Tillväxt- och regionplaneförvaltningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2019-09-20

TRN 2019-0134

Handläggare:
Robert Olofsson

Tillväxt- och
regionplanenämnden

Yttrande över remiss om Södertälje kommuns cykelplan

Ärendebeskrivning

Region Stockholm har beretts möjlighet att yttra sig över remiss om Södertälje kommuns cykelplan. Yttrandet utgår från ett samlat regionalt utvecklingsperspektiv utifrån Region Stockholms roll som ansvarig för regional fysisk planering och regionalt utvecklingsansvarig. Ärendet har beretts i samråd med Trafikförvaltningen som inte avger eget yttrande.

Beslutsunderlag
Förvaltningens tjänsteutlåtande, 2019-09-20
Förslag till yttrande, 2019-09-20
Remissversion av Cykelplan 2019 för Södertälje kommun finns att läsa på https://www.sodertalje.se/stad-och-trafik/aktuellt/sodertalje-tar-fram-ny-cykelplan/

Förslag till beslut
Tillväxt- och regionplanenämnden föreslås besluta följande:

1. Yttrande över remiss om Södertälje kommuns cykelplan, TRN 2019–0134, godkänns och överlämnas till Södertälje kommun

Förvaltningens förslag och motivering

Sammanfattning

Förvaltningen anser att remissversionen av Södertälje kommuns cykelplan är väl genomarbetad och att dess strategier väl fångar upp behoven för att möjliggöra ökad cykling i Stockholmsregionen. De valda strategierna bedöms vara i linje med målet i *Regional cykelplan för Stockholms län* om 20% cykelresor 2030. Däremot anser förvaltningen att det regionala perspektivet på cykling är något svagt då det saknas kartor med de aktuella regionala cykelstråken. Vidare fångas inte möjligheten för kommunen att undersöka alternativa sträckningar till kopplingar mellan orter där endast statlig väg sammanbinder och väghållaransvaret ligger på Trafikverket.

Förvaltningen önskar också lyfta att det i genomförandet av cykelplanen är möjligt att bidra till målet i RUFS2050 om ”en ledande tillväxt- och kunskapsregion”.

Bakgrund

Södertälje kommuns gällande cykelplan är från 2013 och i remissversion för cykelplan 2019 har nya målsättningar, riktlinjer och strategier tagits fram. Även listorna över vad som planeras att byggas är uppdaterade och har utökats med flera slags åtgärder. I Södertälje finns det stor potential att öka cyklingen. För att möta upp de behov som finns, och för att ytterligare förbättra möjligheterna att cykla, har Södertälje kommun tagit fram *Cykelplan 2019*.

Sedan Södertälje kommuns gällande cykelplan från 2013 togs fram har *Regional cykelplan för Stockholms län* tagits fram vilket har tydliggjort regionala behov och förutsättningar för ökad cykling. Även RUFS2050 har tagits fram sedan dess.

Överväganden

Tillväxt- och regionplaneförvaltningen anser att kommunen på ett strukturerat sätt lyfter mål från RUFS2050 och den regionala cykelplanen och kopplar sina strategier till dessa mål. Mål 3 i RUFS 2050; ”En ledande tillväxt- och kunskapsregion” har inte tagits upp som att det har bäring på Södertälje kommuns cykelplan. Tillväxt- och regionplaneförvaltningen bedömer att även detta mål har bäring på en cykelplan.
Exempelvis är god tillgänglighet med hållbara transportmedel en viktig möjliggörare för hållbar tillväxt och kompetensförsörjning såväl lokalt som regionalt.

Eftersom ett sammanhängande cykelnät är en viktig del i arbetet för smidig, smart och säker cykeltrafik bedömer förvaltningen att ett kartmaterial kan bidra till samordning. Därför föreslås ett kartmaterial där regionala cykelstråk framgår samt att kartor som redovisar hela kommunens cykelnät inkluderas.

För att säkerställa utbyggnad av de regionala cykelstråken anser förvaltningen att det är viktigt att ansvarsfördelningar för väghållning inte hindrar att alternativa möjligheter utreds. Därför föreslås att Södertälje kommun förtydligar möjligheten att som kommun utreda alternativa dragningar mellan orter där Trafikverket har väghållaransvar.

Strategin ”Möjliggör för kedjeresor” är viktig då det bedöms vara en framgångsfaktor att bytet mellan cykel och kollektivtrafik utvecklas. Vidare framhålls vikten av att en särskild dialog förs kring utvecklingen av Södertälje C.

Ekonomiska konsekvenser av beslutet
Beslutet bedöms inte innebära några ekonomiska konsekvenser för regionen.

Miljökonsekvenser av beslutet
I enlighet med regionens miljöpolitiska program, Miljöprogram 2017–2021 har hänsyn till miljön beaktats och det bedöms att en särskild miljökonsekvensbedömning i detta ärende inte är relevant.

Hanna Wiik
Förvaltningschef

Robert Olofsson
Regional cykelsamordnare

Region Stockholm

Tillväxt- och regionplanenämnden

FÖRSLAG TILL YTTRANDE
2019-09-20

TRN TRN 2019-0134

Södertälje kommun
stadsmiljo@sodertalje.se

Yttrande över remiss om Södertälje kommuns cykelplan

Inledning

Region Stockholm yttrar sig över remissförslaget i egenskap av ansvarig för regional fysisk planering och som regionalt utvecklingsansvarig. Remissvaret utgår från ställningstaganden i RUFS 2050 och Regional Cykelplan för Stockholms län

Synpunkter

Strategier i Södertälje kommuns cykelplan

Region Stockholm bedömer att strategierna som Södertälje kommun föreslår för att öka cyklandet (”Säkert, framkomligt och tryggt cykelnät”, ”Säker och tillgänglig parkering”, ”God drift året runt”, ” Möjliggör för kedjeresor” samt ”Uppmuntra till mer cykling”) är i linje med målet i *Regional Cykelplan för Stockholms län* om att cykelresornas andel av det totala resandet ska vara 20% år 2030 i Stockholmsregionen.

Region Stockholm ser även positivt på att Södertälje kommun väljer att arbeta brett med cykelfrågan och tydligheten i bilagorna kring infrastruktursatsningars prioritetsordning.

Regionalt perspektiv och samverkan

Region Stockholm anser att det regionala perspektivet på cykling kan utvecklas i planen. I planen saknas nu beskrivning av cykling som mellankommunal fråga samt vikten av att regionens kommuner och aktörer samverkar i frågan. Ett led i att underlätta detta kan vara att på karta redovisa cykelbanor i hela kommunen ända ut till kommungräns.

Även möjligheten för Södertälje kommun att mellan orter där Trafikverket har väghållarskap undersöka alternativa nya dragningar där kommunen har väghållarskap bör i cykelplanen lyftas fram som en möjlighet.

Region Stockholm anser att de regionala cykelstråken som är belägna i kommunen behöver framgå i cykelplanen genom redovisning på karta. Detta skulle underlätta för andra aktörer att ta till sig cykelplanen och öppnar upp för samverkan med omkringliggande kommuner.

Ställningstagandet i Södertälje kommuns cykelplan om att mål 3 i RUFS2050 om ”en ledande tillväxt- och kunskapsregion” inte har bäring på cykelplanen anser Region Stockholm som något snävt. Det är viktigt att vid ett genomförande av planen beakta att det kan finns möjligheter att hitta tvärsektoriella samarbeten där Södertälje kommun kan bidra till målet. Exempel på detta kan vara samarbeten med utbildningsinstitutioner eller forsknings- och utvecklingsprojekt. Region Stockholm vill även lyfta att god tillgänglighet med hållbara transportmedel såsom cykel är möjliggörare för hållbar tillväxt- och kompetensförsörjning lokalt såväl som regionalt.

Integration med kollektivtrafik
Region Stockholm ser mycket positivt på att integration med kollektivtrafiken lyfts som en framgångsfaktor i kommunens fortsatta arbete och den inriktning som strategin ”Möjliggör för kedjeresor” innebär för hela kollektivtrafikresan. Det är viktigt att bytet mellan cykel och kollektivtrafik fortsätter att utvecklas för att erbjuda effektiva byten mellan transportslagen eftersom en attraktiv kollektivtrafikresa innefattar hela resan, från dörr till dörr.

Idag är det tillåtet att utanför rusningstid medta cykel på pendeltåg från och till Södertälje. Region Stockholm skulle därför vilja se ett utvecklat resonemang kring hur det påverkar Södertälje kommuns förutsättningar för att få fler att cykla och hur det påverkar möjligheten för kombinationsresor.

Region Stockholm anser att det är viktigt att utvecklingen i bytespunkter sker i samråd med Region Stockholm för att skapa trafiksäkra, trygga och attraktiva lösningar. Vi önskar en särskild dialog för utvecklingen av Södertälje C och vill säkerställa att denna harmoniserar med intentionerna och tidplanen för den åtgärdsvalsstudie som planeras.

En öppen, jämställd, jämlik och inkluderande region
Region Stockholm anser att det är positivt att Södertälje kommun i strategin uppmärksammar folkhälsoaspekten och vikten av att aktivt

rekrytera samt utbilda till cyklande i en befolkning där alla inte lärt sig cykla i barndomen.

Från: Nina Kallin
Till: TRF Funk Registrator
Ärende: VB: Remiss av Cykelplan 2019, Södertälje kommun
Datum: den 4 juli 2019 13:41:46
Bilagor: Följebrev remiss Cykelplan 2019.pdf
Cykelplan 2019 Södertälje - Remissversion.pdf

Remiss till Tillväxt- och regionplanenämnden för handläggning och bevarande direkt. Avstämt med regiondirektören och politiken.

Med vänlig hälsning

Registraturen, RLK
Kansli

Nina Kallin

Från: Wikenståhl Maria (Sbk) <Maria.Wikenstahl@sodertalje.se>
Skickat: den 27 juni 2019 13:09
Till: Muleta Mimmi (Ksk) <Mimmi.Muleta@sodertalje.se>; Löving Irene (Ksk) <Irene.Loving@sodertalje.se>; Högne Sara (Ksk) <Sara.Hogne@sodertalje.se>; Lindgren Åsa (Ksk) <asa.a.lindgren@sodertalje.se>; Karlsson Johan (Ksk) <Johan.Karlsson@sodertalje.se>; Leini Anneli (Ksk) <Anneli.Leini@sodertalje.se>; Råberg Suzanna (Ksk) <Suzanna.Raberg@sodertalje.se>; planer@telge.se; stockholm@trafikverket.se; Region Funk Stockholm <regionstockholm@sll.se>; stockholm@lansstyrelsen.se; sodertaljecentrumforening@gmail.com; info@cykelframjandet.se; sodertalje@friluftsframjandet.se; sodertalje-nykvarn.krets@naturskyddsforeningen.se; ksf@salem.se; kommun@nykvarn.se; sbf@botkyrka.se; gnesta.kommun@gnesta.se; registrator@trosa.se; Moderaterna <Moderaterna@sodertalje.se>; Centerpartiet <centerpartiet@sodertalje.se>; sodertalje@sd.se; info@realistpartiet.se; George Nathalie (Ksk) <Nathalie.George@sodertalje.se>; Kristdemokraterna <kristdemokraterna@sodertalje.se>; Socialdemokraterna <socialdemokraterna@sodertalje.se>; Vänsterpartiet <vansterpartiet@sodertalje.se>; Miljöpartiet <miljopartiet@sodertalje.se>; sodertalje@liberalerna.se
Kopia: Stadsmiljo <stadsmiljo@sodertalje.se>
Ämne: Remiss av Cykelplan 2019, Södertälje kommun

Inbjudan att svara på remiss

Härmed översänds förslag till Cykelplan 2019 för kännedom och yttrande. Cykelplanen anger hur Södertälje kommun ska arbeta för att främja cykling, med målet att cyklingen ska öka i alla åldrar och under alla årstider.

Remissversionen av planen finns bifogad. Den finns även tillgänglig på vår hemsida: https://www.sodertalje.se/stad-och-trafik/aktuellt/sodertalje-tar-fram-ny-cykelplan/

Eventuella synpunkter ska ha inkommit senast den **15:e oktober**. Mejla eller skicka era synpunkter till oss. Ange ärendenamn ”Cykelplan 2019”. Mejl skickas till stadsmiljo@sodertalje.se

Vänliga hälsningar

Maria Wikenståhl
Utredningsingenjör trafik
Stadsmiljö/Samhällsbyggnadskontoret
_____
Södertälje kommun
151 89 Södertälje

Tel: 08-523 045 71
E-post: maria.wikenstahl@sodertalje.se

Behandling av personuppgifter: I Södertälje kommun hanterar vi en mängd olika personuppgifter. På sodertalje.se/gdpr hittar du information om detta.

Från
Maria Wikenståhl
Samhällsbyggnadskontoret
Utredningsingenjör
08-523 045 71
Maria.wikenstahl@sodertalje.se

Enligt sändlista

Remiss angående förslag till Cykelplan 2019

Härmed översänds förslag till ny cykelplan för Södertälje kommun för kännedom och yttrande. Syftet med Cykelplan 2019 är att visa vad kommen kan och bör göra för att nå ökad cykling. Målet är att cyklingen ska öka i alla åldrar och under alla årstider.

Cykelplan 2019 innehåller fem strategier för ökad cykling, samt riktlinjer för utformning, drift och underhåll. I bilaga 3 finns förslag på fysiska åtgärder. Cykelplanen är ett led i att genomföra Södertälje kommuns trafikstrategi.

Cykelplanen är nu ute på remiss, och sista svarsdag är den **15:e oktober.** Remissversionen av planen finns tillgänglig på Södertälje kommuns hemsida: www.sodertalje.se

Efter samrådstiden bearbetas förslaget. Sedan kommer beslut om antagande att tas i kommundelsnämnderna gällande de delar som berör respektive kommundelsnämnd, och sedan tas beslut om slutligt antagande i Tekniska nämnden.

Eventuella synpunkter på förslaget ska lämnas skriftligen och ska senast den 15:e oktober 2019 ha inkommit till:

Att: Stadsmiljö

Södertälje kommun

Samhällsbyggnadskontoret

151 89 Södertälje

Alternativt via epost till: stadsmiljo@sodertalje.se

Ange ärendenamn: Cykelplan 2019. Den interna hanteringen underlättas om skriftliga yttranden sänds som word-fil eller pdf med epost.

Homan Gohari

Samhällsbyggnadsdirektör

Sändlista

Järna kommundelsnämnd

Enhörna kommundelsnämnd

Hölö-Mörkö kommundelsnämnd

Vårdinge-Mölnbo kommundelsnämnd

Samhällsbyggnadsnämnden

Miljönämnden

Kultur- och fritidsnämnden

Utbildningsnämnden

Socialnämnden

Omsorgsnämnden

Äldreomsorgsnämnden

Kommunstyrelsens kontor

Kommunala handikapprådet

Kommunala pensionärsrådet

Telge AB

Telge Fastigheter

Telge Bostäder

Trafikverket

Region Stockholm

För kännedom

Länsstyrelsen i Stockholm

Södertälje centrumförening

Cykelfrämjandet

Friluftsfrämjandet

Naturskyddsföreningen

Salems kommun

Nykvarns kommun

Botkyrka kommun

Gnesta kommun

Trosa kommun

Moderaterna i Södertälje

Centerpartiet i Södertälje

Liberalerna i Södertälje

Kristdemokraterna i Södertälje

Socialdemokraterna i Södertälje

Vänsterpartiet i Södertälje

Miljöpartiet i Södertälje

Sverigedemokraterna i Södertälje

Realistpartiet

Södertälje kommun

Remissversion av

Cykelplan 2019

Samhällsbyggnadskontoret, Södertälje kommun



Foto: Pontus Orre



Foto: Scandinav



Projektledare:
Maria Wikenståhl
Trafikingenjör, gatu- och parkplanering
E-post: maria.wikenstahl@sodertalje.se

Cykelplan 2019
Dnr: [Diarienummer för ärendet vid fastställande av planen]
Fastställd av Tekniska nämnden [Datum för antagande]
Giltighetstid tills vidare.
Tekniska nämnden ansvarar för revidering vid behov.
Dokumentansvar: Stadsmiljö, Samhällsbyggnadskontoret

Innehåll

En uppdaterad cykelplan **4**

Cykling i Södertälje idag **7**

Resvaneundersökning 2015 7

Webbenkät 2018 9

Minskad cykling bland barn och unga 12

Dagens cykelnät 12

SWOT-analys av nuläget 14

Andra berörda aktörer 15

Syfte, mål och uppföljning **16**

Syfte 16

Målsättningar 16

Uppföljning 16

Koppling till andra mål, strategier och planer 17

Strategier **18**

Säkert, framkomligt och tryggt cykelnät 18

Säker och tillgänglig parkering 19

God drift året runt 20

Möjliggör för kedjeresor 21

Uppmuntra till mer cykling 22

Riktlinjer för utformning, drift och underhåll **23**

Klassificering av nätet 23

Dimensionerande situationer 25

Riktlinjer för utformning 26

Sträckor *26*

Korsningspunkter *27*

Parkering *28*

Riktlinjer för drift och underhåll 29

Bilaga 1 – Utbyggnad sedan förra cykelplanen **30**

Bilaga 2 – Relaterade mål och styrdokument **32**

Bilaga 3 – Förslag på åtgärder **38**

Södertälje 40

Järna 46

Enhörna 47

Hölö-Mörkö 48

Vårdinge-Mölnbo 49

Uppgradering till huvudstråkstandard 50


Foto: Pontus Orre

En uppdaterad cykelplan

Cykelns renässans är nu! Allt fler upptäcker – eller snarare återupptäcker - cykeln som transportmedel, då skaran cyklister nu ökar på många håll i Sverige och världen. Cykeln kan också erbjuda en lösning, eller en del av lösningen, på många av våra stora utmaningar. Cykeln är tyst, ren och platseffektiv. Den gör att resenären får motion. Den är en viktig pusselbit i hur vi ska kunna bygga levande städer och levande landsbygd, samtidigt som våra utsläpp och vår miljöbelastning ska minska, och medborgarna ska ha goda möjligheter att både transportera sig, må bra och leva väl.

Att planera för cykeln är dock inte utan sina egna utmaningar. Platsen i staden är begränsad, och i Södertälje har många områden byggts under tidsperioder då cykelbanor och cykelparkeringar inte planerades in från början. Platsen måste då tas från en annan användning. Gruppen cyklister har dessutom blivit allt spretigare i takt med teknikutvecklingen, med bland annat elcyklar och lastcyklar av olika slag, som ställer nya krav på cykelvägnätet och cykelparkeringarna.

I Södertälje finns det stor potential att öka cyklingen. För att möta upp de behov som finns, och för att ytterligare förbättra möjligheterna att cykla, har Södertälje kommun tagit fram Cykelplan 2019. Denna version ersätter Cykelplan 2013, och skiljer sig från denna på många sätt. Här finns nya målsättningar, riktlinjer och strategier. Även listorna över vad som planeras att byggas är uppdaterade och har utökats med fler slags åtgärder.

Varför öka cyklingen?

Cykeln som transportmedel har många fördelar. Den orsakar inte buller eller utsläpp, tar liten plats både i gaturummet och vid parkering i förhållande till sin transportkapacitet, och ger motion under färden. Cyklister bidrar till ett levande stadsliv och det ger trygghet med människor i rörelse. Det är dessutom ett transportmedel som många har råd med, då det inte behöver kosta så mycket

varken i inköp eller löpande kostnader. Cykeln ger stor frihet till den som inte har körkort. Investeringar i cykelinfrastruktur ger stor samhällsekonomisk vinst, då varje satsad krona ger vinster i förbättrad folkhälsa, minskade utsläpp och minskat tryck på andra slags vägtransporter. Dessutom är ofta cykeln det snabbaste sättet att ta sig fram i en tät stadsmiljö.

I Södertälje är många av dessa effekter välbehövliga. Ohälsotalen i kommunen är bland de högsta i Stockholms län, med högre dödlighet i hjärt- och kärlsjukdomar än snittet och med hög andel övervikt och fetma bland barn och unga. Det finns även problem med höga halter av partiklar från vägtrafik på flera gator i centrum. Biltrafiken fortsätter att öka, och även bussarna fastnar i trängsel. Om resor kan flyttas från bil till cykel blir det mer plats över till både kollektivtrafik och till de som verkligen behöver bilen då de saknar andra alternativ.

