

Handläggare
Julia Bäckström
Telefon: 0850802693**Till**
Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd
2022-08-25

Riktlinjer för utplacering av enklare hinder på gång- och cykelvägar

Svar på remiss från kommunstyrelsen KS 2022/582

Förvaltningens förslag till beslut

Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd överlämnar tjänsteutlåtande från förvaltningen som svar på remissen.

Sammanfattning

Trafikkontoret har tagit fram förslag på riktlinjer vid utplacering av enklare hinder på gång- och cykelvägar. Riktlinjerna ska ge tjänstepersoner stöd i arbetet kring beslut om hinder på gång- och cykelvägar. Vidare ska riktlinjerna vägleda tjänstepersoner huruvida ett enklare hinder kan väljas, vilka aspekter som behöver tas hänsyn till, hur hindret ska placeras samt val av hindertyp.

Kommunstyrelsen har remitterat förslaget till bland annat stadsdelsnämnden.

Förvaltningen ser positivt på förslaget som är tänkt att bidra till en mer enhetlig hantering av enklare hinder på gång- och cykelvägar inom staden. Under 2021 slutfördes projektet Trafikhinder i Järva som bland annat innebar digitalisering av låsfunktionerna på trafik hinder. Mot bakgrund från erfarenheterna från projektet anser förvaltningen att det finns fördelar med att införa enhetliga digitala lås i samtliga stadsdelsområden i staden. Vidare ser förvaltningen att det kan vara av vikt att kontrastmarkera samtliga trafik hinder för att minimera risken för olyckor.

Bakgrund

Problematiken med olovlig körning med motordrivna fordon på gång- och cykelvägar är en utmaning som finns mer eller mindre i alla stadsdelsområden inom Stockholm stad. Det är också en problembild som delas av stockholmarna baserat på en trygghetsmätning som genomfördes under 2017. För att säkerställa trafiksäkerheten placeras fysiska hinder ut på de gång- och cykelvägar som motordrivna fordon olovligen använder. Främst handlar det om platser såsom parker eller torg vilket också är där

många människor rör sig. Det gör att det ställs högre krav på de trafik hinder som placeras ut. I de riktlinjer som gäller inom Stockholms stad saknas det stöd för sådana avvägningar. Grundprincipen är istället att det inte ska placeras ut hinder på gång- och cykelvägar alls.

I enlighet med uppdrag i kommunfullmäktiges budget 2018 utredde trafikkontoret frågan hur trafik hinder påverkar den upplevda tryggheten och säkerheten för gående på gång- och cykelvägar och huruvida det finns trafik hinder som fungerar bättre än andra i frågan. Resultatet blev två utredningar ”*Riktlinjer för hinder*” (2019) och ”*Kravspecifikation för framtida hinder*” (2020). Baserat på utredningarna fick trafikkontoret under 2021 i uppdrag av kommunfullmäktige att ta fram nya riktlinjer för utplacering av trafik hinder. Styrdokumentet ska ge riktning för hur Stockholms stad ska arbeta med beslut om hinder på gång- och cykelvägar framöver.

Kommunstyrelsen har remitterat ”*Riktlinjer för utplacering av enklare hinder på gång- och cykelvägar*” till stadsledningskontoret, exploateringskontoret och samtliga stadsdelsnämnder. Remissunderlaget finns bifogat.

Ärendet

Trafikkontoret har tagit fram ett förslag på riktlinjer för utplacering av trafik hinder på gång- och cykelvägar. Riktlinjerna innehåller olika delar som stöd för att ta ett beslut om hindret, val av hindertyp och placering. För att säkerställa att ett hinder är befogat ska följande frågeställningar besvaras:

1. Nås en målpunkt snabbast med bil genom gång- och cykelvägen och är det ett dokumenterat problem?
2. Har andra åtgärder visat sig otillräckliga?
3. Är problemet med bilar på gång- och cykelvägar större än problemet som hindret själv resulterar i?

