

**Handläggare**  
Suzanne Fyffe  
Telefon: 0850803012

**Till**  
Spånga-Tensta stadsdelsnämnd

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

Remiss från kommunstyrelsen dnr KS 2022/582

### Förvaltningens förslag till beslut

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd beslutar att överlämna tjänsteutlåtandet som svar på remissen.

### Sammanfattning

Stadsdelsnämnden har fått en remiss från kommunstyrelsen att lämna synpunkter om styrdokumentet Riktlinjer för utplacering av enklare hinder på gång- och cykelvägar.

Riktlinjerna som föreslås ämnar vägleda och stödja tjänstepersoner i beslut kring enklare hinder på gång- och cykelvägar med syftet att stoppa obehörig trafik. Riktlinjerna föreslås även fungera som stöd till tjänstepersoner i frågor om huruvida ett enklare hinder som åtgärd kan väljas, vilka aspekter som behöver tas hänsyn till, hur hindret ska placeras samt val av hindertyp. Riktlinjerna redovisar också måttatta typritningar.

Förvaltningen ser positivt på förslaget men vill lyfta några egna erfarenheter från ett lokalt projekt med trafik hinder. Det är viktigt att alla system som sätts upp för att begränsa framkomlighet är stadsövergripande och att det är lätthanterligt, både praktiskt och administrativt. Likaså behöver ansökningsförfarandet för avsteg mot lokala ordningsföreskrifter vara lättillgängligt. Lås behöver anpassas ofta och därmed vara digitala samt upphandlade på längre sikt för att minimera omställningar i systemet. Vidare behöver olika anpassningar finnas tillgängliga som exempelvis extra stadiga bommar där så behövs. I det lokala projektet har ännu inte driftkostnader kunnat överblickas men klart är att vandalisering och ersättningsbehov liksom den administrativa bördan bör tas med i beaktande då ekonomiska förutsättningar beräknas. Bommar och gupp behöver också vara tydligt markerade för att minimera risker för påkörningar eller andra skador på offentlig eller privat egendom. Särskilt viktigt är information om nyttan och olika förfaranden.

## 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.

### **Ärendet**

I remissen från kommunstyrelsen föreslås förslag om riktlinjer för utplacering av enklare hinder på gång- och cykelvägar. Riktlinjerna ämnar vägleda och stödja tjänstepersoner i beslut kring enklare hinder på gång- och cykelvägar med syftet att stoppa obehörig trafik. Därutöver redovisar dokumentet måttsatta typritningar.

### **Ärendets beredning**

Ärendet har beretts av kansliavdelningen. Ärendet ökar jämställdhet då hinder förväntas öka upplevd trygghet och därmed förbättra för kvinnor och barn.

### **Förvaltningens synpunkter och förslag**

Förvaltningen ser positivt på förslaget men vill lyfta några egna erfarenheter från ett lokalt projekt med trafik hinder och digitala lås.

Det är viktigt att alla system som sätts upp för att begränsa framkomlighet är stadsövergripande och enhetliga samt lätthanterliga, både praktiskt och administrativt. Likaså behöver ansökningsförfarandet för avsteg mot lokala ordningsföreskrifter vara lättillgängligt.

Förvaltningens erfarenhet är att låsfunktionen i hinder ofta behöver anpassas, för att medge att behöriga aktörer får tillträde vid till exempel driftsarbete samtidigt som obehöriga aktörer hålls ute. Detta är särskilt utmanande i trafikseparerade områden som Järva, där gång- och cykelvägar under årtal nyttjas av fordonstrafik bland annat för att lösa transporter till fastigheter. Konsekvensen av det har varit att många hinder varit olåsta över tid vilket i sin tur inneburit att den generella olovliga trafiken på gång- och cykelvägar har varit ett återkommande trygghetsproblem som den traditionella trafikhindarslåsfunktionen med brandkårsnyckel inte kunnat motverka. Förvaltningen har mellan 2018-2021 därför succesivt bytt ut dessa låsfunktioner till ett digitalt alternativ, där förvaltningen kan styra behörigheten på specifika nycklar. Projektets resultat kommer att utvärderas under december 2022 av Fastighetsägarna i Järva, men förvaltningens bild är att låsen har inneburit en minskning av den olovliga trafiken.

Förvaltningen anser därför att låsstrukturen på stadens trafik hinder böra vara digitalt hanterbara och enhetliga över staden, samt upphandlade på längre sikt för att minimera omställningar i systemet. Vidare ser förvaltningen behov av olika anpassningar av

trafikhindren på gång- och cykelvägar som exempelvis extra stadiga bommar där så behövs, för att motverka vandalisering och buskörning. I det lokala projektet har ännu inte driftkostnader kunnat överblickas men klart är att vandalisering och ersättningsbehov liksom den administrativa bördan bör tas med i beaktande då ekonomiska förutsättningar beräknas. Förvaltningen vill därutöver understryka vikten av att bommar och gupp behöver vara tydligt markerade för att minimera risker för påkörningar eller andra skador på offentlig eller privat egendom.

Victoria Callenmark  
Stadsdelsdirektör  
Spånga-Tensta  
stadsdelsförvaltning

Jonas Eliasson  
Avdelningschef  
Spånga-Tensta  
stadsdelsförvaltning

### **Bilagor**

1. Följebrev Riktlinjer för utplacering av enklare hinder på gång- och cykelvägar, KS 2022/582
2. Riktlinjer för utplacering av enklare hinder på gång- och cykelvägar

## **Attesterat av**

Detta dokument har godkänts digitalt av följande personer:

<b>Namn</b>	<b>Datum</b>
Victoria Callenmark, Stadsdelsdirektör	2022-08-09
Jonas Eliasson, Avdelningschef	2022-08-09