Framgångsfaktorer

Det som cyklisterna själva efterfrågar främst av allt i enkätstudier och intervjuer är dels separering från bilar och gående, och dels hög framkomlighet, det vill säga att det ska gå snabbt och enkelt att cykla, utan onödiga stopp och omvägar. Det är dock viktigt att cykelnätet även utformas med säkerheten i fokus. Idag står cyklister för 45 % av alla allvarligt skadade i vägtrafikolyckor i Sverige[1]. I Södertälje utgjorde cyklister 14 % av de som allvarligt skadats eller dödats i trafiken under perioden 2007–2016, trots att bara 4 % av resorna gjordes med cykel[2].

Gruppen cyklister är långt ifrån enhetlig, och de olika användarna ställer olika krav. Snabba cykelpendlare vill ha hög framkomlighet, medan den som cyklar med sitt barn vill att cykelnätet framför allt ska vara säkert. Det som i princip alla slags cyklister har som gemensamma behov är dock krav på utrymme och bredd, och att inte behöva dela utrymmet med bilar eller fotgängare.

I de europeiska städer som är framgångsrika cykelstäder idag, såsom Köpenhamn och många städer i Nederländerna, har det inte alltid sett ut på det viset. Den höga andelen cykelresor har inte kommit automatiskt, utan är resultatet av ett långsiktigt och målmedvetet arbete. I dessa städer började cykelresorna minska under 1950-talet, och var som lägst på 1970-talet. En av de stora anledningarna var osäkra trafikmiljöer för cyklister och många dödsolyckor. Då påbörjades arbetet med att börja bygga upp ett säkert trafiksystem som främjar cykling.

I framgångsrika cykelstäder finns det vissa framgångsfaktorer som återkommer och är gemensamma. Av dessa kan vi ta lärdom. Dessa faktorer är:

- Ett finmaskigt och väl utbyggt cykelnät
- Omfattande separering från fotgängare och bilister
- Cykelparkeringar av hög kvalitet
- Integration med kollektivtrafiken
- Restriktioner för biltrafiken
- Kommunikation med användarna

I denna cykelplan har vi tagit fasta på dessa faktorer, och formulerat riktlinjer för vårt arbete med dem som utgångspunkt. Att bli en bra cykelstad är som sagt resultatet av ett långsiktigt arbete. Ett arbete som har pågått i Södertälje länge redan, och som ska fortsätta länge till.

1 Amin et al (2017) *Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2016, målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020.* Publikation 2017:098. Trafikverket. Borlänge
2 Södertälje kommun (2017) *Trafiksäkerhetsprogram - Södertälje tätort*

Begreppslista

Gc-väg: Gång- och cykelväg, fritt liggande eller separerad från biltrafiken med en skyddsremsa om minst 3 m. Kan användas av gående, cyklister och moped klass II. Gående och cyklister kan vara antingen blandade eller separerade från varandra genom exempelvis målad linje, gatsten eller olika underlag.

Gc-bana: Del av väg avsedd för gående, cyklister och moped klass II. Separeras från biltrafiken med kantsten, räcke, gc-stöd, eller skiljeremsa. Gående och cyklister kan vara blandade eller separerade som på gc-väg.

Cykelvägnät: Hela det sammanhängande vägnätet för cykeltrafik, som utgörs av cykelvägar, cykelbanor, gång- och cykelbanor och blandtrafikgator.

Cykelstråk: Sammanhängande länkar av gång- och cykelvägar

Cykelfält: Målat fält för cyklister på en blandtrafikgata. Målningen utgör den enda separeringen från biltrafiken.

Cykelpassage: Markerar den del av körbanan där cyklisterna ska korsa gatan. Markeras med målning för cykelpassage. Kan både vara upphöjd eller i samma plan som gatan. Cyklister och förare av moped klass II har väjningsplikt när de korsar gatan. Bilförare ska anpassa hastigheten så att det inte uppstår fara för cyklande och mopedförare som är ute på passagen.

Cykelöverfart: Cykelöverfarter har vägmarkeringar och vägmärken för cykelöverfart, samt en utformning som gör att fordon som korsar överfarten inte kan framföras i mer än 30 km/h. Fordonsförare har väjningsplikt mot cyklande och förare av moped klass II som är ute på eller just ska färdas ut på överfarten. Cyklister som ska färdas ut på cykelöverfarten ska ta hänsyn till avståndet till och hastigheten hos fordon som närmar sig överfarten.

Elcykel: En cykel med en elmotor som förstärker kraften från tramporna. Motorns effekt är max 250 watt, och får inte ge något krafttillskott vid hastigheter över 25 km/h. Om motorn är kraftigare, ger stöd för högre hastigheter eller ger kraft även när cyklisten inte trampar är det inte längre en elcykel utan en slags elmoped. Beroende på motorns kraft kan den då klassas som moped klass I eller klass II.



Vägmarkering för cykelpassage och cykelöverfart, vägmärke för cykelöverfart.

Cykling i Södertälje idag

Jämfört med kommuner med en centralort i samma storlek har Södertälje kommun en låg andel resor som sker med cykel. Enligt den senaste resvaneundersökningen i länet från år 2015 sker 4 % av resorna i kommunen med cykel. Detta ligger i linje med andra ytterkommuner i Stockholms län, såsom Botkyrka, Haninge och Norrtälje, men betydligt lägre än i andra medelstora svenska städer. I till exempel Gävle och Eskilstuna ligger cykelandelen runt 14 %, medan den i Örebro är hela 25 %.

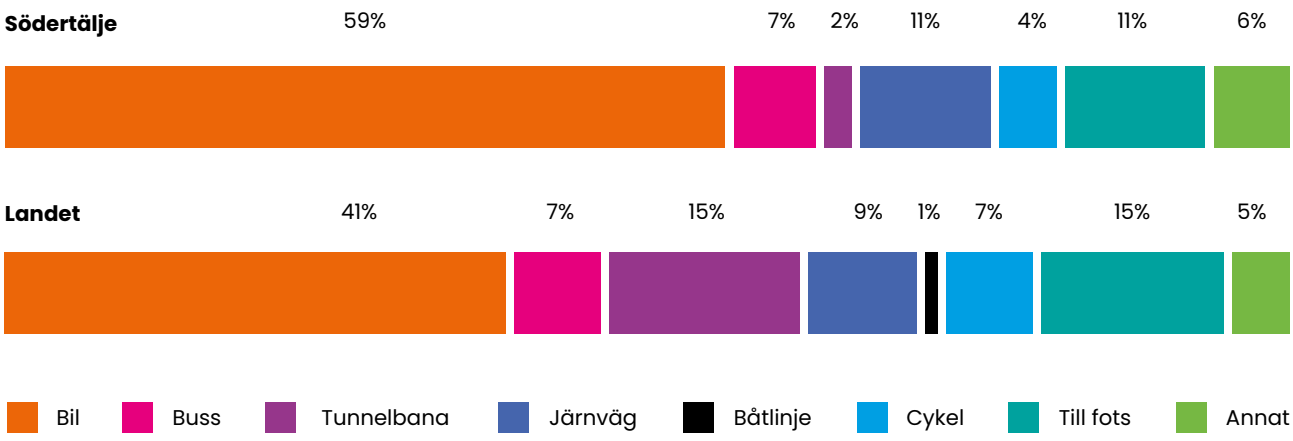
En del av förklaringen kan vara att Södertälje ligger i en region med stort regionalt resande. Många arbetar utanför kommunen. Dock så sker majoriteten av invånarnas resor inom kommunen, och en stor andel av bilresorna är kortare än 5 km.

Resvaneundersökning 2015

Under hösten 2015 genomfördes en stor resvaneundersökning i Stockholms län på uppdrag av Trafikförvaltningen. Ungefär 45 000 personer svarade på undersökningen. Svaren för invånarna i Södertälje kommun har analyserats separat av Trivector. I analysen framkom att:

- 4 % av resorna sker med cykel, jämfört med 7 % i länet som helhet. Av resorna till arbetet är 7 % cykelresor, medan 2 % av fritidsresorna sker med cykel.
- Södertäljeborna kör mer bil än genomsnittet för länet – 59 % av Södertäljebornas resor sker med bil, jämfört med 41 % som är snittet för länet. Av de som har gratis parkering på arbetsplatsen kör 70 % bil till jobbet.
- Män reser generellt sett längre och mer med bil, medan kvinnor reser kortare sträckor och mer kollektivt och till fots.
- I åldersgruppen 16–24 sker endast 2 % av resorna med cykel. I gruppen 65+ är siffran 6 %.

Färdmedelsfördelning – genomsnitt hela veckan



Figur 1 – Färdmedelsfördelning i Södertälje kommun jämfört med Stockholms län som helhet.


Foto: Pontus Orre

Tillgång till cykel och cykelparkering

- 49 % i åldersgruppen 16–84 år har alltid tillgång till en fungerande cykel. Det är betydligt lägre än för länet som helhet, där 62 % alltid har tillgång till en fungerande cykel. Andelen i samma åldersgrupp i Södertälje kommun som aldrig har tillgång till en fungerande cykel är 39 %.
- Av dem som har en fungerande cykel så cyklar 12 % dagligen eller någon gång i veckan under vinterhalvåret.
- De som har en fungerande cykel väljer oftast bilen under vinterhalvåret.
- 11 % av kommuninvånarna har inte möjlighet att vid sin bostad låsa fast cykeln i cykelställ eller ställa den i ett låsbart utrymme. Vid jobbet eller skolan saknar 14 % av kommuninvånarna denna möjlighet.
- Andelen som inte har möjlighet att låsa in eller låsa fast sin cykel vid arbetet eller skolan är högre i Södertälje än för länet som helhet.

Möjligheter till ökad cykling

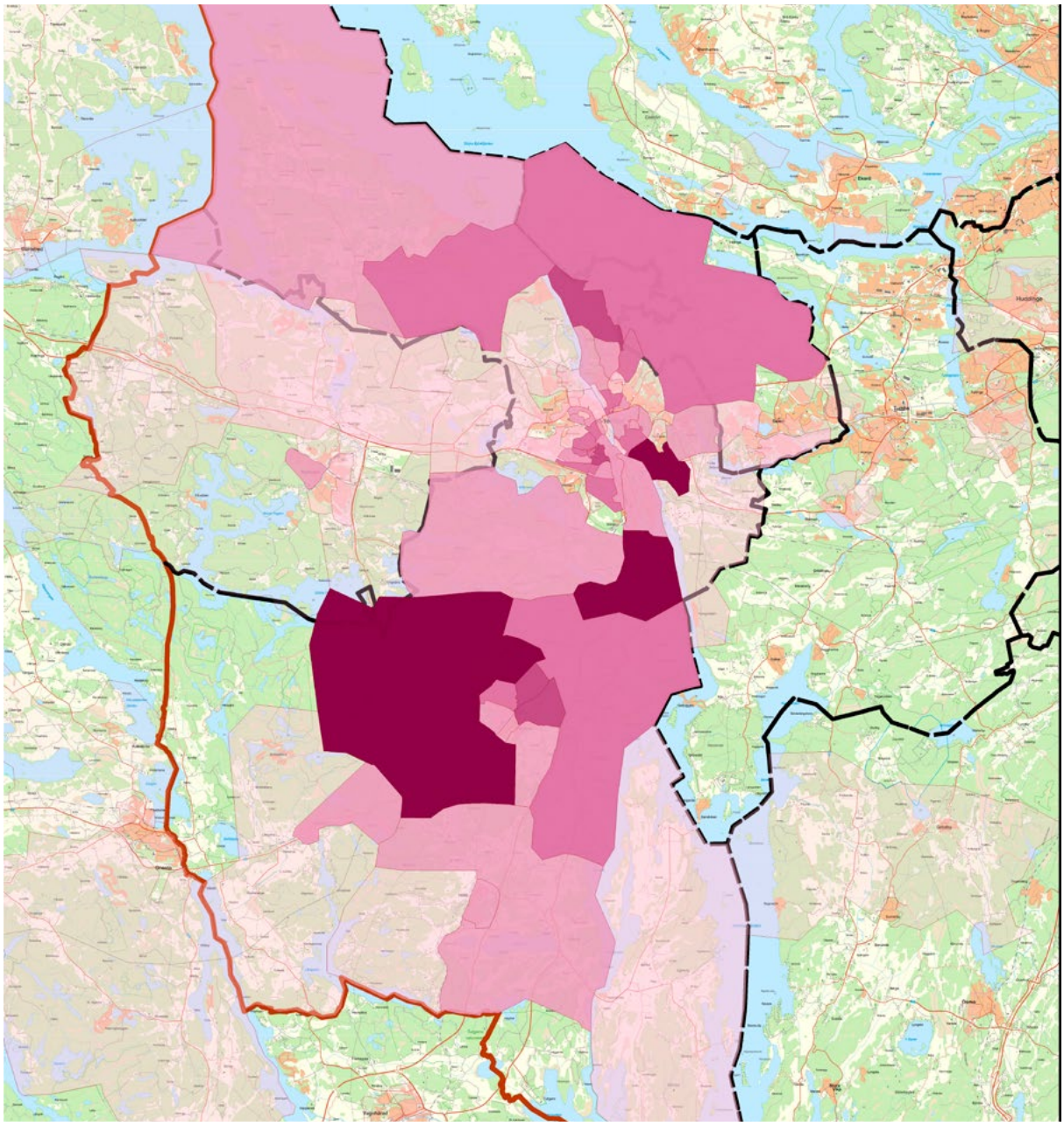
- 12 % av invånarna i åldern 16–84 år lever i hushåll som helt saknar körkort. 20 % bor i hushåll som inte äger eller har tillgång till en bil.
- 41 % av resorna som görs med bil är högst 5 km långa, och 27 % av resorna som görs med bil är högst 3 km långa.
- En stor andel av bilresorna som är kortare än 5 km görs i syfte att skjutsa någon.

Detta sammantaget visar på att det finns en stor potential för överflyttning av resor från bil till cykel i kommunen. Många resor är korta, och många resor sker i syfte att skjutsa någon som möjligen skulle kunnat cykla själv. Det finns även många som inte har tillgång till bil eller inte har körkort som skulle få en ökad rörelsefrihet om de började cykla.

Webbenkät 2018

På sensommaren 2018 lanserade Södertälje kommun en webbenkät om cykling. Enkäten marknadsfördes via kommunens digitala kanaler och sociala medier. I enkäten fick medborgarna dels svara på frågor kring sina cykelvanor, vad som gjorde att de inte cyklar, och de som cyklar regelbundet fick rita i en karta för att visa var de vill ha nya cykelvägar och –parkeringar, och var de har sett olika slags problem. Ca 1400 kompletta svar inkom.

Av de som svarade var de flesta aktiva cyklister. Ca 1100 av de svarande cyklade en gång i månaden eller mer, medan ca 300 svarande cyklade några gånger per år eller aldrig. Fördelningen mellan män och kvinnor var ungefär lika, men med något fler män som svarade. I princip alla som svarade var mellan 20 och 67 år gamla och yrkesarbetande. Ett fåtal var pensionärer.



Figur 2. Geografisk fördelning av de som svarade på enkäten, inom Södertälje kommun. Ju mörkare färg, ju fler svarade som bor inom det postnummerområdet. Flest svarande bodde i Östertälje, Pershagen och i västra delen av Järna. Copyright grundkarta: Lantmäteriet.



Foto: Sam Murad

Anledningar till att inte cykla

De som cyklar en gång i månaden eller mer på sommarhalvåret fick frågan ”När du inte cyklar, vad är det som gör att du väljer att inte cykla?” Se figur 3.

Svaren visar att de finns flera faktorer som hindrar cykelresor som kommunen kan påverka. Exempel på detta är att många saknar bra sträckning av cykelvägar, efterfrågar bättre vinterväghållning och vill ha mer stöldsäkra cykelparkeringar. Det finns även skillnader i hur män och kvinnor svarar. Betydligt fler kvinnor än män är rädda att halka på is eller fastna i snö. Något fler kvinnor än män känner sig även osäkra i trafiken, och mer än dubbelt så många kvinnor som män känner sig otrygga ute när det är mörkt. Något fler män än kvinnor är rädda för cykelstölder och vill inte bli svettiga.

Bland de som sällan eller aldrig cyklar är det största hindret att det inte finns någon cykelväg dit de ska. Bland de som aldrig cyklar är det att de inte har en cykel som är den näst vanligaste anledningen. Andra viktiga anledningar för den gruppen är rädsla för cykelstölder och att man inte vill bli svettig. Många har upplevt att cykeln blev stulen. Både bland de som cyklar ibland och de som aldrig cyklar är ungefär en tredjedel rädda i trafiken.

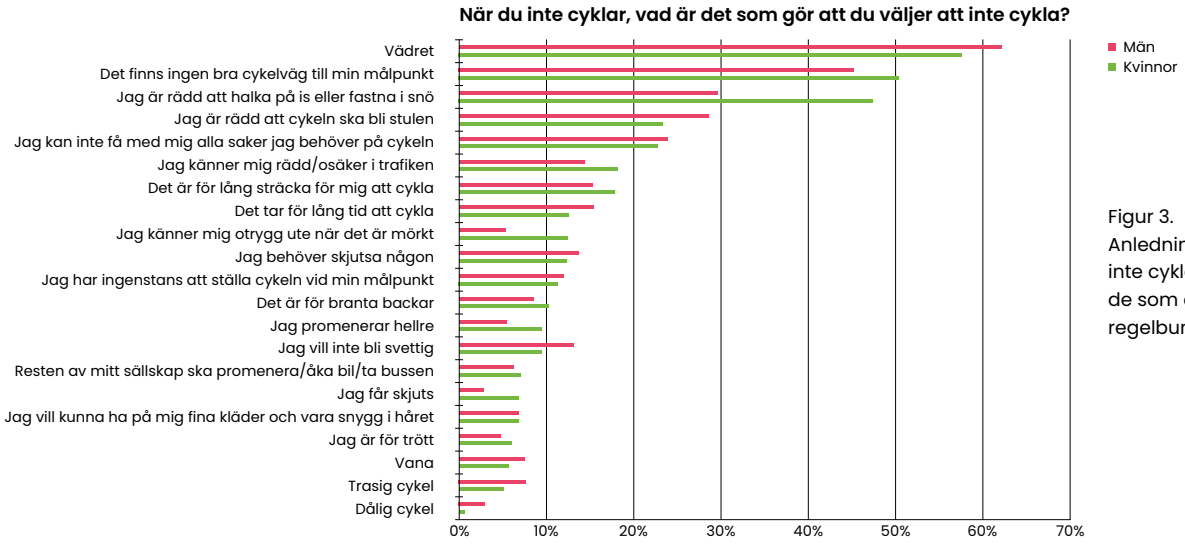
Vad som skulle leda till ökat cyklande

I enkäten fick de som cyklar sällan eller aldrig svara på frågan om vad som skulle få dem att börja cykla. Se svaren i tabellen nedan. Själva cykelvägarna i sig samt risken för cykelstölder tycks vara viktigast för de som svarat. Många lyfter även fram fordonet i sig, då de tror att en elcykel skulle få dem att cykla mer och vissa helt enkelt behöver en cykel.

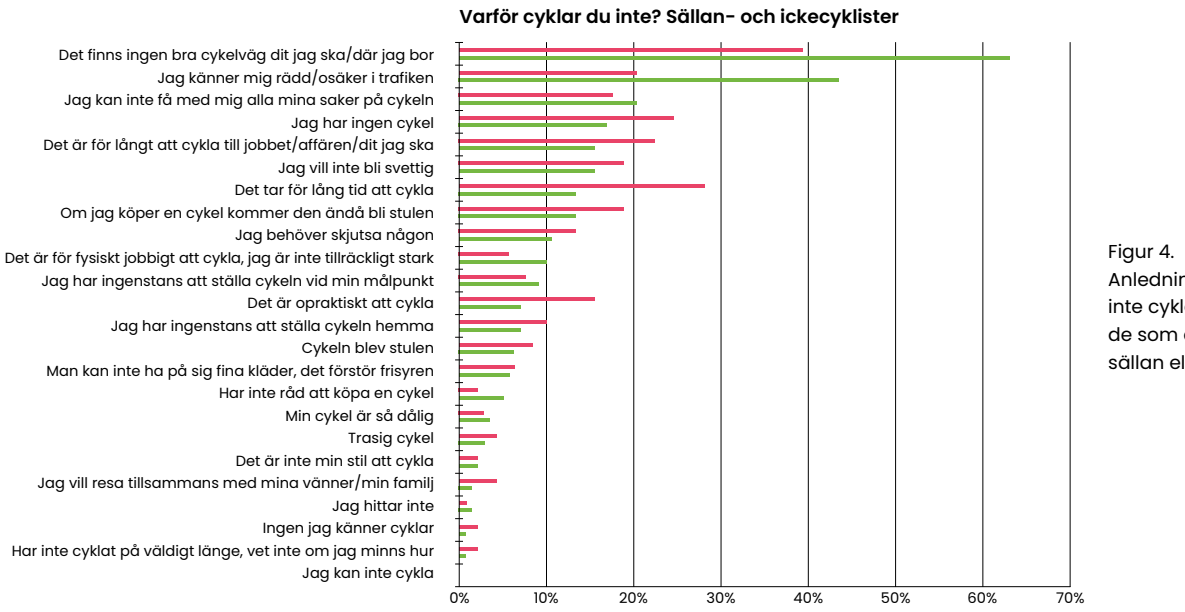
Vilka svarade inte?

