittlig färdmedelsfördelning för hela veckan, alternativt andelen boende i Stockholms stad som anger cykel som det huvudsakliga färdmedlet. Målet bidrar till regionalt mål om ökad andel cykelresor.

B. Antalet som cyklar ska öka

Syftet med målet är att följa utvecklingen av cykeltrafiken på olika platser och i staden som helhet. Antalet passager med cykel i stadens mätpunkter ska fördubblas mellan 2012-2030, med en fortsatt ökning därefter. Uppföljningen sker utifrån det rullande femårsmedelvärdet av årliga manuella räkningar, eller med nya och utvecklade metoder som ger en tillförlitlig bild av utvecklingen i innerstadssnittet, Saltsjö-Mälarsnittet, Citysnittet och mätpunkter i ytterstaden.

C. Antalet som cyklar på vintern ska öka

Syftet med målet är att mäta vintercykling, för att följa också den utvecklingen med syftet att öka cyklingen året om. Ökningen bör vara lika stor eller större än för cykeltrafiken i stort. Målet följs upp utifrån 5-årsmedelvärden i ett urval fasta mätstationer under vinterhalvåret.

D. Barns cyklande ska öka

Syftet med målet är att följa utvecklingen av barns cyklande. Barns cyklande bör öka av frihets- och hälsoskäl, men även då fler barn på cykel kan ses som en av flera indikatorer på en trygg och säker

trafikmiljö. Målet bör avse barn upp till 15 år och gälla såväl egen cykling som cykling tillsammans med föräldrar eller andra vuxna. Tänkbara indikatorer kan vara barns tillgång till och användning av cykel, barns cykling till skolan, andelen föräldrar som regelbundet cyklar med sina barn och andelen föräldrar som tycker det är tryggt att cykla med barn.

E. Hela cykelresan ska vara trygg och säker

Målet syftar till att följa upp planeringsinriktningen om ett sammanhängande nät av trygga och säkra cykelvägar. Det ska inom Stockholms stad gå att ta sig på cykel hela resan - på cykel från här till där - via en kombination av gen cykelinfrastruktur med bra komfort, cykelgator och lokalgator. Målet bör vara en av utgångspunkterna i investeringsplaneringen för cykelinfrastruktur, för att skapa kompletta nätverk av cykelbanor och cykelvänliga gator.

F. Passagera på det primära cykelnätet ska vara framkomliga och säkra

Målet syftar till att följa upp arbetet med korsningsåtgärder på det primära nätet. Något eller flera av följande ska vara uppfyllda på passager längs de primära stråken: Signalreglering med detektering och/eller överanmälan, cykelbox på gator med cykelfält, genomgående cykelbana, cykelpassage med väjningsplikt för motorfordon, cykelöverfart och hastighetssäkring till 30 km/h för biltrafik.

G. 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. Måluppfyllnaden mäts med lämpligt intervall genom enkätundersökningar till medborgare och trafikanter.

H. Upplevelsen av trafiksäkerhet för cyklister ska öka

Målet syftar till att mäta tryggheten, det vill säga människors upplevelse av säkerhet. Både den faktiska och upplevda säkerheten i trafiken har betydelse för att fler ska vilja cykla. Måluppfyllnaden mäts med lämpligt intervall genom enkätundersökningar till medborgare och trafikanter.

Reviderade stråk

I cykelplanen klassificeras cykelvägnätet i tre nivåer: primära stråk, huvudnät och lokalt cykelnät. Det primära nätet är det övergripande cykelvägnätet och motsvarar en grundläggande infrastruktur för cykling. Huvudnätet används av cykeltrafik som har målpunkter inom och mellan olika stadsdelar och länkar också samman de

primära stråken. Lokalnätet används av cyklister som har målpunkter inom den egna stadsdelen. Det i planen utpekade cykelvägnätet utgör en grund för var förbättringar och utbyggnad successivt bör ske för att skapa ett sammanhängande, välutformat och kapacitetsstarkt cykelvägnät.