Är svaret ja på samtliga frågeställningar är ett trafik hinder befogat att placera ut enligt förslaget. Vidare utförs en bedömning om vad för hindertyp som ska väljas. Det finns hindertyper som kan sitta året runt och det finns hindertyper som är till för att tas bort vintertid. Hindertyperna delas också upp i om de är eftergivliga eller om de är borttagbara pollare. Vilket hinder som väljs bestäms utifrån hur prioriterad gång- och cykelvägen är och hur stort problemet är med den olovliga körningen på gång- och cykelvägen i fråga.

Vissa specifika platser kan behöva utredas för att ta reda på vilket trafikhinder som är mest lämpligt. Där kan det vara nödvändigt att hitta andra typer av hinder och exempel på en sådan situation är för att förhindra terrorattentat.

Nästa steg i förslaget är att följa riktlinjerna för utplacering vilket anpassas efter miljön hindret ska placeras ut i. Vid placeringen ska följande riktlinjer från förslaget tas hänsyn till;

- 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.

I förslaget presenteras också typskisser med mått på hur trafikhindret kan placeras ut för att hindra olovlig trafik på gång- och cykelvägar.

Ärendets beredning

Ärendet har bredds inom avdelningen stadsutveckling, medborgarservice och fritid.

Förvaltningens synpunkter och förslag

Förvaltningen ser positivt på förslaget som är tänkt att bidra till en mer enhetlig hantering av enklare hinder på gång- och cykelvägar inom staden.

Olovlig motorfordonstrafik på gång- och cykelvägar är ett problem i Stockholms stad och i övriga delar av landet. I ett försök att förhindra den olovliga trafiken på Järvafältet genomfördes ett samverkansprojekt tillsammans med Spånga-Tensta stadsdelsförvaltning, trafikkontoret, Fastighetsägare i Järva, polis och räddningstjänst under 2018-2021. Projektet innebar dels ett byte av låsfunktionen för att digitalisera befintliga trafikhinder och dels att sätta upp nya trafikhinder. Genom att låsen är digitala har förvaltningen i större utsträckning möjlighet att styra behörigheten för specifika nycklar. Projektet ska utvärderas av Fastighetsägare Järva i slutet av 2022. Förvaltningen upplever att digitala nycklar är mer effektiva för att förhindra trafik i jämförelse med vanliga nycklar som är enkla att kopiera.

Mot bakgrund från erfarenheterna från projektet anser förvaltningen att det finns fördelar med att införa enhetliga digitala lås i samtliga stadsdelsområden i staden. Då projektet nyligen avslutades finns ännu inte en översiktlig driftkostnad för bommarna. Därför behöver kostnader för vandalisering, ersättningsbehov och administration utredas ytterligare. Vidare anser förvaltningen att samtliga trafik hinder bör kontrastmarkeras för att minimera risken för olyckor. Detta skulle kunna läggas till som krav i riktlinjerna för beslut om trafik hinder på gång och cykelvägar.

Förvaltningen ser ett fortsatt behov av att, i samverkan med berörda aktörer i staden, arbeta med att förhindra den otillåtna fordonstrafiken på gång- och cykelvägar. I övrigt har förvaltningen inte några ytterligare synpunkter och föreslår att stadsdelsnämnden överlämnar tjänsteutlåtandet till kommunstyrelsen som svar på remissen.

Toni Mellblom
stadsdelsdirektör
Rinkeby-Kista
stadsdelsförvaltning

Adrian Göransson
avdelningschef
Rinkeby-Kista
stadsdelsförvaltning

Bilaga

Riktlinjer vid utplacering av enklare hinder på gång- och cykelvägar
April 2022

Attesterat av

Detta dokument har godkänts digitalt av följande personer:

Namn	Datum
Toni Mellblom, stadsdelsdirektör	2022-08-15
Adrian Göransson, avdelningschef	2022-08-15