Det finns anledning att tro att de som svarade på cykelenkäten inte är helt representativa för Södertäljes befolkning. Då de som är minst intresserade av cykling är svårast att locka till att svara på en enkät om cykling så skulle det behövas mer riktade ansträngningar för att nå den gruppen. Exempelvis svarade ingen att de inte kan cykla, trots att detta är relativt vanligt bland utrikesfödda vilket är en stor grupp i Södertälje. Av de som svarade på enkäten var det få eller ingen som bodde i Geneta, Ronna, Hovsjö och Fornhöjden, vilka hör till de områden i Södertälje som har störst andel utrikesfödd befolkning. Att få uppgav det som ett problem i denna enkät betyder alltså troligen inte att detta inte är ett problem. En undersökning bland personer med utländsk bakgrund i Botkyrka kommun, i vilken man verkligen ansträngt sig för att nå medborgare med utländsk bakgrund, visade att 45 % av kvinnorna i Hallunda-Norsborg som är över 35 år gamla inte kan cykla, medan 95 % av männen i samma åldergrupp kan cykla[3].

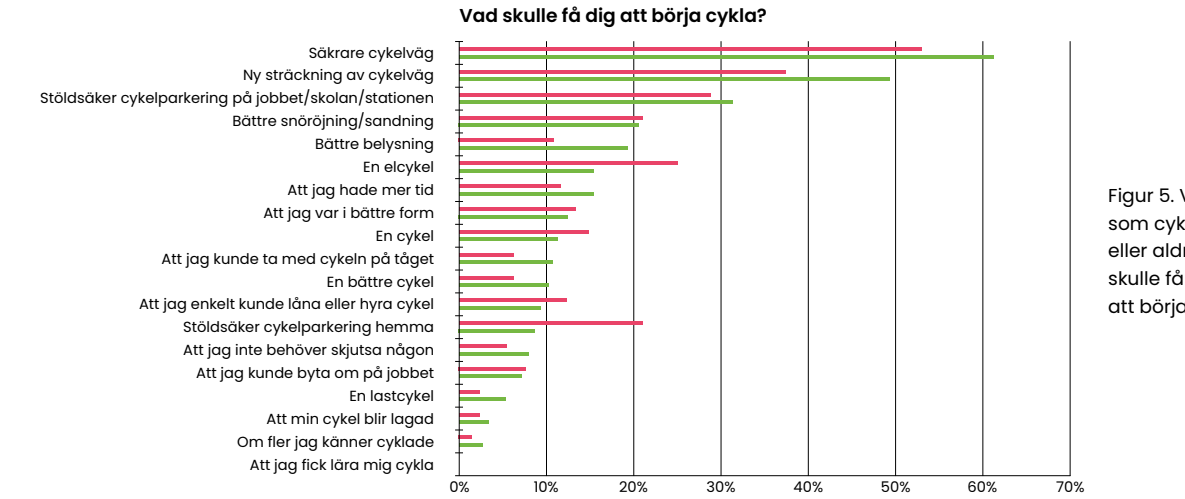
3 Pedalista (2018) *Cykelrevolutionen – Så når vi nya grupper i Hallunda-Norsborg*. S 7



Figur 3. Anledningar att inte cykla bland de som cyklar regelbundet.



Figur 4. Anledningar att inte cykla bland de som cyklar sällan eller aldrig.



Figur 5. Vad de som cyklar sällan eller aldrig tror skulle få dem att börja cykla.

Användning av cykelvägar

I enkäten fanns också möjligheten för vanecyklisterna att rita ut vilka cykelvägar och cykelställ de använder i dagsläget, och vilka förbättringar de önskar se i form av nya cykelvägar, nya cykelställ och andra slags åtgärder. Det fanns även möjlighet att markera platser där man upplevde en brist, såsom en otrygg korsning och dålig beläggning.

Materialet från dessa kartfrågor visar att Södertäljeborna cyklar långt! Många cyklar från och till Järna och Nykvarn, men också Vagnhärad, Trosa, Strängnäs och till Stockholms innerstad. Inne i Södertälje syns en tydlig betoning längs de stora trafiklederna, såsom Nyköpingsvägen, Ängsgatan, Stockholmsvägen och Erik Dahlbergs väg.

Önskade kopplingar

Bland de mest hett eftertraktade kopplingarna finns många regionala stråk, såsom Järna-Södertälje, Järna-Nykvarn och Södertälje – Nykvarn. Inne i Södertälje märks att det finns stor efterfrågan på cykelvägar inne i centrum och längs Stålhamravägen.

Cykelparkering

Vad gäller nya cykelparkeringar är önskemålen störst längs gågatan och vid järnvägsstationerna. Väldigt många vill även ha låsbara cykelgarage på dessa platser. De befintliga cykelställ som uppskattas mest är de med tak och möjlighet att låsa fast ramen.

Minskad cykling bland barn och unga

På nationell nivå har andelen barn i åldern 7–14 år som cyklar en genomsnittlig dag minskat från 24 % i mitten av 1990-talet till 15 % år 2014[4]. Det går inte att peka ut några enskilda orsaker till detta, utan tycks bero på en mängd olika faktorer. Cyklandet till skolan tros ha minskat bland annat på grund av att det fria skolvalet har lett till större avstånd till skolan. Andra faktorer är att det finns fler bilar i hushållen, att barn och vuxna känner sig mindre trygga och säkra i trafiken, och att föräldrar inte tror att barnen är tillräckligt trafikmogna.

I Södertälje genomför kommunen ett projekt kallat Säkra skolvägar, där kommunen jobbar med ett antal utvalda skolor varje år. Barnen får fylla i en webbenkät om sina resvanor till och från skolan. Resultaten från dessa enkäter visar att väldigt få barn cyklar till skolan. Bland äldre elever åker de flesta buss till skolan, och bland de yngre blir de flesta skjutsade eller går. Elever i mellanstadiet går till skolan snarare än att cykla, även vid avstånd på 2–3 kilometer vilket borde vara ideala cykelavstånd. Siffrorna skiljer sig mellan skolorna, men cyklandet är generellt sett lägre eller mycket lägre än det nationella snittet.

Dagens cykelnät

Cykelnätet i kommunen består till störst del av ca 3 m breda cykelbanor och cykelvägar, där gående och cyklister delar utrymmet utan separering. Södertälje tätorts olika bostadsområden har tillkommit under olika decennier med olika planeringsideal. I områden som byggts då trafikseparering var modernt så har cykelbanor planerats in från början. Exempel på sådana områden är Geneta, Hovsjö, Fornhöjden och Saltskog. Stora delar av staden byggdes innan cykeln sågs som ett eget transportmedel som behövde en egen infrastruktur. I dessa områden har cykelbanor behövt

4 Niska et al (2017) *Cykling bland barn och unga – en kunskapssammanställning.* VTI rapport 958


Foto: Pontus Orre

planeras in i efterhand, och på många ställen är det svårt att hitta den plats som krävs. Detta gäller bland annat stadskärnan, Mariekäll, Rosenlund, Blombacka och Östertälje. Här sker cykling oftast i blandtrafik på lokalgator.

I Järna finns ett förhållandevis heltäckande och finmaskigt cykelnät av liknande standard som i Södertälje tätort. På vissa sträckor måste cykling ske i blandtrafik, och längs väg 57 saknas cykelbana längs en central sträcka. I Trafikplan Järna finns en mer ingående beskrivning av förutsättningarna för cykling i Järna och kommande arbeten för förbättrad cykling.

I Enhörna, Hölö och Mölnbo finns vissa lokala cykelbanor och -vägar, men även här har bebyggelsen i stort sett byggts ut utan att cykelbanor och –vägar kommit till samtidigt. Landsvägarna som förbinder tätorterna i kommundelarna har Trafikverket som väghållare, och saknar i stort sett cykelbanor.

Sedan Cykelplan 2013 har många nya sträckor byggts. Dessa visas i bilaga 1.

Underhållsbehov

En skade- och underhållsinventering av cykelnätet genomfördes under sensommaren 2018. Denna omfattade totalt 160,5 km asfaltsbelagda gc-vägar. Denna inventering visade att 65 % av cykelnätets yta har en god standard med inget eller litet behov av underhållsåtgärder, 13 % har varierande grad av underhållsbehov, medan 22 % har ett eftersatt underhåll och behöver total rekonstruktion för att nå en god standard. Kantskador, sprickor och sättningar hör till de vanligaste skadorna, samt att beläggningen blivit gammal och skrovlig.

Att åtgärda dessa sträckor kan kombineras med att samtidigt uppgradera deras standard, så som att bredda dem eller åtgärda korsningspunker.

Användning av nätet idag

Under hösten 2018 genomfördes mätningar av gång- och cykeltrafiken på totalt 25 platser i kommunen. Mätningarna visade att följande stråk har högst användning av cyklister idag:

- Birkavägen
- Erik Dahlbergs väg
- Grödingevägen (delen mellan Slussbron och Viksängsleden)
- Nyköpingsvägen

Mätningarna visade att de platser som har bäst förutsättningar för cyklister även har högre användning. Dessa platser är förhållandevis platta och raka stråk. På Birkavägen uppmättes det högsta flödet på den sida av vägen där cyklisterna är separerade från fotgängarna. Flödena längs dessa stråk kan förmodligen öka ännu mer om förutsättningarna förbättras ytterligare.

SWOT-analys av nuläget

Styrkor (internt, påverkbart)	**Svagheter** (internt, påverkbart)
• Storleksmässigt har Södertälje goda förutsättningar att bli en attraktiv cykelstad. Bostadsområden ligger i en radie på ca 6 km från stadskärnan, nya bostäder tillkommer främst genom förtätning inom denna radie. • Vid planeringen av nybyggda bostadsområden har utbyggnad av cykelnätet skett • Cykelbanor finns längs de flesta vägarna i huvudvägnätet • Det har skett en succesiv utbyggnad av cykelbanor och cykelparkeringar de senaste åren • Genom att ha med gång- och cykelbanor tidigt i planeringen av nya vägar och bostadsområden ges möjlighet till bra lösningar för cykeltrafiken • Medvetet arbete med trafiksäkerhet gör att förutsättningarna för gc-trafikanterna förbättras • Pågående arbete med att utveckla stadskärnan ger cykelnätet bättre förutsättning att bindas samman och göras säkrare i centrum • Kedjeresor. 46 000 personer pendlar till eller från Södertälje kommun, pendeltågsstationerna ligger på bekväma cykelavstånd från arbetsplatser och service • Många resor med bil idag är korta och skulle lätt kunna flyttas över till cykel • Södertälje ska växa ännu mer, många gator ska omvandlas till stadsgator med mer attraktiv utformning för cyklister	• Stadens höjdskillnader avskräcker många från att cykla • Kanalen utgör en barriär • Många invånare har aldrig fått lära sig att cykla, eller har inte cyklat på många år • Många slutar cykla på vinterhalvåret • Många vågar inte skaffa en cykel eller använda cykeln på grund av stöldrisk. Brist på stöldsäkra cykelparkeringar, både i bostadsområden och vid målpunkter • Södertäljes stadskärna är otillgänglig för cyklister, då den i princip saknar cykelbanor • Ett sammanhängande nord-sydligt stråk (koppling Ängsgatan-Oxbacksleden-Nyköpingsvägen) är svårt att få till pga utrymmesbrist och Turingegatans barriäreffekt • Många korsningar är dåligt utformade för cyklister, med höga kantstenar och ingen cykelpassagemålning • De flesta trafikljusen ger inte automatiskt utslag på cyklister, ofta lång väntetid som följd. • Underhållet på cykelnätet är eftersatt, att höja standarden på hela nätet kommer att ta lång tid • Biltrafikmängderna och bilinnehavet ökar. • I Södertälje bryter många bilister mot trafikregler, såsom hastighetsgränser och stopplikt. Detta utsätter cyklister för fara, och för många avskräcker det från att cykla pga upplevd risk • Det saknas en cykelkultur – Södertälje är en bilstad idag. Bilen är en statussymbol för många
Möjligheter (omvärlden)	**Hot** (omvärlden)
• Ökad medvetenhet om klimatfrågan och vikten av att nå uppsatta klimatmål. Detta kan göra fler personer motiverade att ersätta resor med bil med cykelresor, och höja prioritetingen av cykelfrågor hos andra aktörer på både lokal, regional och nationell nivå • Ökad hälsomedvetenhet hos befolkningen bidrar till ökad motivation till att cykla. Även arbetsgivare börjar uppmuntra cykling hos sina anställda, både i tjänst och som arbetspendling • Teknikutveckling och produktutveckling ger allt billigare och bättre elcyklar och lastcyklar. Dessa kan ersätta fler slags bilresor, såsom långa pendlingsresor, skjutsande och transporter av varor. • Elcyklar tillgängliggör cykling för fler grupper, såsom äldre och fysiskt svaga, möjliggör längre resor och gör att backar inte längre är hinder. • Utveckling av fler slags cykeldelningstjänster, som blir allt mer användarvänliga och sprids till fler orter. • Allt färre ungdomar tar körkort eller vill äga en bil. • Både Södertälje, resten av Stockholmsregionen och andra större städer förtätar på ytor där det förut fanns bilparkeringar, och inför avgifter där det förut varit gratis. När det blir allt mindre smidigt att ta bilen blir cykeln ett mer attraktivt alternativ, även som del i en kedjeresa.	• Sammanhängande cykelvägar saknas till kommundelarna, vilket gör att långa cykelresor måste ske på landsväg. Kommunen är inte väghållare för dessa vägar utan är beroende av vägplaner från Trafikverket, som har långa ledtider för planering och finansiering. • Ökande trafikmängder i hela regionen, samt ökande mängder tunga transporter på väg. Stora mängder tunga transporter på väg avskräcker speciellt landsvägscyklister. • Ökade inkomster gör att fler har råd med flera bilar i hushållet, vilket ofta leder till fler bilresor och färre cykelresor. • Andelen barn som cyklar till skolan har sjunkit i hela landet sedan 90-talet. Anledningar är bland annat längre resvägar pga det fria skolvalet, och fler fritidsaktiviteter med mer pressade scheman. Det kan bli en förlorad generation som aldrig haft cykling som vana. • Elcyklar leder till att allt fler cyklister skadas allvarligt, pga högre hastigheter och att fler äldre cyklar. • Skjutstjänster, och på sikt autonoma fordon, gör det allt enklare att ta sig dörr till dörr utan att äga eller köra en egen bil. Sådana resor kan komma att ersätta många cykelresor. • Det är än så länge inte tillåtet att ta med cykeln på regionaltåg och bussar, eller på pendeltåg i rusningstid, vilket gör kedjeresor med cykel svårare.



Foto: Pontus Orre

Andra berörda aktörer

Det finns en stor mängd aktörer som förutom kommunen påverkar möjligheterna att cykla, och som står för utbyggnad och underhåll av olika delar av infrastukturen.

Längs med statliga vägar är det Trafikverket som är väghållare, och som ska planera, finansiera och bygga cykelvägar. I Södertälje kommun finns ett antal sträckor där behovet av cykelväg längs Trafikverkets väg är stort. Se bilaga 3 för beskrivningar av de sträckor längs Trafikverkets vägar där Södertälje kommun ser behov av utbyggnad av cykelväg.

Regionala stråk som inte byggs längs statlig väg är beroende av samarbete med närliggande kommuner. Sådana stråk som är under planering är cykelväg till Nykvarn och till Salem.

När det gäller cykelparkering är fastighetsägare en central aktör, både när det gäller boende-parkering men även i anslutning till verksamheter och offentlig service. Parkering sker i dessa fall ofta på fastighetsmark, som kommunen inte har rådighet över. Detta gäller även skolor och annan kommunal verksamhet, vars lokaler oftast ägs av Telge Fastigheter.

I anslutning till kollektivtrafikknutpunkter gäller speciella förutsättningar. Kommunen äger sällan mark i anslutning till järnvägsstationerna, utan hyr ofta mark av andra, och ibland hyr kommunen ut mark till exempelvis SL. Det finns även andra markägare, såsom Trafikverket och Jernhusen. Åtgärder måste då anpassas till rådande avtal och samarbeten mellan aktörer. Anläggande av cykelparkeringar vid hållplatser och stationer ska följa RiPark.

Denna plan fokuserar på det som kommunen som aktör kan utföra och har möjlighet att påverka.

Syfte, mål och uppföljning

Syfte

Syftet med cykelplanen är att visa vad kommunen kan och bör göra för att nå ökad cykling. Planen ska ge underlag och riktlinjer för planering av infrastruktur, drift- och underhåll och kommunikativa insatser som bidrar till ökad cykling. Planen ska även vara ett stöd vid prioriteringar och ekonomiska bedömningar för samhällsbyggnadskontorets tjänstemän och vid politiska beslut.

Målsättningar

Cyklingen i Södertälje kommun ska öka i alla åldrar och under alla årstider. Samtidigt ska inte andelen olyckor med oskyddade trafikanter inblandade öka.

Till år 2040 ska:

- 25 % av alla resor under 5 km…
- 15 % av resorna mellan 5 och 10 km…
- 5 % av resorna över 10 km…

… göras med cykel. De resor som flyttas över från andra trafikslag ska främst vara från bilresor.

Uppföljning

En del av uppföljningen sker genom Trafikstrategins uppföljning. I Trafikstrategin anges ett antal indikatorer, varav vissa är relevanta för arbetet med cykelfrågor.

De indikatorer som är relevanta för cykelplanen anges nedan:

Indikator	Nuläge	År 2018	Utveckling från föregående mätning	Kommentar
Invånarnas resvanor – följs upp genom resandeundersökning minst en gång per mandatperiod				
Andelen huvudresor som sker med gång	11 % (år 2015)			
Andelen huvudresor som sker med cykel	4 % (år 2015)			
Andelen huvudresor som sker med kollektivtrafik	20 % (år 2015)			
Andelen av bilresorna som är kortare än 5 km	41 % (år 2015)			

Andelen resor med cykel och kollektivtrafik – årlig uppföljning				
Cykelpassager Mälarbron per dag	500 (år 2015)			Egna mätningar

Medborgarnöjdhet – årlig uppföljning av SCB:s medborgarundersökning				
Medborgarnas nöjdhet med tillgången till gång- och cykelvägar	5,9 (år 2015)			

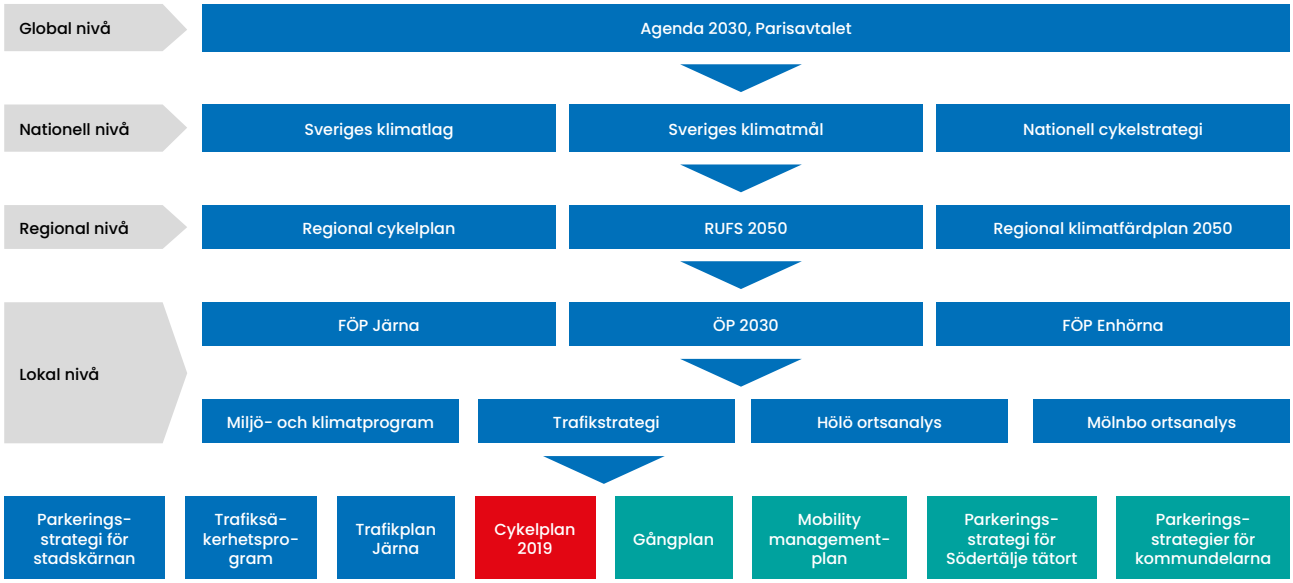
Utöver dessa indikatorer lägger cykelplanen även till följande, för uppföljning av planens genomförande:

- Andelen av resorna som sker med cykel per följande reslängd: 5 km, 5–10 km, över 15 km
- Antal km cykelbanor i kommunen
- Antal km separerad cykelbana i kommunen (separering mellan cyklister och fotgängare)
- Antal cykelparkeringsplatser på kommunal mark
  - Varav antal med tak och möjlighet till ramlås
  - Varav antal i cykelgarage
- Antal kommunala luftpumpar
- Antal hastighetssäkrade upphöjda gc-passager, samt passager med genomgående kantstöd.
- Antal genomförda kommunikationsinsatser sedan 2019

Uppföljning bör ske minst en gång per mandatperiod till Tekniska nämnden.

