



Handläggare: Leila Massih
Telefon: 08-508 09 306

Till
Norrmalms stadsdelsnämnd

Cykelplan 2012 - remiss från trafikkontoret

Förvaltningens förslag till beslut

Remissen besvaras med stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande.

Christina Rapp Lundahl
stadsdelsdirektör

Britt Mattsson
avdelningschef

Sammanfattning

Trafikkontoret har begärt yttrande från bl.a. Norrmalms stadsdelsnämnd med anledning av förslag på *Cykelplan 2012*. Planen beskriver Stockholms stads ambitioner för cykelplaneringen fram till år 2030 och har syftet att göra det enklare och säkrare att cykla i staden.

Förvaltningen är positiv till den föreslagna cykelplanen, som stödjer målen i *Vision 2030, Promenadstaden – översiktsplan för Stockholm, Stockholms miljöprogram 2012-2015* och *Framkomlighetsstrategin*. Med tanke på översiktsplanens mål om Stockholm som "promenadstad" är det grundläggande att satsningarna på cykelvägnätet sker i samverkan och parallellt med utvecklingen av gångbanor. Det måste förtydligas i cykelplanen att ansvaret för stadens cykelbanor idag är delat mellan stadsdelsnämnderna och trafik- och renhållningsnämnden. Förvaltningen anser att den ansvarsfördelning som finns fungerar bra men att samordningen av skötsel och underhåll av stadens cykelstråk bör förbättras. Det är viktigt att stadsdelsförvaltningarna får medverka i utvecklingen av cykelstråk som dras genom parker och grönområden.

Bakgrund

Trafikkontoret har begärt yttrande från bl.a. Norrmalms stadsdelsnämnd med anledning av förslag på *Cykelplan 2012*. Trafikkontoret vill gärna att remissvaren behandlar nedanstående punkter:

- Är förslagen på pendlingsstråk riktiga? Eller borde de ha en annan sträckning? Det får gärna tydliggöras på en karta.
- Hur bör prioriteringen av stråken göras? Hur ska vi bygga ut cykelnäten och vad ska prioriteras först?
- Handlingsplanen, är det rätt åtgärder som är utpekade?
- Hur kan din organisation bidra till att målsättningarna i planen kan uppnås?

Synpunkter ska vara trafikkontoret tillhanda senast den 31 maj 2012. Under 2012 kommer en slutlig version av *Cykelplan 2012* att beslutas av trafik- och renhållningsnämnden och sedan fastställas i kommunfullmäktige.

Remisshandlingarna bifogas.

Ärendet

Cykelplan 2012 beskriver Stockholms stads ambitioner för cykelplaneringen fram till år 2030. Planen består av två delar. En strategidel med en mer långsiktig inriktning som beskriver varför det är viktigt att arbeta med många olika delområden för att kunna öka andelen cyklister. Här presenteras också metoder för uppföljning, indikatorer och mål. Andra delen redovisar en handlingsplan där fokus ligger på huvuduppdraget, att redovisa utbyggnadsplanerna för ett sammansatt cykelvägnät för pendlingscyklister.

Strategi för en cykelstad i världsklass

Syftet med cykelplanen är att göra det enklare och säkrare att cykla i staden. Planen ska fungera som ett underlag för planering av cykelåtgärder, både infrastrukturella, drift och underhåll och kommunikation. Cykelplanens huvudfokus är att underlätta för arbetspendling med cykel, för befintliga cyklister men också för att få fler att cykla. Enligt ett av målen i remissförslaget till *Framkomlighetsstrategin*, som är stadens övergripande trafikstrategi, ska "Andelen av alla resor som sker med cykel ska i högtrafik vara minst 15 procent 2030".

För att nå målen om att göra det enklare och säkrare att cykla samt att öka andelen cyklister krävs omfattande infrastrukturinvesteringar och åtgärder som främjar cykling. Enligt cykelplanen behöver arbetet fokusera på infrastrukturåtgärder samt

på information och kommunikation med trafikanter och andra aktörer som företag, skolor och myndigheter m.fl.

För att undersöka om satsningarna leder mot de övergripande målen, har de specificerats och tio indikatorer har identifierats. Indikatorerna skall följas upp kontinuerligt och förslag på utvärderingsmetod skall tas fram samt rutiner för att utvärdera måluppfyllelsen.

Handlingsplan för en välfungerande cykelinfrastruktur

Handlingsplanen speglar både korta och långsiktiga behov. För att kunna åstadkomma ett sammanhängande, välutformat och kapacitetsstarkt cykelvägnät har det befintliga nätet inventerats, analyserats och klassificerats. Det klassificerade cykelvägnätet har sedan legat till grund för var förbättringar och utbyggnad av nätet bör ske.