Under 2018 slutfördes satsningen att investera 1 miljard kronor i cykelinfrastruktur 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. I utredningsbeslutet om satsningen konstateras att det både finns fortsatt behov av att åtgärda saknade länkar och förbättra befintlig infrastruktur på det tidigare så kallade pendlingsnätet samt planera för åtgärder som underlättar vardagscykling i bred bemärkelse genom ett ökat utrymme för åtgärder på huvud- eller lokalstråk.

Inriktning på revideringen

Inom ramen för översynen har en inventering av det befintliga primära nätet för cykel gjorts, liksom en målpunktsanalys. Utifrån dessa och en allmän översyn av saknade länkar, maskvidd och anpassning utifrån stadsbyggnadsprojekt har förslag på nya länkar i cykelnätet tagits fram. Trafikkontoret konstaterar att det cykelvägnät som pekas ut i planen och indelningen av detta i olika nivåer har varit ett bra stöd för kontorets eget arbete med utbyggnad, drift och underhåll av cykelinfrastruktur. Det har även fungerat som ett tydligt och lättförståeligt planeringsunderlag för såväl andra förvaltningar, projekt och bolag i staden, som offentliga aktörer på regional och nationell nivå.

Det primära cykelnätet

Det i planen utpekade primära cykelnätet för cykel föreslås därför i stort ligga fast. Trots en hög utbyggnadstakt från 2012 och framåt kvarstår stora delar av det primära nätet att successivt åtgärda. Stora delar av det primära nätet sammanfaller dessutom med det regionala cykelnät som pekas ut i Regional Cykelplan för Stockholms län. I denna remiss föreslås därför endast några mindre justeringar av det primära nätet. I några fall ändras klassificeringen på grund av en uppdaterad bedömning av sträckans vikt och funktion i cykelnätet. Vissa primära stråk förlängs och kompletteras för att bättre koppla till kommungräns eller målpunkter i kommunen. Några stråk föreslås få ändrad sträckning för bättre anpassning till förändringar på marken eller ändrade planer för stadsbyggnad och annan infrastruktur sedan cykelplanen antogs. I vissa pågående och planerade stadsbyggnadsprojekt har preliminära dragningar ritats ut

för att ange inriktningen för planeringen av cykelinfrastruktur i och i anslutning till områdena.

Huvudnätet

På huvudnätet föreslås fler och större förändringar. På samma sätt som för de primära stråken föreslås ändrade klassificeringar och sträckningar av befintligt nät. Utöver detta föreslås ett antal nya länkar, varav en fjärdedel har befintlig cykelinfrastruktur på hela eller delar av sträckan i dag. Syftet är att successivt åstadkomma ett mer finmaskigt nät som ger förutsättningar för bättre tillgänglighet för cykel till de målpunkter som identifierats under översynen.

På så sätt ökar förutsättningarna att i linje med planeringsinriktningarna i förslaget till reviderad cykelplan planera för åtgärder som underlättar vardagscykling i bred bemärkelse och att fler människor med olika förutsättningar vill och vågar cykla. Inte minst gäller detta för länkar som utgör kopplingar mellan primära stråk och målpunkter som skolor, idrottsplatser och centrumfunktioner. De tidigare sträckningarna som ofta går planskilt och längs parkstråk bedöms även fortsättningsvis vara viktiga i det lokala cykelnätet, inte minst för barns cykling till skola och fritidsaktiviteter. I vissa pågående och planerade stadsbyggnadsprojekt har preliminära dragningar ritats ut för att ange inriktningen för planeringen av cykelinfrastruktur i och i anslutning till områdena.