Koppling till andra mål, strategier och planer

Cykelplanen förhåller sig till ett strategiskt ramverk, bestående av olika styrdokument från global nivå till lokal nivå. Cykling spänner över många policyområden, då det inte bara rör trafik utan även klimat, miljö, hälsa, jämställdhet och stadsbyggnad, bland annat.



Figur 5. Målsättningar, styrdokument och strategier som utgör cykelplanens strategiska ramverk.

I bilaga 2, ”Relaterade mål och styrdokument” beskrivs de målsättningar och strategier från global till lokal nivå som har störst bäring på Cykelplan 2019.

Strategier


Foto: Scandinav

För att öka cyklandet behöver Södertälje kommun arbeta enligt följande fem strategier:

- Säkert, framkomligt och gent cykelnät
- Säker och tillgänglig parkering
- God drift året runt
- Möjliggör för kedjeresor
- Uppmuntra till mer cykling

Säkert, framkomligt och tryggt cykelnät

Själva cykelnätet är den kanske viktigaste faktorn för ökad cykling. Cykelnätet består av både sträckor och korsningar, och båda dessa delar måste utformas för att passa en allt mer spretig grupp användare. Nätet ska passa både barn och äldre, som ställer höga krav på säkerhet och trygghet, och snabba pendlare som behöver ett tidsmässigt konkurrensmässigt alternativ till bilen. Nätet ska vara framkomligt och attraktivt nog att locka nya cyklister, men säkert nog att olyckorna inte ökar när cyklingen ökar.

För vissa grupper är social trygghet en viktig aspekt vid val av färdmedel och sträcka. Social trygghet handlar om den upplevda risken att utsättas för brott. För att en sträcka ska upplevas som trygg behövs dels bra belysning och fri sikt, och dels en närvaro av andra människor som potentiellt kan ingripa eller vars närvaro är förebyggande. Exempelvis undviker kvinnor ofta mörka vägar genom parker och skogsområden, och genom tunnlar där sikten är dålig och någon kan gömma sig. Utformningen och dragningen av cykelvägar bör ta hänsyn till dessa faktorer. Cykelvägar upplevs olika nattetid och dagtid. Under den mörka tiden på dygnet bör det finnas alternativ till obefolkade stråk och tunnlar.

Cykelnätet ska vara:
- Gent
- Sammanhängande
- Framkomligt
- Finmaskigt
- Säkert
- Tryggt
- Orienterbart

Strategin ”Säkert, framkomligt och tryggt cykelnät” innebär att:
- Kommunen ska sträva efter att nätet utformas i enlighet med riktlinjerna för utformning, se ”Riktlinjer för utformning, drift och underhåll” på sida 23
  Kommunen ska utforma korsningspunkter med hög säkerhet för oskyddade trafikanter, och samtidigt sträva efter att kombinera detta med hög framkomlighet för oskyddade trafikanter.
- Kommunen ska, i enlighet med översiktsplanen, prioritera gående och cyklister i stadsrummet
- Kommunen ska utforma cykelstråk, och i den mån det är möjligt omgivande bebyggelse och stadsmiljö, med trygghet i åtanke.

Säker och tillgänglig parkering

Varje cykeltur börjar och slutar med en parkerad cykel. Att cykelparkeringarna är väl utformade och placerade, och uppmuntrar snarare än försvårar cykling är en mycket viktig pusselbit för ökat cyklande. Idag är cykelstölder något som många lyfter fram som ett stort problem och är en av de främsta anledningarna till att Södertäljes medborgare inte cyklar mer[5].

En väl utformad, placerad och underhållen cykelparkering blir som en marknadsföring för cykeln som trafikslag. En dåligt placerad, utformad och underhållen cykelparkering ger däremot ett negativt intryck. Det leder dessutom ofta till att cyklisterna ställer sina cyklar på andra platser närmre målpunkten, där det finns tak eller möjlighet att låsa fast ramen. Likaså om den är underdimensionerad. På dessa platser kan cyklarna utgöra framkomlighetsproblem för synskadade, rörelsehindrade eller i värsta fall för utryckningsfordon.

För stadskärnan finns p-tal för cykel framtagna. På sikt ska p-tal även tas fram för övriga delar av kommunen. Dessa är av stor vikt för att säkerställa att de bostäder och lokaler som byggs möjliggör för cykling.

Parkering med extra service
Vid tågstationerna med många resenärer finns behov av säker, övervakad parkering i form av cykelgarage, som även har extra service. Dessa garage ska vara anpassade särskilt för dem som cyklar långt för att sedan fortsätta sin resa med tåg. Det är av högsta vikt att det går smidigt och snabbt att byta från cykel till kollektivtrafik, och att cykelparkeringarna då har en bra placering och utformning för att möjliggöra detta.

På dessa platser ska cyklisterna kunna duscha, byta om och använda toaletter, förvara sina saker i förvarings- och säkerhetsskåp, och även köpa något att äta. Det ska finnas ett utrymme för att kunna utföra lite enklare service och reparationer själv, men kan även finnas lokaler för en professionell cykelreparatör.

Rutiner för att rensa övergivna cyklar
Övergivna cyklar tar upp utrymme i cykelställen och gör att dessa ser mindre säkra och attraktiva

5 Rädsla för cykelstölder uppgavs som den fjärde vanligaste anledningen till att inte cykla mer i den webbaserade undersökning som genomfördes sommaren 2018. Majoriteten av de svarande oroar sig för cykelstölder.

ut. Kommunen bör ta fram och implementera en rutin för att rensa bort övergivna cyklar. Samtliga cykelställ i kommunens skötsel bör rensas minst en gång om året. Platser med högre tryck, såsom i centrum och vid tågstationerna, bör rensas oftare.

Cykelvänliga arbetsplatser
Många kommuner arbetar med projekt för att uppmuntra arbetsplatser att bli mer cykelvänliga, och t ex erbjuda bra cykelparkering, möjlighet att duscha och byta om på jobbet, och möjlighet att pumpa däcken och utföra enklare underhåll på cykeln. Även andra cykelfrämjande åtgärder ingår i projekten, såsom tjänstecyklar. Södertälje kommun kan ta en aktiv roll för att uppmuntra arbetsplatser att erbjuda bra faciliteter för cyklister.

Bra boendeparkeringar
Om det inte finns en väderskyddad och säker cykelparkering vid bostaden är det ett stort hinder för medborgaren att kunna cykla. Vid flerbostadshus, där de boende oftast inte har ett eget garage eller kan besluta över hur gårdsmarken används, är det extra viktigt att fastighetsägare är proaktiva. Kommunen kan uppmuntra dem att se till att det finns faciliteter för cyklister av god kvalitet, såsom säkra cykelrum, cykelförråd och lokaler där de boende kan underhålla sina cyklar.

Strategin ”Säker och tillgänglig parkering” innebär att:
- Kommunen ska sträva efter att alla cykelparkeringar utformas i enlighet med riktlinjerna för utformning, se ”Riktlinjer för utformning, drift och underhåll”.
- Kommunen ska verka för att cykelgarage byggs vid strategiska platser, och att låsbara cykelparkeringar erbjuds vid pendeltågsstationer och i centrum.
- Kommunen ska arbeta för att det finns säker och väderskyddad cykelparkering i alla stadens och kommunens områden. Dessa måste inte nödvändigtvis stå på kommunal mark.
- Kommunen ska ta fram en rutin för hantering av övergivna cyklar.
- Kommunen ska uppmuntra arbetsplatser att ha cykelparkeringar av god kvalitet, och erbjuda andra faciliteter som underlättar för cyklister, såsom duschar och omklädningsrum.
- Kommunen ska uppmuntra bostadsförvaltare och –föreningar att ha cykelparkeringar av god kvalitet.
- Kommunen ska tillgodose behov av säker parkering även för låd- och lastcyklar och cykelkärror.

God drift året runt

Södertälje kommuns cykelnät ska ha en god drift och ett gott underhåll. Cyklisterna ska kunna cykla året om utan att riskera att skada sig eller inte kunna komma fram.

De som går och cyklar är minst skyddade och har även svårast att ta sig fram vid dåligt väglag. Därför bör de prioriteras vid halkbekämpning och snöröjning. Endast en tredjedel av de som cyklar i Södertälje på sommarhalvåret fortsätter cykla under vintern. Speciellt de kvinnliga cyklisterna avstår från att cykla på vintern på grund av rädsla för halka[6]. Även rullgrus, glaskross och ojämn beläggning påverkar cyklisters säkerhet och framkomlighet.

För att kunna hålla en god drift och vinterväghållning är beläggningens kvalitet av stor vikt. Sprickor och ojämnheter, dåliga lagningar, eller brist på kantskärning som leder till stående vatten, leder alla till att det blir svårare att ploga bra. Förebyggande arbeten, såsom kantskärning, bra lagningar och reinvestering i ny beläggning i rätt tid, är alla förutsättningar för en god drift. År 2018 hade 22 % av ytan på Södertälje kommuns gc-vägar en eftersatt standard, med olika slags skador. Dessa gc-vägar måste åtgärdas för att möjliggöra en god vinterväghållning.

Driften är även en viktig aspekt för social och trafikal trygghet. Sikten måste hållas fri, och trasig belysning ska åtgärdas skyndsamt.

6 Detta enligt svaren på den webbenkät som genomfördes i Södertälje kommun sommaren 2018

Strategin ”God drift året runt” innebär att:

- Kommunen ska sträva efter att driften utförs enligt riktlinjerna i delen ” Riktlinjer för utformning, drift och underhåll”.
- Kommunen ska uppmuntra medborgarna att felanmäla.
- Kommunen ska åtgärda inrapporterade problem skyndsamt. Trafikfarliga brister tas omhand omedelbart.
- Kommunen ska utveckla drift och underhåll utifrån ny kunskap och teknik.
- Kommunen ska se till att all beläggning har en standard som möjliggör bra vinterväghållning, dels genom reinvestering och dels genom förebyggande driftåtgärder.

Möjliggör för kedjeresor

Södertälje kommun är till stor del en pendlarkommun. Många resor är långa, och görs med en kombination av färdmedel, såsom gång, buss, bil och tåg. Cykeln används ofta som den första eller sista delen i en resa med tåg eller buss. Många tar i dag bilen till pendeltåget, på sträckor där cykeln är konkurrenskraftig.

Så som tidigare nämnts under avsnittet om parkering är det viktigt med cykelparkeringar med bra standard och en bra placering i anslutning till kollektivtrafikens knutpunkter. På sikt bör cykelgarage med extra service etableras vid järnvägsstationerna.

Det är även viktigt att cykelvägnätet ansluter på ett bra sätt till dessa punkter, så att cyklisten kommer smidigt fram hela vägen till cykelparkeringen och sedan bytespunkten.

För den som inte bor i Södertälje eller som inte vill skaffa sig en egen cykel är ett hyrcykelsystem en lösning för den sista biten av resan.

Strategin ”Möjliggör för kedjeresor” innebär att:

- Kommunen ska erbjuda möjlighet till säker och vindskyddad cykelparkering vid kollektivtrafikens knutpunkter.
- Kommunen ska etablera låsbara cykelparkeringar och/eller garage med extra service vid järnvägsstationerna.
- Kommunen ska säkerställa att cykelvägarna ansluter på ett för cyklisten framkomligt, säkert och smidigt sätt till cykelparkeringarna vid stationerna.
- Kommunen ska verka för att ett hyrcykelsystem etableras i Södertälje.



Foto: Sam Murad

Uppmuntra till mer cykling

Södertälje kommun ska arbeta för att dels få fler att cykla, och dels för att få fler att cykla mer. Detta kan göras genom kampanjer och kommunikation, att arbeta för att få fler nya cyklister, och genom att kommunen som arbetsgivare främjar cykling.

Kampanjer och kommunikation
Södertälje kommun bör använda olika kommunikationsmetoder för att påverka medborgarna i en hållbar riktning. Detta kan göras exempelvis genom:

- Beteendepåverkande kampanjer, dvs mobility management och nudging
- Samarbete med andra aktörer såsom stora arbetsgivare
- Medborgarenkäter som undersöker medborgarnas behov och önskemål
- Förbättrad information på hemsidan kring cykling
- Kartor
    - Cykelkartan – denna bör uppdateras och tryckas upp regelbundet
    - Webbkartan – denna kan utvecklas med mer information

Nya cyklister
Många av våra medborgare har aldrig fått lära sig att cykla, har glömt hur man gör, eller har aldrig etablerat cykling som vana. För att rekrytera fler nya cyklister kan kommunen arbeta med följande åtgärder:

- Cykelskola för vuxna
- Cykelskola för barn
- Hyrcyklar
- Lånecyklar av olika slag, såsom elcyklar, lådcyklar och cykelkärror
- Prova på-kampanjer


Foto: Scandinav

Södertälje som arbetsgivare
Södertälje kan som arbetsgivare uppmuntra till mer cykling på ett antal olika sätt. Exempelvis genom att:

- Göra det enkelt att välja cykeln som ett alternativ för resorna i tjänsten. Detta genom att se till att det finns tjänstecyklar av olika slag tillgängliga för alla slags verksamheter. Exempelvis kan lådcyklar användas inom förskola, och elcyklar för längre resor. Systemet för att låna en cykel ska vara enkelt, cyklarna ska stå lättingängligt till, och personalen ska informeras om denna möjlighet.
- Se till att det finns cykelparkeringar av hög standard vid alla kommunens arbetsplatser, och helst även möjlighet att duscha och byta om.
- Införa förmånscyklar för personalen
- Genomföra interna kampanjer som uppmuntrar till cykling

Strategin ”Uppmuntra till mer cykling” innebär att:
- Kommunen ska uppmuntra sina invånare att cykla genom olika slags kommunikations-kampanjer
- Kommunen ska genomföra åtgärder för att fler ska lära sig, och ha möjlighet att, cykla
- Södertälje kommun ska som arbetsgivare uppmuntra till mer cykling, bland annat genom att erbjuda bra faciliter för cyklister, erbjuda tjänstecyklar, och genom att uppmuntra till cykling i tjänsten.

Riktlinjer för utformning, drift och underhåll

Klassificering av nätet

Olika delar av cykelnätet behöver utformas för olika behov. Det gör också att det då ställs olika krav på utformning, drift och underhåll. För att förtydliga detta har cykelnätet delats in i tre kategorier:

- Huvudcykelstråk
- Lokalcykelnät
- Rekreationscykelvägar

För varje kategori finns riktlinjer på utformning, drift och underhåll. Dessa beskrivs nedan. Endast en liten del av cykelnätet uppfyller idag dessa riktlinjer. Målsättningen är att alla nya cykelvägar ska utformas i enlighet med dessa, och att det befintliga nätet ska uppgraderas på sikt. Ibland kan riktlinjerna inte uppnås, och då kan avsteg behöva göras. Avsteg ska dock vara undantag och inte regel, och goda skäl ska föreligga för avstegen.

Utöver dessa tre kategorier har även vissa sträckor pekats ut som regionala cykelstråk i den regionala cykelplanen. Dessa ska följa utformningen som anges i den regionala cykelplanen.

Huvudcykelstråk

Huvudcykelstråk är stråk där många cyklister ska kunna ta sig fram snabbt, enkelt och smidigt. Cykelbanan ska prioriteras högre gentemot biltrafiken. T ex korsningar och passager ska utformas så att cyklisten prioriteras. Stråken går mellan större bostads-, arbetsplats- och serviceområden, centrum och kollektivtrafiknoder. På dessa sträckor finns det potential för stora mängder av cyklister. Här ska snabba cyklister och elcyklister kunna cykla på utan att störa de som vill cykla lugnare och utan konflikter med gående. Längs stråk med många gående är det av stor vikt att fotgängarna får tillräckligt med utrymme och en god utformning, så att dessa och cyklisterna inte kommer i konflikt med varandra.

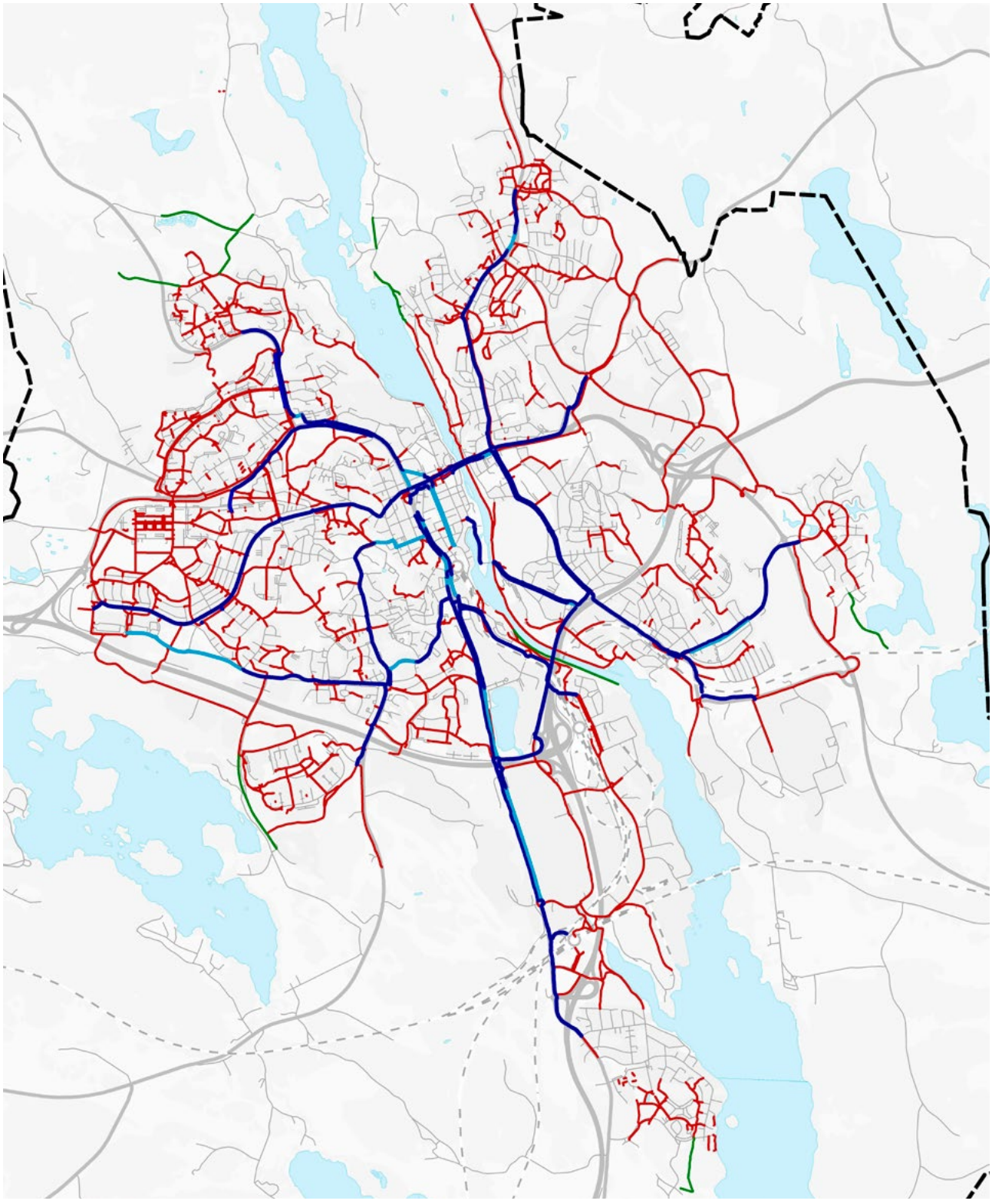
Huvudstråk har bara utpekats i Södertälje tätort. Detta då det är där det finns potential för så pass stora flöden av cyklister och gående att det behövs extra utrymme, och då resorna där kan vara så pass långa i stadsmiljö att skillnaderna i utformning ger en stor påverkan på restiden.