Fokus i planen är att skapa bra cykelförbindelser för pendlingscyklister genom hela kommunen samt att förbättra förbindelserna till de andra kommunerna i Stockholms län. I cykelplanen redovisas ett nätverk av pendlingsstråk som är prioriterade cykelvägar. Åtgärder på pendlingsstråken är både en breddning av befintliga cykelbanor och fält samt nya cykelvägar. Pendlingsstråken ska ha hög standard och utbyggnaden av dessa förbättrar inte bara för de cyklister som cyklar till och från arbetet utan stråken kommer att vara användbara för alla cyklister vid alla tidpunkter.

Åtgärderna som förslås i planen speglar en önskvärd standard för att öka kapaciteten där det finns brister idag, men också för att kunna möta den framtida cykelökningen. Planens genomförandetid är lång och alla åtgärder speglar inte dagens behov utan i vissa fall framtidens. Stråken är inte detaljstuderade vilket är nästa steg och justeringar i standarden kan behöva göras med hänsyn till befintliga förhållanden på platsen. För att se föreslagna cykelstråk och prioriteringar se bilaga 3-6.

Föreslagna åtgärder i handlingsplanen utgår från följande fokusområden:

- Sammanhängande och väl utformat cykelvägnät
- Ökad framkomlighet för cyklister
- Förbättrade möjligheter till cykelparkeringar
- Cykelvägvisning och service
- Förbättrad drift och underhåll av cykelvägnätet
- Ökad trygghet och säkerhet för cyklister

- Information, dialog och kampanjer
- Samverkan för kombinationsresor
- Förvaltningsövergripande arbete med kompetensutveckling

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom parkmiljöavdelningen norra innerstaden.

Förvaltningens synpunkter

Förvaltningen är positiv till att trafikkontoret tagit fram en plan för hur stadens cykelvägnät ska utvecklas för att göra det enklare och säkrare att cykla.

Cykelplanen stödjer målen i *Vision 2030*, *Promenadstaden – översiktsplan för Stockholm*, *Stockholms miljöprogram 2012-2015* och *Framkomlighetsstrategin*. Cykelplanens syfte ligger i linje med stadens miljömål om minskade utsläpps- och bullernivåer. Enligt förvaltningen blir handlingsplanen ett viktigt policydokument för stadens förvaltningar och nämnder, men för att den ska vara ett användbart verktyg bör den bli tydligare med tidplaner och ansvarsfördelning.

Med tanke på översiktplanens mål om Stockholm som ”promenadstad” är det, enligt förvaltningen, grundläggande att satsningarna på cykelvägnätet sker i samverkan och parallellt med utvecklingen av gångbanor. Förvaltningen anser att trafikkontorets kommande plan för att förbättra vägnätet för gående borde ha tagits fram samtidigt som cykelplanen, detta för att underlätta samordningen mellan trafikslagen och förtydliga målkonflikter och prioritetsordningar.

Förvaltningen har framförallt koncentrerat sig på cykelstråken inom stadsdelarna i norra innerstaden samt stråken till och från området. Förvaltningen vill poängtera att det inte enbart är stadsdelsnämnderna som ansvarar för drift och underhåll av cykelstråk, vilket remissen hävdar. Det måste förtydligas i cykelplanen att ansvaret idag är delat mellan stadsdelsnämnderna och trafik- och renhållningsnämnden. Stadsdelsnämnderna för norra innerstaden ansvarar för de cykelstråk som går på parkmark, medan trafik- och renhållningsnämnden ansvarar för de cykelstråk som går på gatumark. Inom Norrmalm stadsdelsområde sköter förvaltningen ett stråk genom Bellevueparken.

Förvaltningen anser att den ansvarsfördelning som finns mellan stadsdelsförvaltningen och trafikkontoret fungerar bra men att samordningen av skötsel och underhåll av stadens cykelstråk bör förbättras. Det är viktigt att stadsdelsförvaltningarna får medverka i utvecklingen av cykelstråk som dras genom parker och grönområden. Planeringen av cykelstråk bör anpassas till parkernas utformning samt dess rekreativa och biologiska värden, anser

förvaltningen. I kostnaderna för att bredda och nyanlägga cykelvägar på parkmark ska det enligt förvaltningen ingå återställande och upprustning av intilliggande grönytor. Det är angeläget att den fortsatta planeringen av cykelstråket genom Bellevueparken samordnas med stadsdelsförvaltningen. Vidare kan förvaltningen bidra till att målsättningarna i planen uppnås genom en god skötsel av växtligheten längs de cykelstråken som går genom parker. Vegetationen ska skötas så att sträckan känns trygg och vid nyplantering ska omsorg läggas vid valet av växter så att underhållet inte försvåras.