Genomförande

Cykelplanens genomförandetid är lång. Förslaget till reviderad plan blickar mot 2040 med samma planeringshorisont som Stockholms stads Vision 2040. På stora delar av det utpekade nätet finns cykelinfrastruktur idag, på andra delar sker cykling i nuläget i blandtrafik. Ett nytt förslaget stråk innebär en långsiktig ambition från stadens sida att förbättra cykelförutsättningarna längs den utpekade sträckan utifrån de rekommendationer som anges i planen. Det kan ske såväl inom ramen för stadens investeringsplanering, stadsbyggnadsprojekt och upprustningar av gator, parker och offentliga rum, som i samband med infrastrukturåtgärder utförda av andra aktörer.

Exakta dragningar, val av utformning och avvägningar gentemot andra planer, program, intressen och anspråk behöver göras i varje enskilt projekt och utifrån förutsättningarna på platsen.

Förslag reviderade stråk på Östermalm (se kartunderlag i bilaga 2)

Ändrade stråk

Det primära nätet anpassas till Bobergsgatans dragning

Det primära stråkets sträckning ritades i cykelplanen innan gatorna byggdes och anpassas nu efter bebyggelsen och gatunätet. Det finns cykelinfrastruktur längs sträckan idag.

Ny dragning av huvudnätet genom Lill-Jansskogen

En ny koppling i huvudnätet föreslås längs Planerhagsvägen, Uggleviksvägen och Uggleängsvägen. Sträckningen ersätter befintlig i mer nordligt läge. På så sätt anpassas dragningen till befintlig relativt väl utbyggd cykelinfrastruktur med vägvisning mellan Södra Fiskartorpsvägen, KTH och Stockholms Universitet.

Huvudnätets sträckning flyttas till Fisksjöängsvägen

Den tidigare utpekade länken i huvudnätet längs Husarstigen utgår då den senare planerats som gångväg. Istället pekas Fisksjöängsvägen ut som del av huvudnätet. Cykling är också möjlig på den parallella Husarviksgatan.

Det primära stråket i Frihamen blir del av huvudnätet

Frihamnen, som är en del av Norra Djurgårdsstaden, planeras för 1700 bostäder, och lokaler för kontor och service. Det föreslagna nya cykelnätet i Loudden ges en preliminär utformning som anger inriktningen för planeringen av cykelinfrastruktur i och i anslutning till områdena. De två länkarna i huvudnätet ersätter det primära stråk som varit utpekade längs Södra Hamnvägens förlängning. Primära stråket på Tegeluddsvägen ligger kvar.

Sibyllegatan ersätter parallell sträckning av huvudnätet

En ny länk på huvudnätet föreslås längs Sibyllegatan. Sträckningen ersätter befintligt stråk längs Nybrogatan, som delvis är gågata, om än med cykling tillåten.

Nya stråk

Förlängning norrut av huvudnätet längs Drottning Kristinas väg

Sträckan på huvudnätet genom KTH:s Campus längs Drottning Kristinas väg förlängs norrut mot Stockholms Universitet. Syftet är att förbättra tillgängligheten till målpunkter i området och knyta ihop KTH med SU samt ansluter till nya campus Albano.

Östermalmsgatan blir del av huvudnätet

En ny länk i huvudnätet föreslås på Östermalmsgatan mellan Karlaplan och Engelbrektskatan. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och möjliggöra parallella vägval mellan primära stråken på Valhallavägen och Karlavägen.

Ny länk i huvudnätet längs Styrmansgatan

En ny länk i huvudnätet föreslås på Styrmansgatan mellan Karlaplan och Strandvägen. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och möjliggöra en genare koppling mellan Karlaplan och City som alternativ till Narvavägen.

Huvudnät genom Norra Djurgården

En ny sträckning i huvudnätet föreslås längs i huvudsak Stora Skuggans väg mellan Ropsten och Roslagsvägen. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och tydliggöra en genare koppling mellan det primära stråket längs Roslagsvägen, via Frescati mot Norra Djurgårdsstaden och Ropsten.

Ny dragning i huvudnätet mellan Bobergsgatan och Fågelhundsgatan

En ny dragning av huvudnätet föreslås mellan Bobergsgatan och Fågelhundsgatan. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och förbättra kopplingen mellan Björnnäsvägen och Bobergsgatan söderut. Det finns befintlig cykelinfrastruktur på stora delar av sträckan idag.