Lokalcykelnät

Den del av cykelnätet som inte är huvudcykelstråk eller rekreationscykelvägar är lokalcykelnät. Detta är alltså den större delen av cykelnätet. Lokalcykelnätet ska främst vara säkert. Lokalcykelnätet ska vara tillräckligt säkert för att vara en väg som barn kan ta själva till skola och fritidsaktiviteter. Flödena av cyklister är inte lika höga här som på huvudcykelstråken, men kan variera från väldigt låga till nästan lika höga som på huvudcykelstråk. Utformningen ska anpassas till den situation som råder, den mängd cyklister som förväntas och den mängd gående som förväntas.

Rekreationscykelvägar

Rekreationscykelvägar används primärt för att ta sig till utflyktsmål eller för motion och naturupplevelser, och är inte tänkta att användas för vardagsresor. Dessa kan t ex vara belagda med grus och behöver inte ha optimal drift året runt.



Figur 6. Klassificering av befintliga gc-vägar och -banor i Södertälje tätort. **Mörkblått**: Huvudcykelstråk. **Ljusblått**: Planerade huvudcykelstråk. **Rött**: Lokala cykelvägar och cykelbanor. **Grönt**: Rekreationscykelvägar. **Grått**: Bilvägar och gator.
Copyright grundkarta: Lantmäteriet

Dimensionerande situationer

De dimensionerande situationerna är utgångspunkten för riktlinjerna för utformning. T ex innebär den dimensionerande situationen att cyklisten ska kunna hålla en viss hastighet att cykelbanan behöver ha en viss bredd, en viss minsta kurvradie och en viss sikt.

Dimensionerande situation	Huvudcykelstråk	Lokalcykelnät	Rekreationscykelvägar
Hastighet	25 km/h på sträcka mellan korsningspunkter	15 km/h på sträcka mellan korsningspunkter	Inga krav
Framkomlighet och flyt	Minsta medelhastighet 15 km/h på en sträcka på 2000 m. Vid korsningar med bilvägnätet ska cyklister ha en hög prioritering i gaturummet. Cyklister ska separeras från gående.	Inga krav	Inga krav
Möjlighet till säkra omcyklingar och möten	Möjlighet till säker omcykling samtidigt som möte sker med en cyklist och en fotgängare	Möjlighet till möte med två fotgängare	Inga krav
God komfort	En cykel med välpumpade däck och tunga lastcyklar ska kunna framföras med god komfort. Ojämnheter och kanter ska minimeras.	Cykeln ska kunna framföras med god komfort. Ojämnheter och kanter ska minimeras.	Cykeln ska kunna framföras med godtagbar komfort. Lastcyklar ska ej behöva lyftas.
God orienterbarhet	Stråket ska vara lätt att följa. Cyklisten ska veta riktningen mot stora målpunkter.	Stråket ska vara lätt att följa. Cyklisten ska veta riktningen mot stora målpunkter.	Stråket ska vara lätt att följa. Cyklisten ska veta riktningen mot vissa relevanta målpunkter.
Genhet	God koppling mellan målpunkter	Inga krav	Inga krav
Trafiksäkerhet	Fasta hinder ska minimeras. Konfliktpunkter med huvudvägnät ska vara säkrade. Beläggningen ska vara jämn och hålla god friktion året runt.	Fasta hinder ska minimeras. Konfliktpunkter med huvudvägnät ska vara säkrade. Beläggningen ska vara jämn och hålla god friktion året runt.	Konfliktpunkter med huvudvägnät bör vara säkrade. Beläggningen ska vara jämn och hålla god friktion året runt, undantag kan göras i grönområden.
Trygghet	Cyklisten ska, utifrån belysning, sikt och trafiksituation, känna sig trygg.	Cyklisten ska, utifrån belysning, sikt och trafiksituation, känna sig trygg.	Cyklisten ska, utifrån trafiksituation, känna sig trygg.

Riktlinjer för utformning

Sträckor

Riktlinjerna nedan anger minimikrav. Finns möjlighet till t ex större bredder är detta oftast önskvärt, då ökade bredder ger högre standard. Lokalcykelnät där större mängder cyklister väntas bör få en högre dimensionering. För skiljeremsa mellan motortrafiken och gång och cykeltrafiken gäller att denna bör vara bredare ju högre hastigheterna för biltrafiken är.

	Huvudcykelstråk	Lokalcykelnät	Rekreationscykelvägar
Bredd dubbelriktad cykelbana	2,6 m (Obs, ej inkl gångyta och sidoområden)	2 m (Obs, ej inkl gångyta och sidoområden) Oseparerad gc-bana: 3 m (ej inkl sidoområden)	2 m (Obs, ej inkl gångyta och sidoområden)
Bredd enkelriktad cykelbana (Ej inklusive sidoområden)	1,7 m	1,3 m	1 m (minimum, högre bredd rekommenderas)
Separering från biltrafik	Alltid. Vid hastigheter om 30–60 km/h: Skiljeremsa 0,3 m eller fysisk barriär (staket, räcke eller dylikt). Vid hastigheter 60 km/ eller högre: Skiljeremsa 0,5–1 m samt räcke.	Cykling kan ske i blandtrafik vid upp till 30 km/h. Vid 60 km: Skiljesremsa 0,5–1 m eller fysisk barriär. Vid hastigheter 70 km/h eller högre: Skiljesremsa 0,5–1 m samt fysisk barriär.	Samma som för lokalcykelnät
Separering från fotgängare	Alltid. Med målad linje, avvikande material, färg, eller skiljeremsa	Vid höga flöden av fotgängare eller cyklister, vid skymd sikt i kurva och i tunnlar	Ej krav. Rekommenderas vid höga flöden av fotgängare samt vid skymd sikt
Separering av körriktning	Vid förväntade maxtimmesflöden på över 500 cyklister/timme, vid skymd sikt i kurva och i tunnlar	Ej krav	Ej krav
Linjeföring	Mjuk linjeföring. Minsta kurvradie 40 m på sträcka	Mjuk linjeföring eftersträvandsvärd	Ej krav
Siktsträcka	Cyklisten ska alltid ha en siktsträcka på minst 35 m i det mest ogynnsamma läget på cykelbanan	Cyklisten ska alltid ha en siktsträcka på minst 20 m i det mest ogynnsamma läget på cykelbanan	Cyklisten ska alltid ha en siktsträcka på minst 20 m i det mest ogynnsamma läget på cykelbanan
Underlag	Slätt, såsom asfalt, med mjuka nivåskillnader.	Slätt, såsom asfalt. Mjuka övergångar i nivåskillnad eftersträvas, fasad kantsten bör undvikas i största möjliga mån.	Inga krav, utöver möjlighet till god drift. Nivåskillnader ska utformas så att de ej försvårar för tunga cyklar
Sidoområden	Säkra sidoområden på minst 0,5 m.	Säkra sidoområden på minst 0,3 m	Säkra sidoområden på minst 0,3 m
Belysning	Helst egen anpassad belysning. Spillbelysning från gata godtagbart om denna är väl anpassad för att även lysa upp gc-vägen	Egen belysning eftersträvansvärd, spillbelysning från gata godtagbart	Ej krav

Korsningspunkter

Korsningspunkter är viktiga, då deras utformning påverkar cyklisternas säkerhet och framkomlighet. Generellt så behöver de oskyddade trafikanterna prioriteras högre i gaturummet. Speciellt längs huvudcykelstråken bör de prioriteras högt gentemot biltrafiken.

Vid passager kan små detaljer göra stor skillnad. T ex orsakar även fasade kantstenar obehag för cyklisten och är extra besvärligt med lastcyklar och med välpumpade däck. Höjdskillnader bör därför utformas på ett mjukt sätt för cyklisterna.

Längs huvudcykelstråken bör passager utformas som cykelöverfarter, om förutsättningarna för detta finns.

Alla passager kan dock inte få hastighetsdämpande åtgärder och det kan inte vara för många i följd. Detta då det påverkar framkomligheten för räddningstjänst och busstrafiken.

	Huvudcykelstråk	Lokalcykelnät	Rekreationscykelvägar
Säkerhet	Vid korsning med huvudvägnät: Säkring till 30 Vid korsning med sidogata och vid infarter: genomgående kantstöd	Vid korsning med huvudvägnät: Säkring till 30 Vid korsning med sidogata och vid infarter: genomgående kantstöd	Vid korsning med huvudvägnät: Säkring till 30
Separering från fotgängare	Krav	Eftersträvansvärt	Ej krav
Korsning med huvudvägnät	Hastighetssäkrad upphöjd passage om befintlig passage har låg trafiksäkerhetsstandard[7]	Hastighetssäkrad passage om befintlig passage har låg trafiksäkerhetsstandard	Hastighetssäkrad passage om befintlig passage har låg trafiksäkerhetsstandard
Korsning med lokalgata	Upphöjd passage med ramp eller genomgående kantstöd	Upphöjd passage eller mjukt nersläpp till körbanan och målning	Inga krav
Utmynnande sidogata	Upphöjd passage med genomgående kantstöd	Upphöjd passage eller mjukt nersläpp till körbanan och målning	Inga krav
Korsande infart	Upphöjd passage med genomgående kantstöd	Upphöjd passage eller mjukt nersläpp till körbanan och målning	Inga krav
Passage vid cirkulationsplats	Utrymme för väntande bil mellan passagen och cirkulationen.	Utrymme för väntande bil mellan passagen och cirkulationen ska eftersträvas	Inga krav
Planskild korsning	Vid höga flöden av biltrafik samt nära skolor.	Vid mycket höga flöden av biltrafik samt nära skolor.	Inga krav.
Signalreglerad korsning	Automatisk detektering för cyklister. Mjuka ramper till körbanan eller upphöjning. Tillräckligt med utrymme för väntande cyklister. Viloräcke eller fotstöd för väntande cyklister.	Mjuka ramper till körbanan eller upphöjning.	Inga krav

7 Se Hastighetsplan för Södertälje tätort och Hastighetsplan Järna

Parkering

P-tal för cykel finns dels i Parkeringsstrategi för stadskärnan, och dels i kommande parkeringsstrategier för övriga delar av kommunen.

Olika situationer ställer olika krav på utformningen av cykelparkeringen. Liksom för cykelnätet har vi kopplat riktlinjerna för utformning till olika klasser av cykelparkering. Dessa är följande:

Korttidsparkering
Vid t ex butiker, restauranger eller som besöksparkering vid bostäder. Cykeln ska stå där en kort stund, eller i ett par timmar på sin höjd. Då ärendet är kort är det viktigast att cykelparkeringen är placerad nära målpunkten, och att det är smidigt att låsa fast den. Väderskydd är inte lika viktigt.

Långtidsparkering
Dessa finns t ex vid arbetsplatser, skolor och kollektivtrafikknutpunkter. Här ska cykeln kunna stå säkert över dagen. Det är viktigt att cykeln är skyddad från stöld, från väder och vind, och att platsen känns säker att vistas på. Närhet till målpunkt är inte lika viktigt, men placeringen ska inte vara oskäligt långt från målpunkt.

Säker parkering
Här ska cykeln kunna stå över natten, eller i flera dygn i följd. Exempel på dessa platser är vid bostaden och vid tågstationer. Dessa parkeringar ska helst vara inomhus, i förråd eller bakom höga staket dit endast personer med nyckel eller passerkort kan komma in. Det måste dock fortfarande vara smidigt att ta sig in och ut med både vanlig cykel och lastcykel. Tex ska trappor, branta ramper och tunga dörrar utan dörröppnare undvikas.

	Korttidsparkering	Långtidsparkering	Säker parkering
Närhet till målpunkt	Max 25 m	Max 100 m	Max 150 m
Väderskydd	Ej krav	Krav	Krav
Stöldsäkerhet	Möjlighet till ramlås	Möjlighet till ramlås	Möjlighet till ramlås. Nyckel eller passerkort för att komma in i parkeringen
Belysning	Ja, spilljus ok	Ja, anpassad belysning	Anpassad belysning
Faciliteter	Ej krav	Vid parkeringar med mer än 35 platser bör cykelpump finnas	Vid parkeringar med mer än 35 platser bör cykelpump finnas. Möjlighet att ladda elcyklar. Vid stora parkeringar i strategiska lägen ska toaletter, dusch och omklädningsrum finnas (gäller ej boendeparkering).

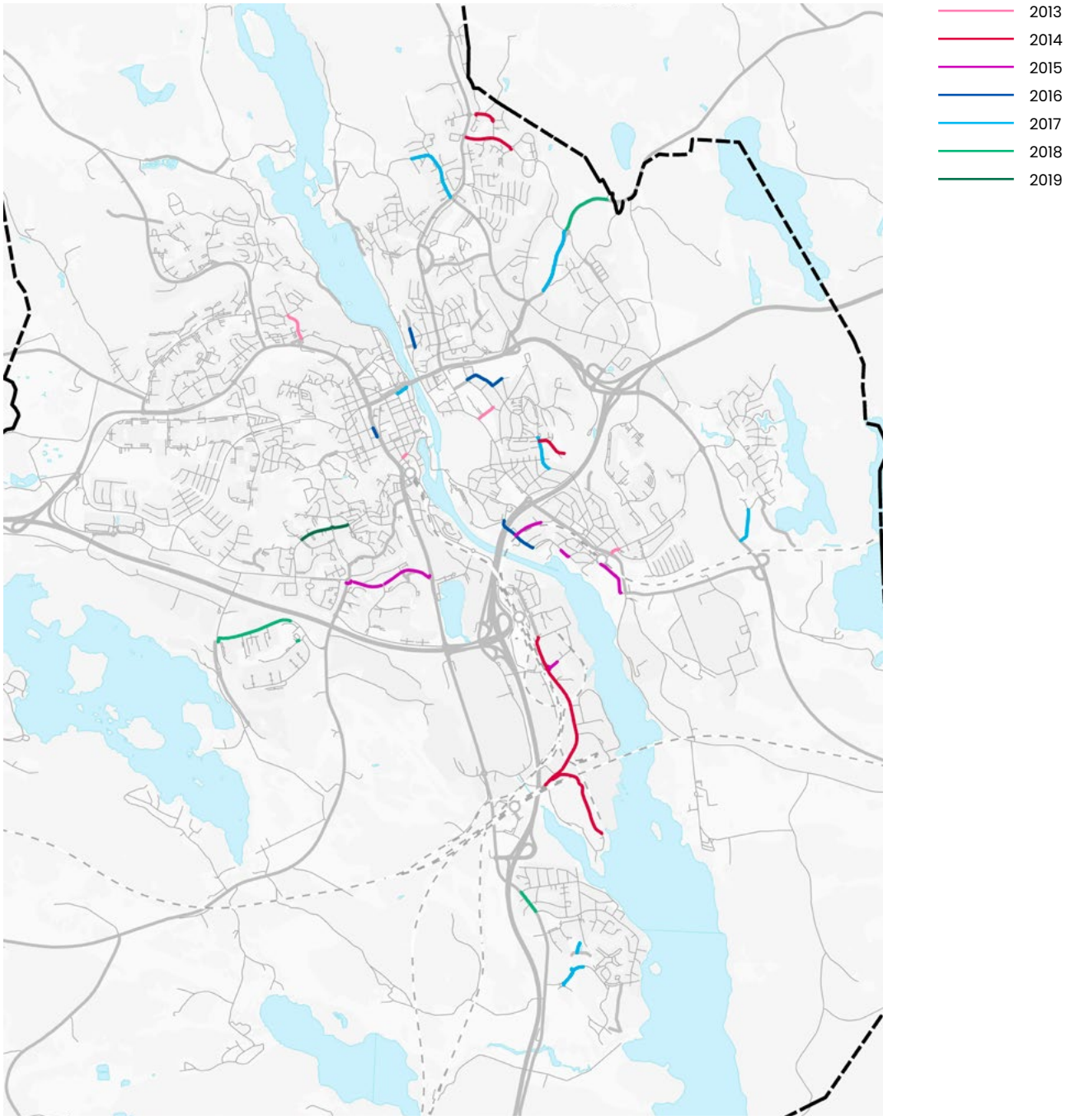
Riktlinjer för drift och underhåll

	Huvudcykelstråk	Lokalcykelnät	Rekreationscykelvägar
Vinterväghållning	Plogning eller sopsaltning påbörjas vid 2 cm snö.	Plogning vid 3 cm snö	Inga krav
Maskinsopning under barmarkssäsong	Sopning minst en gång varannan månad samt extra vid behov Glaskross tas bort omgående	Extra sopning vid lövfällning och vid behov Glaskross tas bort omgående	Extra sopning vid lövfällning och vid behov Glaskross tas bort omgående
Sandupptagning	Sopning när väderleksprognosen visar milt väder under 10 dygn framåt Klart senast 1:a maj	Klart senast 1:a maj	Inga krav
Tillsyn av vägmärken och markeringar	En gång varje halvår	En gång per år	Inga krav
Tillsyn av vegetation samt siktröjning	Två gånger per säsong	En gång per säsong	En gång per säsong

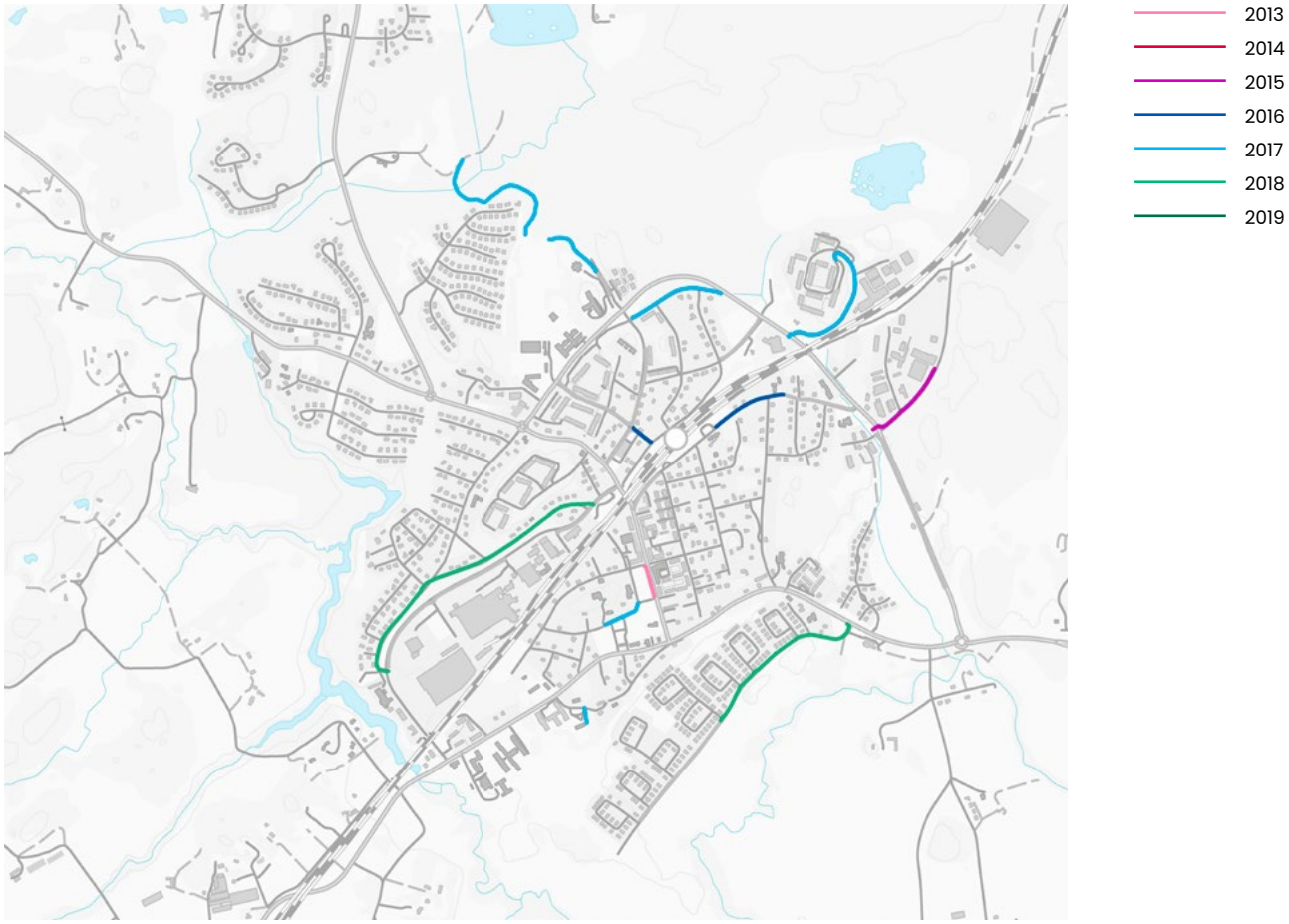
Utöver det som redogörs i tabellen är följande aspekter viktiga:

- Sprickor och potthål bör åtgärdas skyndsamt, så att de inte orsakar skada på trafikanter eller leder till vägskador
- Lagningar på cykelbanor ska vara väl utförda, då kanter och ojämnheter kan orsaka olyckor samt kan leda till stående vatten, isbildning och vägskador
- Cykelvägar behöver sopas mer frekvent än bilvägar, då bilvägen rensas ”automatiskt” på skräp på grund av motortrafikens hastighet och tyngt. Rullgrus och vassa föremål leder till halkolyckor och punkteringar, och kan ge allvarliga skador på den trafikant som råkar ut för detta
- Beläggningsunderhåll som förbättrar avrinningen är mycket viktig, såsom att se efter gräs-kanter. Stående vatten blir till blankis på vintern, och kan leda till allvarliga halkskador

Bilaga 1 – Utbyggnad sedan förra cykelplanen



Utyggnad sedan 2013, Södertälje tätort. Copyright grundkarta: Lantmäteriet



Utbyggnad sedan 2013, Järna. Copyright grundkarta: Lantmäteriet



Utbyggnad sedan 2013, Valla och Ekeby. Copyright grundkarta: Lantmäteriet



Utbyggnad sedan 2013, Mölnbo.
Copyright grundkarta: Lantmäteriet



Utbyggnad sedan 2013, Hölö.
Copyright grundkarta: Lantmäteriet

Bilaga 2 – Relaterade mål och styrdokument

Globalt:

Agenda 2030
Kommunens hållbarhetsarbete utgår från Agenda 2030, ett övergripande och framåtsyftande globalt, nationellt och lokalt åtagande som öppnar nya möjligheter för långsiktigt hållbar ekologisk, social och ekonomisk utveckling. Hållbar utveckling innebär ”en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov”.