Enligt förvaltningen är de pendlingsstråk som föreslås i norra innerstaden i huvudsak riktiga. Ett viktigt stråk att prioritera är dock Fiskarstorpssvägen från Norra Djurgårdsstaden till Tekniska högskolan. Med tanke på att Norra Djurgårdsstaden är ett miljöprofilområde, där ambitionen är att människor i stor utsträckning ska välja bort bilen som färdmedel, är det särskilt viktigt att cykelförbindelserna till och från området är mycket goda. I Norra Djurgårdsstadens västra delar är över 3 000 bostäder planerade, varför förbindelser därifrån till de centrala delarna av staden bör främjas. Även åtgärderna för cykelstråken i anslutning till Hagstaden bör få en högre prioritering och det bör även planeras in hur trafiklösningen för cykel kommer se ut under projektets långa genomförandetid. Förvaltningen vill belysa att dragningen av pendlingsstråket längs nyanlagda Hornsbergs strand är felaktig enligt cykelplanens bilagda kartor. Längs stranden går ett slingrande promenadstråk i park och cykelbanan är i verkligheten dragen längs gatan, vilket borde justeras i kartmaterialet.

Enligt förvaltningen är det bra att hantering av övergivna cyklar är en åtgärd som tas upp i handlingsplanen. Idag finns det brister i stadens hantering av kvarlämnade cyklar och förvaltningen anser att rensningen bör göras regelbundet på fler platser. Förvaltningen kan vara behjälplig med borttagande av övergivna cyklar på parkmark samt förmedla erfarenheter om vilka övriga platser i stadsdelsområdet som har hög andel övergivna cyklar. Övergivna cyklar kan utgöra hinder för personer med funktionsnedsättning. Även cyklarnas hastighet kan bidra till otrygghet för denna målgrupp. Förvaltningen anser att det är viktigt att uppmärksamma detta vid planering av cykelparkeringar samt vid utformning av ytor där olika trafikanter möts.

Förvaltningen är positiv till handlingsplanens åtgärdsförslag om att cykelfrågorna ska ges större vikt i de tidiga processerna i stadens stadsutvecklingsprojekt. Det är viktigt att cykelplanen tar hänsyn till de nya stadsdelar som kommer inrymma många nya bostäder och arbetsplatser. Detta kommer att påverka resemönstret i staden och innebära nya mål- och startpunkter. Avstånd och smidighet är viktigt

för transportvalet och därför är det angeläget att stadens nya bebyggelseområden ansluter till de utpekade cykelstråken. För att få människor att välja cykel som färdmedel kan det vara av betydelse att staden ges resurser att informera om cykelmöjligheter i samband med att människor flyttar in i nya bostadsområdena, t.ex. kan individuell reseplanering erbjudas. Förvaltningen deltar i referensgruppen för stadsutvecklingsområdet Hagastaden och har kopplat trafikkontorets trafikpedagoger till projektet för att börja utreda hur bl.a. konceptet ”cyklande/vandrande skolbuss” skulle kunna implementeras för att få föräldrar och barn att välja bort bilen som färdmedel till förskolan/skolan. För att främja cykelanvändning är det viktigt att det på ett enkelt och säkert sätt går att byta från ett trafikslag till ett annat. Även möjligheterna för att ta med cykeln i kollektivtrafiken bör utredas. Enligt förvaltningen behövs uppdaterade parkeringstal för bostäder och verksamheter samt riktlinjer för parkering i anslutning till t.ex. förskolor.

Vidare kan förvaltningen bidra till målen i cykelplanen genom att, i enlighet med förvaltningens resepolicy, använda cykel i tjänsten samt i resor till och från arbetet. Riktlinjerna för resor i tjänsten är ett led i arbetet med att implementera såväl stadens miljöprogram som trafiksäkerhetsprogram. Riktlinjerna ska även bidra till att förebygga olycksfall och ohälsa hos förvaltningens anställda och är en del i det systematiska arbetsmiljöarbetet.

Bilagor

1. Cykelplan 2012, del 1 och 2
2. Genomförande och kostnadsbedömning
3. Inventering och prioritering av stråk
4. Karta över pendlings- och huvudstråk
5. Karta över åtgärder på pendlingsstråk
6. Karta över prioritering av åtgärder