Ny koppling i huvudnätet längs Gasverksvägen

En ny koppling i huvudnätet föreslås längs Gasverksvägen. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och förbättra tillgängligheten till målpunkter i området, som Bobergsskolan och en idrottshall. Det finns befintlig cykelinfrastruktur på stora delar av sträckan idag.

Ny länk i huvudnätet längs Jägmästargatan och vidare till Gasverksvägen

En ny länk i huvudnätet föreslås genom Hjorthagen. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och öka tillgängligheten till målpunkter som skolor och Hjorthagens IP.

Huvudnät längs Värtabanan och Norra länken

En ny koppling i huvudnätet föreslås mellan Jägmästargatan och Bobergsgatan längs Värtabanan. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt i området.

Huvudnät i Södra Värtan

Som en del av Norra Djurgårdsstaden ska Värtahamnen utvecklas till en stadsdel med blandade funktioner som kontor, bostäder, handel och service, med sammantaget cirka 1 700 bostäder och cirka 10 000 nya arbetsplatser. De föreslagna nya cykelstråken i södra Värtan ges en preliminär dragning som anger inriktningen för planeringen av cykelinfrastruktur i och i anslutning till områdena.

Nytt huvudnät i Loudden

Inriktningen är att cirka 4 000 bostäder ska byggas i Loudden, som är en del av Norra Djurgårdsstaden. Förutom bostäder är området tänkt att rymma kontor, handel, skola, förskolor, idrottsanläggningar samt torg och parker. De föreslagna nya cykelstråken i Loudden ges en preliminär dragning som anger inriktningen för planeringen av cykelinfrastruktur i och i anslutning till områdena.

Strategiska kopplingar

Strategisk koppling Strandvägen-Djurgården Kungliga Djurgårdsförvaltningen har uttryckt önskemål om en ny bro för att avlasta Djurgårdsbron. Sträckningen är även strategiskt viktig ur ett cykelperspektiv, då den har potential att öka tillgängligheten för cykeltrafik till Djurgårdens många målpunkter.

Synpunkter och förslag

Förvaltningen är positiv till framtagandet av den nya cykelplanen och stadens satsning till ökad cykling. Förvaltningen vill framhålla vikten av att fortsätta utveckla arbetet kring ökad säkerhet och trygghet i takt med att cykelinfrastrukturen byggs ut. Både vad gäller fotgängare som rör sig i anslutning till cykelvägar och för cyklister i förhållande till övrig trafik. Detta är extra viktigt vid utbyggnad av cykelvägar längs gågator, där det krävs en tydlig separering av gång- och cykelstråk, och vid utbyggnad i närhet till skola/förskola samt i allmänhet på platser där många fotgängare rör sig i anslutning till cykelbanor. Detta kräver exempelvis tydlig vägvisning och markering för cykelbanor.

I takt med att trafiken ökar och antalet trafikslag blir fler ökar också risken för olyckor och skador. Förvaltningen menar att cykelplanen bör omfatta en strategi för att främja en god cykelkultur även ur ett trafiksäkerhetsperspektiv.

Förvaltningen anser också att det är viktigt att se över användandet av elsparkcyklar i staden. Det har skett en stor ökning av elsparkcyklar i innerstaden på senare tid. Enligt remissen tyder en genomförd analys på att olyckor med elsparkcykel är

överrepresenterade. Men att det är för tidigt att dra några säkra slutsatser. Förvaltningen anser att det finns en problematik kring detta och att cykelplanen på ett tydligare sätt bör beskriva hur det kan motverkas. Förutom ökad säkerhet bör staden ta fram en tydlig strategi för parkering för elsparkcyklar, så att inte framkomlighet för gående och andra trafikanter försämras. Många elsparkcyklar körs också och lämnas i park, där det inte är tillåtet att cykla. Digitala staket bör användas för att öka säkerheten kring elsparkcyklar. Digitala staket, eller ”geofencing”, innebär möjlighet att stänga av elsparkcyklar från vissa geografiska platser. Digitala staket kan med fördel användas för andra, framtida, fordon som tillhandahålles genom digitala verktyg. Möjligheten att enbart tillåta parkering vid vissa platser bör utredas, likaså begränsa användandet av elsparkcyklar i stadens parker.