Följande av de globala målen har särskilt stor bäring på cykelplanen:

- Mål 3: Säkerställa att alla kan leva ett hälsosamt liv och verka för alla människors välbefinnande i alla åldrar.
    - Delmål 3.6: Till 2020 halvera antalet dödsfall och skador i trafikolyckor i världen.

- Mål 11: Städer och bosättningar ska vara inkluderande, säkra, motståndskraftiga och hållbara.
    - Delmål 11.2: Senast 2030 tillhandahålla tillgång till säkra, ekonomiskt överkomliga, tillgängliga och hållbara transportsystem för alla. Förbättra trafiksäkerheten, särskilt genom att bygga ut kollektivtrafiken, med särskild uppmärksamhet på behoven hos människor i utsatta situationer, kvinnor, barn, personer med funktionsnedsättning samt äldre personer.
    - Delmål 11.6: 11.6 Till 2030 minska städernas negativa miljöpåverkan per person, bland annat genom att ägna särskild uppmärksamhet åt luftkvalitet samt hantering av kommunalt och annat avfall.

- Mål 13: Vidta omedelbara åtgärder för att bekämpa klimatförändringarna och dess konsekvenser.

Nationellt:

Nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling
Den nationella strategin ger uttryck för regeringens ambitioner inom cykling med inriktning på att hjälpa berörda aktörer att ta sitt ansvar. Den ska fungera som en plattform för det fortsatta gemensamma arbetet och ska både följas upp och vidareutvecklas.

I den nationella cykelstrategin pekas fem insatsområden ut för arbetet med ökad och säker cykling. Dessa är:

- Lyft cykeltrafikens roll i samhällsplaneringen.
- Öka fokus på grupper av cyklister.
- Främja en mer funktionell och användarvänlig infrastruktur.
- Främja en säker cykeltrafik.
- Utveckla statistik och forskning.

Nationella klimatmål

Sverige har ett klimatpolitiskt ramverk som består av tre delar: klimatlag, klimatmål och ett klimatpolitiskt råd. Det nationella klimatmålet är att växthusgasutsläppen från verksamheter som inte ingår i systemet för handel med utsläppsrätter ska vara noll (netto) år 2045. Ett specifikt mål är att utsläppen från inrikes transporter (förutom inrikesflyg) ska ha minskat med 70 procent senast till år 2030, i jämförelse med 2010 års nivå.

Regionalt:

RUFS 2050

I regionplanen RUFS 2050 finns fyra mål som beskriver hur regionen ska vara år 2050, och delmål som beskriver vad som ska uppnås till år 2030. Det finns även regionala prioriteringar för varje mål, som beskriver vad regionens aktörer ska göra under 2018–2026, samt regionala ställningstaganden.

Följande mål, delmål och regionala prioriteringar har bäring på cykelplanen:

Mål 1: En tillgänglig region med god livsmiljö	Mål 2: En öppen, jämställd, jämlik och inkluderande region
Delmål 3. Andelen av länets invånare som upplever besvär av trafikbuller och dålig luftkvalitet ska inte öka. **Regionala prioriteringar**: Under åren 2018–2026 arbetar regionens aktörer med att: • Styra mot ett transporteffektivt samhälle	Delmål: 1. Skillnaderna i förväntad medellivslängd mellan olika socioekonomiska grupper och kommuner i länet ska minska och medellivslängden ska öka för samtliga. **Regionala prioriteringar:** Under åren 2018–2026 arbetar regionens aktörer med att: • Nå en jämlik och förbättrad folkhälsa och bidra till att sluta hälsogapet

Mål 4: En resurseffektiv och resilient region utan klimatpåverkande utsläpp

Delmål:

1. De årliga direkta utsläppen av växthusgaser ska vara mindre än 1,5 ton per invånare och utsläppen av växthusgaser ur ett konsumtionsperspektiv ska halveras.
2. Den årliga energianvändningen per invånare ska minska kontinuerligt till under 16 MWh, och regionens energiproduktion ska vara 100 procent förnybar.
3. Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna ska öka med 5 procentenheter i jämförelse med 2015, och minst 70 procent av alla resor inom länet ska ske med gång, cykel och kollektivtrafik, och cykelandelen ska vara 20 procent i enlighet med den regionala cykelplanen.

Regionala prioriteringar:

Under åren 2018–2026 arbetar regionens aktörer med att:

- öka de eldrivna person- och varutransporterna
- utveckla klimat- och resurseffektiva attraktiva regionala stadskärnor.

Förbättrade möjligheter att cykla, och att byta från cykel till kollektivtrafik lyfts upp i de regionala planeringsprinciperna. Det är även centralt för utvecklingen av transportsystemet och resandet. Det lyfts fram att bebyggelsens utformning, i kombination med tillgången till en väl utbyggd cykelinfrastruktur, har stor betydelse för valet att cykla. Förbättrade möjligheter för cykling lyfts upp i följande regionala ställningstaganden:

- Effektivisera vägtransportsystemet och balansera efterfrågan
- Utveckla en regional samsyn om åtgärder för att klara klimatmålen samt minska trängseln och den lokala miljöpåverkan
- Planera för ett resurseffektivt transportsystem
- Utveckla och prioritera gång- och cykeltrafiken
- Planera bebyggelse och infrastruktur med gång- cykel- och kollektivtrafiken som norm
- Planera utifrån hur invånarna rör sig

Regionalt ställningstagande: Utveckla och prioritera gång- och cykeltrafiken

Gång-och cykeltrafiken måste få bättre förutsättningar än i nuläget för att bli attraktiva och konkurrenskraftiga färdmedelsval. Det behövs också ett ökat fokus på kombinationer av flera färdmedel i samma resa, där gång och cykel kan vara en del av hela resan tillsammans med framför allt kollektivtrafik. Målpunkter och bytespunkter behöver förses med cykelparkeringar av god standard. Åtgärder krävs för att integrera cykeln med övriga färdmedel och medge smidiga byten, goda cykelförbindelser till kollektivtrafikens bytespunkter samt attraktiva cykelparkeringar och lånecykelstationer.

För att öka cykelns attraktionskraft behövs också ett sammanhängande regionalt cykelvägnät av hög standard, med väl fungerande drift och underhåll. Ambitionen bör vara att alla cyklister ska ha möjlighet att cykla under alla tider på dygnet, året runt. I ett 2050- perspektiv krävs att det regionala cykelvägnätet utvecklas ytterligare för att svara upp mot framtida behov. Cykelvägnätet måste kompletteras med ytterligare cykelstråk för att binda samman framtida regionala målpunkter. Det behöver även kompletteras med nya kopplingar som möjliggör för snabba och gena cykelresor, exempelvis i form av cykelbroar över vattendrag, och som gör cykeln till ett attraktivt alternativ till bilen och kollektivtrafiken.

RUFS 2050 - Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, s 143

Regional cykelplan för Stockholms län

Den regionala cykelplanen från 2014 togs fram i samarbete mellan Trafikverket, Stockholms läns landsting, Länsstyrelsen, kommunerna i Stockholms län och ett antal intresseorganisationer. Den utgör underlag för utbyggnad av regionala cykelstråk för arbetspendling under åren 2014–2030, och är en grund för samverkan för ökad cykling i länet. Målet är att cykelresorna år 2030 ska utgöra minst 20 procent av resorna i länet. Tre stråk som är kopplade till Södertälje pekas ut som saknade länkar: Norsborg – Södertälje, Södertälje – Järna och Södertälje – Nykvarn.

Vision:

Smidigt - det ska vara enkelt att ta sig fram med cykel i länet

Smart - cyklisten får vardagsmotion samtidigt som resandet inte belastar miljön

Säkert - cykelvägarna utformas så att alla trafikanter känner sig trygga och inte kommer till allvarlig skada

Målbild för framtida cykeltrafik:

Bra utbud av cykelvägar: Regionalt cykelvägnät för arbetspendling byggs ut för gena och snabba cykelresor. Det regionala nätet bör vara färdigställt år 2030 och kompletteras med lokala och mellankommunala cykelvägar. Turism- och rekreationscykling utvecklas successivt.

Enkelt att planera cykelresan: Bra och lättillgänglig information ska finnas om cykelresande.

Lätt att hitta under resans gång: Cykelstråk utformas så att de är lättorienterade och förses med bra vägvisning och trafikinformation.

Säkert och tryggt för alla trafikanter: Trafikmiljöer ska vara trafiksäkert utformade och cykelbanor vara i gott skick med hög kvalitet på driften.

Enkelt att kombinera cykel med kollektivtrafik: Bra kopplingar till kollektivtrafik, tillgång till hyrcyklar vid större kollektivtrafikknutpunkter. Det ska vara möjligt att ta med cykel på längre tågsträckningar utanför rusningstid.

Gott om cykelparkering: Bättre och utökade parkeringsmöjligheter i anslutning till kollektivtrafik, vid bostäder, arbetsplatser och i centrumområden.

Regional cykelplan för Stockholms län, s 11–12

Kommunala styrdokument:

Översiktsplan

I Framtid Södertälje, Översiktsplan 2013–2030 behandlas cykeltrafik i kapitlet Hållbart transportsystem och resande.

Utvecklingen av ett hållbart transportsystem innebär att biltrafikens andel av transportarbetet måste minska till fördel för gång-, cykel- och kollektivtrafik. […]

Kommunens målsättning är att kraftigt öka resandet med kollektivtrafiken samt gång- och cykeltrafiken. Kommunens struktur i form av befintliga bostäder och arbetsplatser kommer att under lång tid utgöra en stor andel av bostads- och arbetsplatsbeståndet. Det innebär att det är av central vikt att dels investera i förbättrade möjligheter att gå, cykla och åka kollektivt och dels att bedriva ett kommunikativt arbete med att presentera dessa förbättringar i syfte att få fler att inte åka bil.

Framtid Södertälje - Översiktsplan 2013-2030, s 71

Riktlinjer för hållbart transportsystem:

- 4.3.1 Ett aktivt påverkansarbete mellan de olika aktörerna på trafikområdet ska ske i syfte att minska andelen persontransporter med bil och öka andelen gående, cyklande och kollektivt resande samt att verka för att godstransporterna blir effektivare och miljövänligare
- 4.3.2 Vid utveckling av nya bostads- och arbetsområden inom kommunen ska dessa ske på sådana platser där det finns goda förutsättningar för att gå, cykla och resa med kollektivtrafik till viktiga målpunkter.
- 4.3.3 I kommunens planering ska prioriteringen vara i ordningen gående, cyklister, spårbunden kollektivtrafik, annan kollektivtrafik och biltrafik.
- 4.3.4 Trafikmiljön ska utformas så att den upplevs som en integrerad del av staden och den ska vara anpassad till vad människa och miljö tål
- 4.3.5 För att öka användningen av cykel ska cykelnätet och cykelparkeringar utvecklas enligt kommunens cykelplan. Fokus bör ligga på att öka vardagspendligen för cykel. Det bör finnas cykelparkering vid tågstationer och busshållplatser med många resande.

Framtid Södertälje - Översiktsplan 2013-2030, s 75

Trafikstrategin

Trafikstrategin, som antogs år 2017, är en inriktning för trafikplaneringen i Södertälje kommun. Den innehåller målbild, utmaningar och ett antal strategier som visar vad kommunen behöver fokusera på. Strategin 4.4., ”Förbättra förutsättningar för gång och cykel” tar upp många aspekter som täcks av denna cykelplan. Detta innefattar uppmaningar om att ta fram ett huvudcykelnät, uppgradera det lokala nätet, se över parkeringar vid kollektivtrafikens knutpunkter och arbeta för cykelgarage på strategiska platser. Den betonar även att kommunikativa och beteendeförändrande insatser behövs.

Hållbara och kapacitetsstarka trafikslag lägger grunden

Alla trafikslag fyller en viktig funktion i Södertäljes framtida trafiksystem. Vi behöver dock prioritera, dels för att gatuutrymmet är begränsat, dels för att uppnå de mål som finns om hur trafiken och samhället ska utvecklas. Genom att prioritera gång, cykel och kollektivtrafik skapar vi förutsättningar för att även den övriga vägtrafiken har tillräckligt god framkomlighet. Det betyder att vi måste underlätta för medborgarna att välja att promenera, cykla eller åka kollektivt. Tillgänglighet för alla är en given utgångspunkt.

Framtidens trafiksystem
År 2040 är det en självklarhet att resa hållbart i Södertälje. Framtidens trafiksystem kännetecknas av flexibilitet och det är enkelt att växla mellan olika trafikslag i ett sammanhållet system. Kommunen har utvecklat en hållbar bebyggelsestruktur och infrastruktur som stimulerar medborgare och företag att resa med kollektivtrafik, cykel och gång. Södertälje fortsätter att växa hållbart och klimatanpassat med stort fokus på att den bebyggda miljön ska skapa förutsättningar för god folkhälsa.

Södertäljes trafikinfrastruktur ska kännetecknas av en god balans mellan trafikslagen. De som bor och arbetar i Södertälje ska ha tillgång till attraktiva, tillförlitliga och hållbara alternativ som är anpassade till en växande stad.

Hållbara resmöjligheter
Satsa på ett mer hållbart resande. Förutsättningarna för de hållbara och yteffektiva transportslagen gång, cykel och kollektivtrafik ska förbättras i takt med att behoven växer. Gång- och cykelvägar är attraktiva, väl underhållna och sammanhängande. (…)

Tillgänglighet för alla
Prioritera de med särskilda behov av tillgänglighet, främst barn, personer med funktionsnedsättning och samhällsnyttiga transporter. Infrastrukturen ska utformas efter deras behov.

Trafikstrategi, Södertälje kommun, s 5

Miljö- och klimatprogram

I Miljö- och klimatprogrammet 2018–2020 nämns cykling i målbilden i kapitlet ”Bebyggelse och transporter”.

3. Bebyggelse och transporter

Målbild 2030
År 2030 är det självklart att resa hållbart i Södertälje. Kommunen har utvecklat en hållbar bebyggelsestruktur och infrastruktur som stimulerar medborgare och företag att resa med kollektivtrafik, cykel och gång. Gång och cykelvägar är attraktiva, väl underhållna, tillgänglighetsanpassade och sammanhängande. (...)

Miljö- och klimatprogram för Södertälje kommun 2018-2021, s 15

Parkeringsstrategi för Södertälje stadskärna

Parkeringsstrategin för stadskärnan antogs år 2017, och innehåller riktlinjer för arbetet med parkering samt parkeringstal för nyexploateringar. Detta omfattar även p-tal för cykel. Parkeringsstrategin är ett verktyg för att öka tillgängligheten, bidra till mer hållbart resande och i förlängningen även minska de trafikrelaterade problem som idag finns i centrala Södertälje. I strategin finns beskrivningar av hur cykelparkeringar bör utformas och lokaliseras, både vid bostäder och vid verksamheter av olika slag.

Riktlinje - prioritering mellan parkeringsanvändare i stadskärnan

För att bidra till Södertäljes målsättningar med stadskärnan, med fokus på attraktivitet och en högre andel cyklister, bör cykelparkering prioriteras framför bilparkering i stadskärnan. Detta innebär att cykelparkering alltid bör lokaliseras närmare målpunkt jämfört med motsvarande bilparkering.

Parkeringsstrategi Södertälje stadskärna, s 12

Riktlinje – acceptabelt gångavstånd till cykelparkering
Cykelparkering för besökare till stadskärnan (oavsett om det är till handel, arbetsplatser eller bostäder) bör finns inom 25 meter från målpunkt. Cykelparkering för pendlare vid stationen och arbetande vid arbetsplatser bör finnas så nära stations-/arbetsplatsentré som möjligt och aldrig längre bort än 100 meter.

Parkeringsstrategi Södertälje stadskärna, s 13

Riktlinje – cykelparkering vid flerbostadshus
För boende bör stöldsäker och lättillgänglig cykelparkering anordnas utomhus med väderskydd nära entrén på kvartersmark. Dessutom bör ett antal cykelparkeringar anordnas i förråd som nås från markplan. För besökare bör stöldsäker och lättillgänglig cykelparkering anordnas nära entrén på kvartersmark.

Parkeringsstrategi Södertälje stadskärna, s 17

Riktlinje – cykelparkering vid verksamheter
För verksamma bör väderskyddad, stöldsäker och lättillgänglig cykelparkering anordnas nära entrén på kvartersmark. Dessutom bör ett antal cykelparkeringar anordnas i cykelrum som nås från markplan. För besökare bör stöldsäker och lättillgänglig cykelparkering anordnas nära entrén på kvartersmark. För att kunna iordningsställa tillräckligt många cykelparkeringar nära entré vid besöksintensiva verksamheter kan en del av behovet anordnas på gatumark. Fastighetsägaren är i samtliga fall ansvarig för anläggandet av cykelparkeringarna.

Parkeringsstrategi Södertälje stadskärna, s 18

Trafiksäkerhetsprogram

Syftet med trafiksäkerhetsprogrammet är att beskriva och analysera trafiksäkerhetsläget samt ta fram strategier med konkreta arbetsområden för att öka trafiksäkerheten i Södertälje tätort. Oskyddade trafikanter utgör majoriteten av de som skadas allvarligt eller avlider i trafikolyckor. Av det totala antalet allvarliga olyckor och dödsolyckor utgör olyckor med oskyddade trafikanter 57 % (fotgängare 43 %, med cykel 14 %) medan andelen i personbil utgör 26 %.

Programmet innehåller fem strategier, som ska bidra till att minska antalet allvarligt skadade och döda i trafiken.

- Öka hastighetsefterlevnaden och respekten för trafikregler
- Bygga ett säkert gång- och cykelvägnät
- Utveckla arbetet med drift och underhåll
- Minska olyckor med tung trafik
- Öka hjälmanvändningen

Varje strategi har mellan två och fyra arbetsområden som konkretiserar vad som behöver göras. Dessa omfattar bland annat att trafiksäkerhet ska prioriteras i stadsutvecklingen, att gång- och cykelpassager ska hastighetssäkras, och att de som går och cyklar ska prioriteras i vinter-väghållningen.