När nya cykelparkeringar anläggs är det viktigt att de anpassas till befintliga miljöer gällande placering, utformning och markmaterial. Förvaltningen vill också lyfta fram problematiken med ökad användning av sopsaltning i på stadens cykelbanor, i syfte att öka framkomligheten för cyklister under vinterhalvåret. Det är viktigt att cyklingen ökar även under denna säsong för att avlasta övriga trafikslag och förbättra framkomlighet och trygghet för cyklisterna. Sopsaltning har negativa effekter på gatuträd och annan närliggande grönsstruktur och förvaltningen efterfrågar därför en strategi kring hur det kan motverkas.

Förvaltningen är positiv till förslagen till nya planerade och reviderade cykelstråk som anpassas till stadsutvecklingen i Norra Djurgårdsstaden och till det ökade flödet av människor som ska transportera sig där. Att i tidigt skede i planeringen prioritera en väl utbyggt cykelinfrastruktur här är viktigt, inte minst då Norra Djurgårdsstaden är ett utpekade miljöprofilsområde, där gång och cykel ska prioriteras framför bil.

Förvaltningen är också positiv till de förslag på nya och reviderade stråk på Östermalm som syftar till att cykelnätet i den täta stenstaden blir mer finmaskigt, och möjliggör för fler alternativa cykelvägar inom detta område.

Östermalms stadsdelsförvaltning
Parkmiljöavdelningen norra innerstaden

Karlavägen 104
Box 24 156
10451 Stockholm
Växel 08-50810000
Fax
ostermalm@stockholm.se
stockholm.se

Förvaltningen välkomnar att den tidigare utpekade länken i huvudnätet längs Husarstigen, på andra sidan Husarviken från Norra Djurgårdsstaden, utgår till förmån för Fisksjöängsvägen, då Husarstigen är planerat som gångväg. Förvaltningen är positiv den nya kopplingen i huvudnätet genom Lill-Jansskog, längs Planerhagsvägen, Uggleviksvägen och Uggleängsvägen, som syftar

till att skapa ett mer tillgänglig stråk till Universitetet och Kungliga Tekniska Högskolan. Området innehåller många studie-och arbetsplatser och förslaget skulle underlätta den dagliga pendlingen för många hit. Förvaltningen anser dock att det finns en risk för att denna koppling inte kommer användas i så stor utsträckning, då det idag redan finns en genare koppling längs Norra Fiskartorpsvägen.

Vad gäller den föreslagna förlängningen norrut av huvudnätet längs Drottning Kristinas väg norrut mot Stockholms Universitet, anser förvaltningen att det är svårt att tillskapa yta för att bygga ut cykelbana längs Roslagsbanan i dagsläget. En sådan utbyggnad skulle ta värdefull parkmark i anspråk vilket förvaltningen inte ställer sig positiv till.

Förvaltningen anser att kartunderlaget som bifogats remissen inte håller tillräcklig hög kvalitet, vilket har gjort det svårt att granska de föreslagna nya och reviderade stråkens sträckning i detalj. Förvaltningen ser fram emot ytterligare dialog och samordning då gatusektioner tagits fram och vid genomförandet av planen.

Kerstin Andersson
Stadsdelsdirektör

Therese Rosen
Avdelningschef

Bilagor

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

Attesterat av

Detta dokument har godkänts digitalt av följande personer:

Namn	Datum
Kerstin Andersson, Stadsdelsdirektör	2021-10-14
Therese Rosen, Avdelningschef	2021-10-14