Trafiksäkerhetsprogrammet och Cykelplan 2019 kompletterar och stärker varandra. Även cykelplanen syftar till att bygga ett säkert gång- och cykelnät, och att utveckla arbetet med drift- och underhåll. Riktlinjerna i cykelplanen kommer att bidra till trafiksäkerhetsprogrammets mål-uppfyllnad. En ökad hastighetsefterlevnad och respekt för trafikregler kommer att göra det mer attraktivt att cykla.

Bilaga 3: Förslag på åtgärder

Åtgärderna har klassificerats utifrån hur pass prioriterade de är.

- **Prio 1**: Åtgärder av stor vikt för att främja cykling, knyta ihop cykelnätet på kritiska punkter, och/eller förbättra trafiksäkerheten på kritiska punkter.
- **Prio 2**: Åtgärder av vikt för att främja cykling, knyta ihop cykelnätet och/eller förbättra trafiksäkerheten.
- **Prio 3**: Åtgärder som inte är kritiska men som bör genomföras på längre sikt eller om tillfälle ges

Åtgärderna som listas är förslag, och kostnaderna är uppskattningar. Det är inte förrän när en åtgärd detaljstuderas som det går att säga om den verkligen är möjlig att genomföra, vilken utformning som är möjlig och lämplig, och vad kostnaden blir. Hur pass snart åtgärden utförs beror på om den kan samplaneras med övriga gatuarbeten såsom beläggningsarbeten, fjärrvärmearbeten, och samordning med övriga stadsbyggnadsprojekt, samt på hur mycket budgetmedel som finns för genomförande av cykelåtgärder.

Kostnadsberäkningar

Den totala investeringskostnaden för alla slags åtgärder som är föreslagna i hela kommunen beräknas vara:

Kostnad totalt:	**297 953 000–315 453 000**

Spannet beror på att det i dagsläget inte går att säga vad kostnaden skulle bli för cykelgarage, då det finns olika slags lösningar för detta.

Södertälje	Kr
Nya länkar:	
Prio 1	51 345 000
Prio 2	73 210 000
Prio 3	24 735 000
Totalt nya länkar	149 290 000
Upprustning av befintliga länkar och belysning	32 070 000
Övriga åtgärder	18 440 000
Kostnad för uppgradering till huvudstråkstandard:	
Prio 1	14 805 000
Prio 2	43 624 000
Prio 3	25 099 000
Totalt kostnad för uppgradering av stråk	83 528 000
Parkering och garage:	3 500 000–18 500 000
Totalt, Södertälje:	**286 828 000–301 828 000**

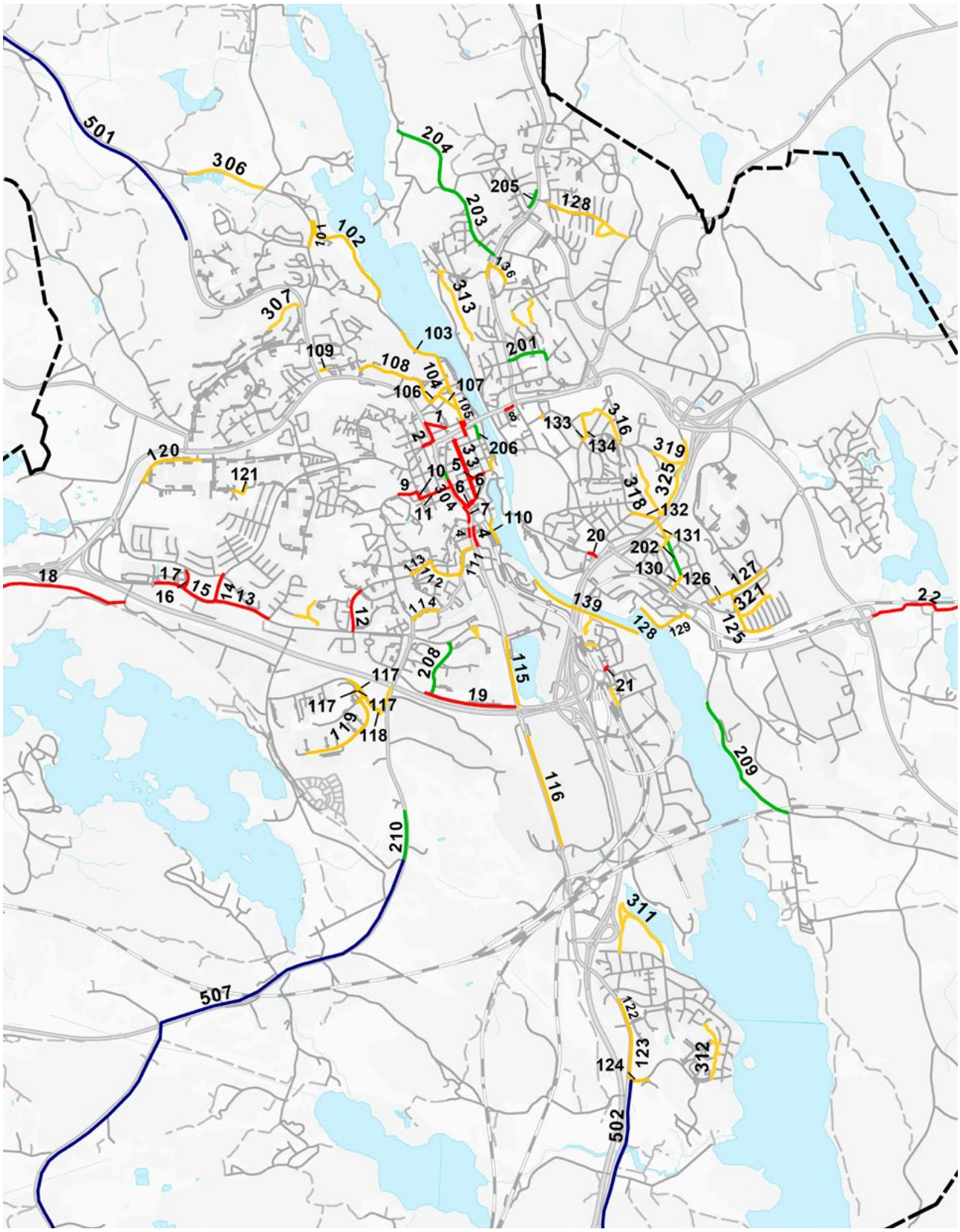
Järna	Kr
Nya länkar	5 705 000
Parkering och garage:	1 000 000–3 500 000
Totalt:	**6 705 000 -9 205 000**

Enhörna	Kr
Nya länkar	1 000 000
Parkeringar	1 500 000
Totalt:	**2 500 000**

Hölö-Mörkö	Kr
Nya länkar	0
Parkering	1 000 000
Totalt:	**1 000 000**

Vårdinge-Mölnbo	Kr
Nya länkar	420 000
Parkering	500 000
Totalt:	**920 000**

Södertälje



Länkar, upprustning av befintliga sträckor samt sträckor där cykelväg efterfrågas längs Trafikverkets vägar.
Copyright grundkarta: Lantmäteriet

Länkar

Prio	Objekt-nummer	Gata	Del	Kostnad	Beskrivning
1	1	Dalbygatan	Ängsgatan-Forskargatan	1 150 000	
	2	Ängsgatans västra sida	Dalgatan-Turingegatan	1 800 000	Breddning av gångbanan på västra sidan. Kräver att yta tas från körbanan eller omfördelas från refuger.
	3	Nygatan	Oxbacksgatan-Nedre Torekällgatan	6 500 000	Kräver total omfördelning och omyggnation av gatan
	4	Nyköpingsvägen	Bangatan - Stadshustunneln samt förbi brandstationen	-	Genomförande beror på projektet och bekostas i så fall inom projektet
	5	Nedre Torekällgatan	Storgatan - Nygatan	1 000 000	Knyta samman den befintliga cykelbanan på Ekdalsgatan med Nygatan. Kräver att yta tas av körbanan, vilket inte är möjligt så länge det går busstrafik där.
	6	Järnagatan	Lovisinsgatan-Nyköpingsvägen	1 400 000	Påverkas av projekt Nyköpingsvägen och Södertälje C. Dyrare än 300 000? Omformulera sträckan till Oxbackseden-Nygatan?
	7	Nyköpingsvägen	Västra sidan, Järnagatan - Davidssons gränd	520 000	Redan skyltad som cykelväg, men utformningen är inte anpassad för cykling. Berörs av projektet Södra stadskärnan.
	8	Stockholmsvägen	Polhemsgatan - Erik Dahlbergs väg	750 000	Ta utrymme från lokalgatan parallell med Stockholmsvägen, för att knyta ihop cykelnätet.
	9	Källgatan	Torekällberget - Högbergsgatan	1 120 000	Källgatan är ej bussgata på denna sträcka, breddning borde vara möjlig.
	10	Högbergsgatan	Källgatan - Övre Torekällgatan	300 000	Smal gata, gc-bana här förutsätter att kantstensparkeringen försvinner. Behövs för att knyta ihop eventuella gc-banor på Källgatan och Torekällgatan.
	11	Övre Torekällgatan	Högbergsgatan - Oxbacksleden	1 855 000	Övre Torekällgatan är ej bussgata, breddning borde vara möjlig. Knyter an mot cykelbanor till centrum och längs Oxbacksleden/Nyköpingsvägen. Förutsätter att kantstensparkering längs del av sträckan försvinner.
	12	Fridenslundsvägen	Lundbygatan - Genetaleden	2 300 000	Knyter ihop gc-bana längs Erikshällsgatan med stråken längs Genetaleden.
	13	Genetaleden	Högloftsvägen-Holmfastvägen	2 500 000	Möjliggör för cykling till verksamheterna i Wasa, där det i dagsläget saknas gc-banor på många ställen.
	14	Holmfastvägen	Fritidsvägen-Genetaleden	1 100 000	Möjliggör för cykling till verksamheterna i Wasa, där det i dagsläget saknas gc-banor på många ställen.
	15	Genetaleden	Visirvägen - Holmfastvägen	1 700 000	Möjliggör för cykling till verksamheterna i Wasa, där det i dagsläget saknas gc-banor på många ställen.
	16	Visirvägen	Holmfastvägen - Genetaleden	800 000	Möjliggör för cykling till verksamheterna i Wasa, där det i dagsläget saknas gc-banor på många ställen.
	17	Genetaleden	Coop-Visirvägen	1 450 000	Möjliggör för cykling till verksamheterna i Wasa, där det i dagsläget saknas gc-banor på många ställen.
	18	Gamla banvallen	Hantverksvägen - Almnäs	14700000	Samordnas med Nykvarns kommun.
	19	Stålhamravägen	Nyköpingsvägen-Saltskogsvägen	6 000 000	Ny cykelbana bör samordnas med behov av bulleråtgärder.
	20	Grödingevägen	Viksängsleden - Viksängsvägen	500 000	Löper parallellt med Trafikverkets väg. Skulle underlätta då länken skulle minska två sidbyten för cyklister från Grödingevägen som ska upp på bron och vice versa. Det finns idag ett bullerplan på sträckan, på kommunal mark, men det finns utrymme för flytt inåt. Finns även vägvisningstavla som behöver flyttas.
	21	Stationsvägen	Hertig Carls väg - Södertälje Hamn station	400 000	Möjliggöra för cyklister att enkelt ta sig från cykelställen vid stationen och norrut.
	22	Koppling mot Salem	Väg 225 - Salems kommungräns	3 500 000	Anlägga regionalt cykelstråk till Salem. Samordning med Salems kommun.
2	101	Tegelbruksvägen	Porslinsvägen-Linavägen	1 050 000	Bygger på att Linavägen åtgärdas
	102	Linavägen	Tegelbruksvägen - Österviksbacken	5 000 000	Pendlingsstråk för många från Enhörna
	103	Snäckvikshamnen	Snäckviksbacken-Storgatan	3 200 000	Planerad 2019
	104	Storgatan	Snäckvikshamnen-Kvarnbergagatan	1 300 000	Ingår i projektet Norra stadskärnan
	105	Storgatan	Kvarnbergagatan-Nedre Villagatan	2 300 000	Ingår i projektet Norra stadskärnan

	106	Kvarnbergagatan norra sidan	Forskargatan-Storgatan	1 500 000	Ingår i projektet Norra stadskärnan
	107	Astrabacken	Storgatan - Kvarnbergagatan	1 400 000	Ingår i projektet Norra stadskärnan
	108	Forskargatan	Kvarnbergagatan - Karlhovsbacken	7 000 000	Bussgata - delvis svårt med utrymmet. Finns redan gc längs halva sträckan men på fel sida. Belysning måste flyttas, hela vägutrymmet omfördelas och vägkroppen ses över.
	109	Björknäsvägen	Gc-bron - befintlig gc-väg	360 000	Dåligt med utrymme - men viktig för att binda ihop gc-nätet. P-platser måste i så fall tas bort.
	110	Saltsjögatan	Vändslingan - Stadsparken	1 500 000	Bredda befintlig gångbana till en cykelbana. Är en viktig koppling in till stadskärnan för cyklister och gående. Omfattas av projektet för yttre Maren.
	111	Mariekällgatan	Nyköpingsvägen - Sätersgatan	1 900 000	Norra sidan av Mariekällgatan. Många cyklar på trottoaren idag. För de som kommer från Sätergatan skulle denna sträckning innebära 2 sidbyten mindre. Yta skulle behöva tas från körbanan, är idag 9,5–8,5 m bred på sträckan.
	112	Sätersgatan	Erikshällsgatan-Mariekällgatan	1 600 000	Knyter ihop kommande gc på Erikshällsgatan med den på Mariekällgatan
	113	Erikhällsgatan	Liljevalchsgatan-Sätersgatan	1 000 000	Lundbygatan-Liljevalchsgatan görs 2018. Liljevalchsgatan - Sätersgatan kvarstår
	114	Mariekällgatan	Västergatan-Fribovägen	1 225 000	Saknad länk.
	115	Nyköpingsvägen	Vagnmakarvägen - Trafikplats Saltskog	4 000 000	Östra sidan. Förmoligen dyr och komplicerad pga stödmurar. Skulle förbättra möjligheterna till bra snöröjningsrunda.
	116	Nyköpingsvägen	Trafikplats Saltskog - Verkstadsvägen	8 000 000	Östra sidan. Förmoligen dyr och komplicerad pga stödmurar. Skulle förbättra möjligheterna till bra snöröjningsrunda.
	117	Gröndalsvägen	I höjd med huben - Granövägen	1 000 000	Fortsättning på nylagt gc-stråk, knyter ihop med övriga nätet
	118	Gröndalsvägen	Granövägen - Tvetavägen	1 000 000	Dessa två längs Gröndalsvägen möjliggör en bra prio-plogning
	119	Granövägen	Björnövägen - vändslingan	2 300 000	Planeras 2019
	120	Klockarvägen	Prosten Linders väg-Geneta C	3 500 000	Knyter ihop befintligt cykelnät.
	121	Prästgårdsvägen	Utfarten från Prästgårdsvägen 48 - cykelväg mot Bollvägen	925 000	Bredda gångbanan förbi förskolan Pumpan och Kringlaskolan, knyta ihop befintliga cykelvägar
	122	Nyköpingsvägen östra sidan	Bränningestrandsvägen -Släthagsvägen	1 550 000	Planerad 2019, del av regionalt cykelstråk
	123	Nyköpingsvägen	Släthagsvägen-Trollsjövägen	2 600 000	Del av regionalt cykelstråk
	124	Trollsjövägen	Nyköpingsvägen-Idrottshallen	800 000	Görs då gc finns hela vägen till trollsjövägen längs Nyköpingsvägen
	125	Vretensvägen	Glasbergavägen - gc:n över järnvägen	2 975 000	Gc på västra/södra sida av Vretensvägen. Kopplar mot gc-bron över järnvägen till Gärtuna
	126	Glasbergavägen	Nedre Egilsvägen-Vretensvägen	1 025 000	Södra sidan av Glasbergavägen
	127	Glasbergavägen	Vretvägen - Övre Egilsvägen	1 850 000	Kan vara svårt på grund av slänt mot fastighet vid busshållplats, stödmur krävs
	128	Småbåtshamnen Östertälje	Befintlig cykelväg - Korpuddsvägen	1 500 000	Knyta ihop stråket längs kanalen med Igelsta strand
	129	Korpuddsvägen	Korpuddsvägen 17 - Östertälje Station	800 000	Planeras inom projektet för Igelsta strand
	130	Centralvägen	Grödingevägen - Solvägen	780 000	Centralvägen är väldigt bred idag.
	131	Solvägen	Sagovägen - Cykelväg vid Mossvägen	390 000	Det finns inte cykelväg på bron idag. Bredda ena gångbanan.
	132	Höglandsvägen	Björkbyvägen - Sagovägen	1 550 000	Knyter ihop befintliga och eventuella kommande cykelbanor.
	133	Jacob Borgmästares väg	Minnesvägen - Aspegrensvägen	330 000	Knyter ihop befintliga och kommande cykelbanor. Bygger på att ny trafiklösning för korsningen görs
	134	Minnesvägen	Jakob Borgmästares väg - Österåtvägen	1 000 000	Finns kommunal mark längs gatan.
	135	Rektorsvägen	Fogdetorpsvägen - Rektorsvägen	100 000	Åtgärda kort felande länk framför den kommande multisporthallen. Breddning av cykelytan innanför trädet, flytt av stolpe och anläggande av upphöjd eller målad passage

	136	Bragevägen	Birkavägen - Brunnsängs centrum	1 200 000	Är idag skyltad som gc-väg, men den norra sidan har inte en utformning anpassad för cyklister. Breddning, anpassade passager, asfaltsremsa eller markeringar för cyklister vid centrum
	137	Birkavägen	Förbi korsning med Telgehusvägen	800 000	Skapa alternativ till otrygg tunnel
	138	Baggåsvägen	Birkavägen - Ormbunksvägen	2 900 000	Skulle även förbättra för gående, då befintlig gångbana är smal
	139	Längs kanalen	Värdsholmen - Uthamnen	-	Ny gc-väg planerad inom Mälarprojektet, rekreationscykelväg.
3	201	Algatan	Ekensbergsgatan - Birkavägen	2 900 000	Bred, idag gatuparkering. Skolväg, knyter an mot bef gc-väg mot skolan och mot Birkavägen. Närtrafik. Kräver att gatuparkeringen försvinner.
	202	Solvägen	Centralvägen - Cykelväg vid Mossvägen	2 760 000	Smal gata, kan vara svårt att få till en bra bredd.
	203	Ragnhildsborgsvägen	Birkavägen-Mälarbadsvägen	3 450 000	Möjliggöra cykling till Mälarbadet.
	204	Mälarbadsvägen	Ragnhildsborgsvägen-Mälarbadet	2 900 000	Möjliggöra cykling till Mälarbadet.
	205	Kristinelundsvägen	Kristinelundsvägen 4–14	1 000 000	Skapa ordentligt cykelstråk så att cyklister och bilister inte behöver dela utrymme. Kan skapas genom bredding av vägen och målning
	206	Mälaregatan	Mälarbron-Jovisgatan	525 000	Väldigt trångt gaturum.
	207	Oxbacksleden	Oxbacksgatan - tunnel under Oxbacksleden	600 000	Skapa en direkt koppling för cyklister längs Oxacksleden, så att cyklister inte behöver cykla via vändslingan. Stödmurar kan behövas pga höjdskillnader
	208	Saltskogsvägen	Genetaleden-Saltskogs centrum	1 750 000	Skapa ett planare alternativ till den befintliga friliggande cykelvägen, vilken har väldigt stora höjdskillnader.
	209	Nynäsvägen	Igelstaverket-Hall	6 500 000	Svår väg, smalt vägområde,stora höjdskillnader
	210	Tvetavägen	Gröndal - Römossevägen	2 250 000	Behövs om en eventuell ny gc-länk skulle byggas längs Trafikverkets del av Tvetavägen

Upprustning av befintliga sträckor

Prio	Nytt objektnr	Gata	Del	Kostnad	Beskrivning
1	301	Storgatan	Kaplansgatan - Nedre Villagatan	720 000	Västra sidan. Bredda samt anlägga asfalterat stråk för cyklister. Är idag skyltad som cykelväg men utformningen signalerar inte att cyklar är välkomna.
	302	Storgatan	Mälaregatan - Nedre Villagatan	435 000	Östra sidan. Anlägga asfalterad yta för cyklister förbi busskuren. Idag är allt plattlagt, och det saknas ett nedsläpp för cyklister till körbanan när cykelbanan tar slut.
	303	Turingegatan	Ängsgatan - Dalgatan	400 000	Idag skyltad som cykeväg men har ej anpassad utformning. Breddning av gång- och cykelytan, anläggning av asfalterad yta för cyklister, plattor behålls för gående. Kräver flyttav belysningsstolpar, p-automat och skyltar
	304	Oxbacksleden (östra sidan)	Järnagatan - Oxbacksgatan	900 000	Redan skyltad som cykelväg, men utformningen är inte anpassad för cykling. Anläggande av asfalterad stråk för cyklister. Berörs av projektet Södra stadskärnan.
	305	Stockholmsvägen	Brofästet - Polhemsgatan	250 000	Separera gående och cyklister genom att markera gångbanan längs med bron som cykelbana och hänvisa gående till gångbanan nedanför. Anlägga asfalterat stråk förbi busskuren, ta av gräsytan bredvid för att kunna bredda den totala ytan där det är smalt.
	306	Linavägen	Väg från Kaxberg - Lina naturreservat	500 000	Rusta upp befintlig grusväg, bredda den del av sträckan som är smal, för rekreationscykling till reservatet
	307	Grusväg i Ronna	Skördevägen - tunnel under Enhörnaleden	1 850 000	Asfaltering och belysning av befintliga grusvägar

	308	Hertig Carls väg	Södra sidan - Hertig Carls väg nr 20 till övergångsstället vid Vikingavägen	300 000	Finns idag men är smal och grusad
	309	Grusväg i Hamn	Heric Carls väg - stråket vid kanalen	1 000 000	Asfaltering och belysning av befintlig grusväg
	310	Grusväg i Hamn	Stationsvägen - Uthamnsvägen	825 000	Asfaltering av befintlig grusväg
	311	Grusväg i Fågelsången	Varvsvägen - Södertälje Syd - Sydhamnsvägen	3 500 000	Asfaltering och belysning av befintliga grusvägar
	312	Grusväg i Pershagen	Båtsmansvägen - Trollsjövägen	3 000 000	Asfaltering och belysning av befintliga grusvägar
	313	Grusväg i Bergvik/ Grusåsen	Bergviksgatan - Skogsgatan	3 425 000	Asfaltering av befintlig grusväg
	314	Grusvägar i Grusåsen/ Brunnsäng	Solhemsgatan - Bergsättravägen, Utsiktsvägen - Bergsättravägen	1 825 000	Asfaltering och belysning av befintliga grusvägar
	315	Grusvägar i Brunnsäng/ Ritorp	Baggåsvägen - Oxelgrensvägen	2 525 000	Asfaltering av befintlig grusväg
	316	Grusväg i Rosenlund	Minnesvägen - Jakob Borgmästaresväg - Lundstorpsvägen - Rosenlundsvägen	3 025 000	Asfaltering och belysning av befintliga grusvägar
	317	Grusväg i Rosenlund	Aspegrensvägen - Fogdetorpsvägen	550 000	Asfaltering av befintlig grusväg
	318	Grusväg i Rosenlund	Sagovägen - Hasselstigen	1 500 000	Asfaltering och belysning av befintliga grusvägar
	319	Grusväg i Rosenlund	Österhöjdsvägen - Klastorps backe	1 500 000	Asfaltering och belysning av befintlig grusväg.
	320	Grusväg i Östertälje	Solvägen - Rännilsvägen	650 000	Asfaltering och belysning av befintlig grusväg.
	321	Grusväg i Hästhagen	Travarvägen - Vretensvägen	2 450 000	Asfaltering av befintlig grusväg

Belysning av befintliga sträckor

Prio:	Objekt-nummer:	Område/Gata	Sträckning:	Kostnad
2	320	Västergård - Högloft	Äppelgränd - Pärongränd - Högmovägen	240 000
2	321	Saltskog	Förmansvägen - Genetaleden	100 000
2	322	Hovjsövägen	Motorvägstunneln - Tunnel under Gröndalsvägen	140 000
2	323	Sagovägen	Sagovägen - Klastorps backe	460 000

Trafikverket

Följande åtgärder efterfrågas längs Trafikverkets vägar:

Prio	Objekt-nummer	Gata	Del
1	501	Väg 522 (Enhörnaleden, Trafikverket)	Malmsjön - Lina
1	502	Nyköpingsvägen (Väg 525)	Pershagen - Järna

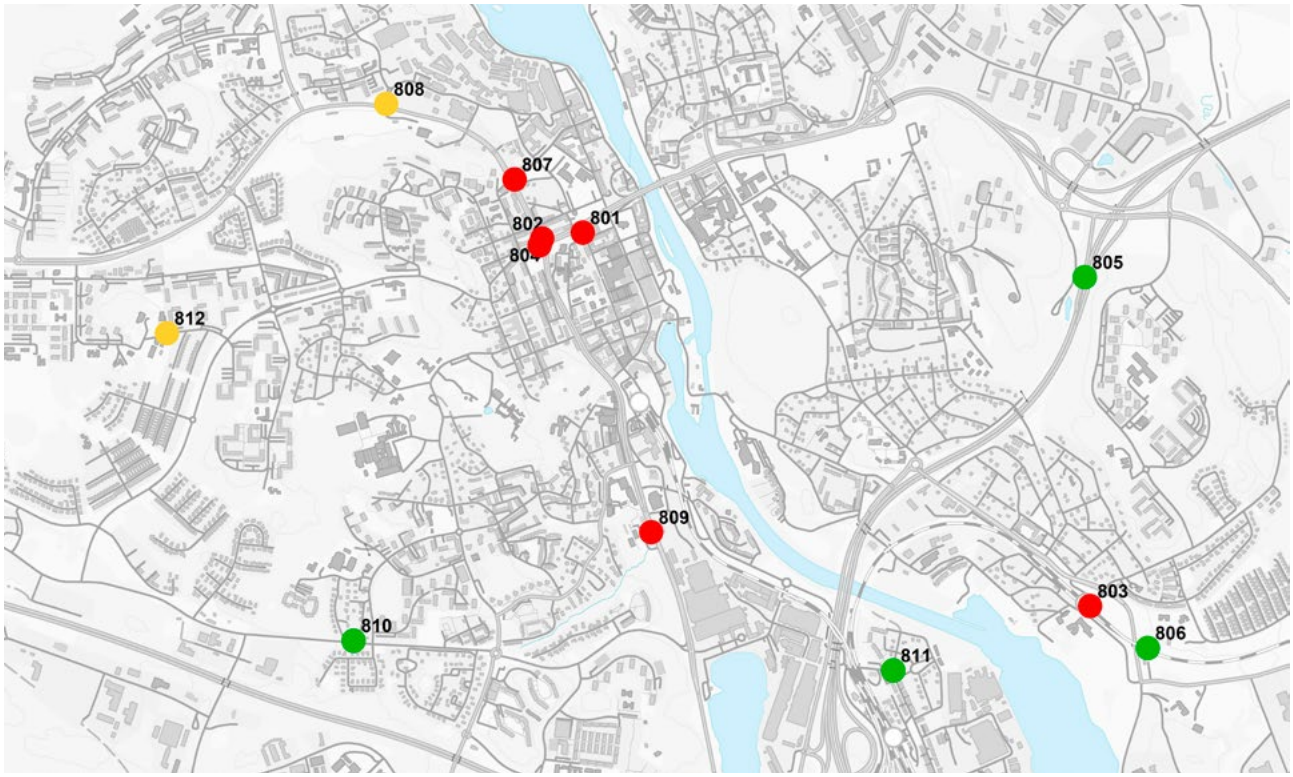
Parkeringar

Prio	Objekt-nummer	Plats	Beskrivning	Kostnad
1	901	Södertälje C	Låsbart cykelgarage	500 000- 3 000 000
1	902	Södertälje Hamn	Låsbart cykelgarage	500 000- 3 000 000
1	903	Östertälje station	Låsbart cykelgarage	500 000- 3 000 000
1	904	Södertälje Syd	Låsbart cykelgarage	500 000- 3 000 000

2	905	Norra stadskärnan	Låsbart cykelgarage	500 000- 3 000 000
2	906	Nära gågatan	Låsbart cykelgarage	500 000- 3 000 000
1	907	Stadshusets entré	Cykelställ med tak	500 000

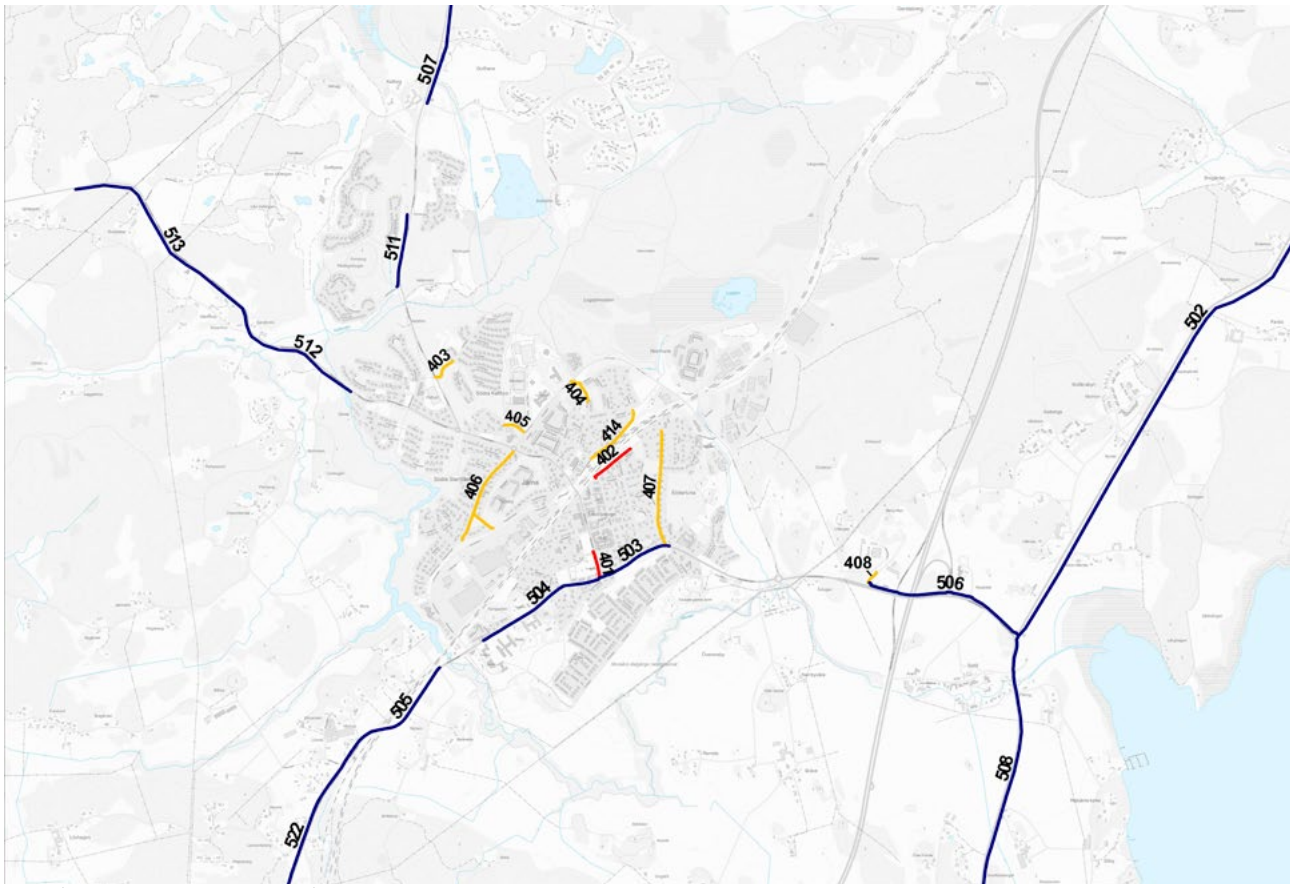
Övrigt

Prio	Objekt-nummer	Plats	Kostnad	Beskrivning
1	801	Ny tunnel under Nygatan	6 000 000	Möjliggöra för enkel passage under Nygatan. Binder ihop befintlig tunnel mot Norra stadskärnan med cykebanan mot Dalparken
1	802	Tunnel under Ängsgatan/Turingegatan	8 000 000	Anlägga tunnel under korsningen.
1	803	Tunnel Östertälje station	2 000 000	Möjliggöra för cykeltrafik att passera under Östertälje station
1	804	Turingekorset	40 000	Anpassa passagen från Dalparken till Ängsgatan för cyklister, genom att måla cykelält och ordna tryckknapp för cyklister
3	805	Tunneln mellan Fornhöjden och Sagovägen	300 000	Fixa till tunneln under motorvägen. Den är idag liten och mörk, och mycket av ytan upptas av ledningar. Ledningarna behöver flyttas om gc-trafikanter ska få större yta
3	806	Tunnel under järnvägen vid Östertälje	500 000	Smal tunnel. Om möjlighet finns bör utformningen förbättras.
1	807	Ängsgatan - Kvarnbergagatan	40 000	Induktiv slinga för automatisk detektering av cyklister
2	808	Ängsgatan - Karlhovsbacken	40 000	Induktiv slinga för automatisk detektering av cyklister
1	809	Nyköpingsvägen 50 och 52	1 350 000	Gång - och cykelstråket förbi verksamhetsområdet behöver dras på ett synligare och säkrare sätt i förhållande till infarterna och verksamheternas parkeringsytor
3	810	Genetaleden - Soldalsvägen	40 000	Oklar koppling för cyklister vid busskuren. Linjeföringen bör förbättras
3	811	Hertig Carls väg	30 000	Måla cykelpassage över Hertig Carls väg vid Vikingavägen, anpassa kantstenar för cyklister
2	812	Trappa mellan Bollvägen och Prästgårdsvägen	100 000	Ordna alternativ till trappan för cyklister



Övriga åtgärder. Copyright grundkarta: Lantmäteriet

Järna



Copyright grundkarta: Lantmäteriet

Länkar

Prio		Gata	Del	Kostnad	
1	401	Storgatans västra sida	Södertäljevägen-Enevägen	235 000	Ingår i projekt väg 57 E4-Gnesta
	402	Södra Järnvägsgatan	Stationsområdet, knyta ihop befintliga banor	1 600 000	Ingår i ett projekt kring hela miljön runt Järna station
2	403	Fjärilstigen	Tvetavägen - Myrstigen	300 000	Planeras 2019
	404	Löwens väg	Vretvägen-Löwens väg 20	1 000 000	Påverkas av planer på nybyggnation i området
	405	Ljungstigen	Rönnvägen - befintlig cykelväg	300 000	
	406	Tällebyvägen	Turingevägen - Prästgårdsvägen	2 000 000	Planeras 2019
	407	Tavestavägen	väg 57 - Södra Järnvägsgatan	-	Planeras som bygdeväg pga platsbrist, enligt Trafikplan Järna. Knyter ihop väg 57 mot Järna station
	408	Ullängen	Södertäljevägen-Ullängsvägen	270 000	
	414	Norra Järnvägsgatan	Mossvägen - Industrigatan	-	Prov av av bygdeväg

Trafikverket

Följande länkar efterfrågas längs Trafikverkets vägar:

Prio		Gata	Del
1	503	Södertäljevägen (Rv 57) (Trafikverket)	Tavestavägen - Storgatan
	504	Södertäljevägen (Rv 57) (Trafikverket)	Storgatan - Parkvägen
	505	Mölnbovägens (Rv57) norra sida, (Trafikverket)	Lövsta - Billsta
	506	Södertäljevägen (Rv 57) (Trafikverket)	Ullängsvägen - Väg 525
	507	Väg 515	Kallfors - Södertälje
2	508	Väg 525 (Trafikverket)	Väg 57 - Saltå

	509	Väg 525	Saltå - Stav
	510	Väg 525	Stav - Kyrkvägen
	511	Väg 515	Myrstugevägen - Pärlängsvägen
	512	Nykvarnsvägen (Trafikverket)	Turingevägen - Sandbrink
	513	Nykvarnsvägen (Trafikverket)	Sandbrink - Haganäs
	514	Nykvarnsvägen (Trafikverket)	Haganäs - gräns till Nykvarn

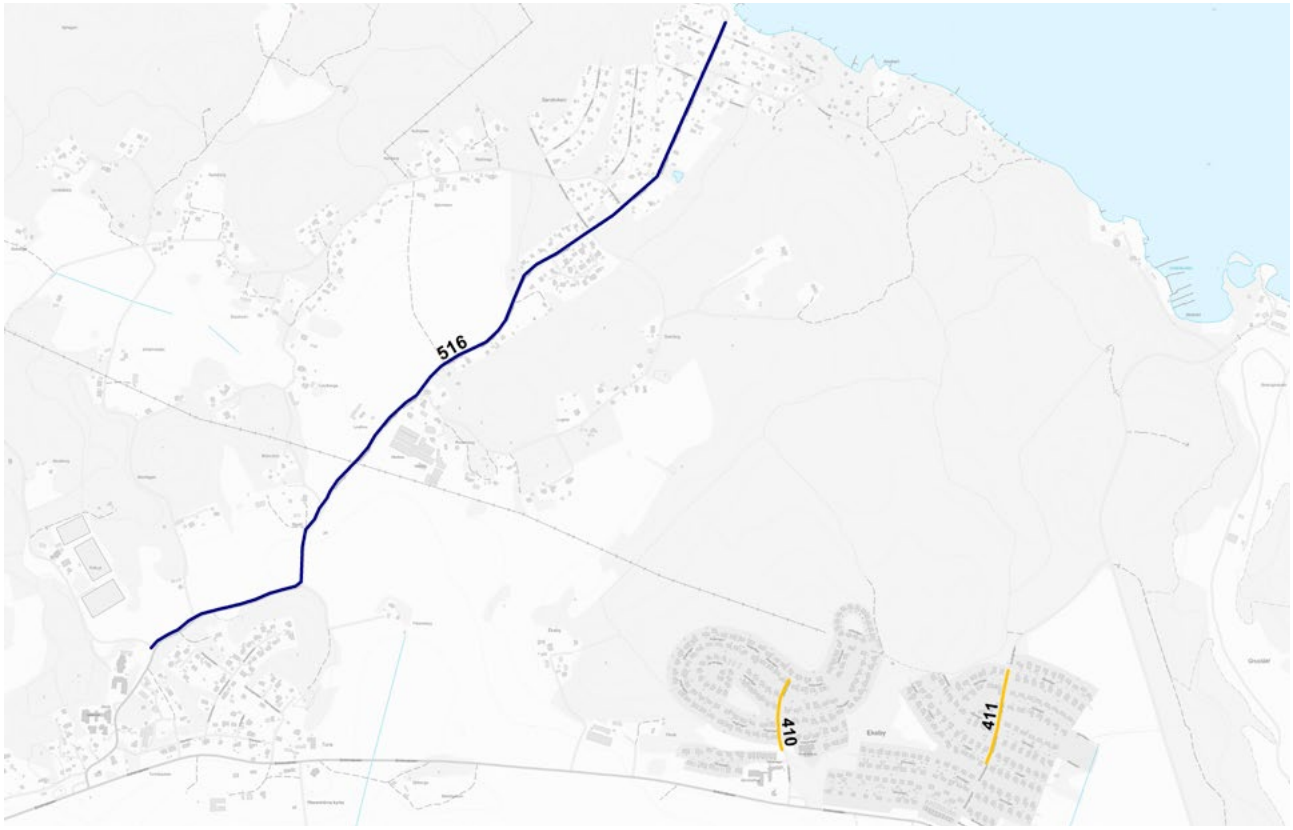
Parkeringar

Prio		Plats	Beskrivning	Kostnad
1	908	Järna station	Låsbart cykelgarage	500 000- 3 000 000
2	909	Storgatans busshållplats	Tak och ramlås	500 000

Övrigt

Prio	Objekt-nummer	Plats	Kostnad	Beskrivning
2	812	Bro över Kallforsån		Bron behöver bytas ut eller förbättras för att möjliggöra vinterdrift

Enhörna



Copyright grundkarta: Lantmäteriet

Länkar

Prio		Gata	Del	Kostnad
2	410	Lillängsvägen	Tröskarvägen - Odlarvägen	300 000
	411	Storängsvägen	Lostigen - Mårdstigen	700 000

Trafikverket

Följande åtgärder efterfrågas längs Trafikverkets vägar:

Prio		Gata	Del
2	516	Sandviksvägen (Tafikverket)	Enhörna friluftsvård - Sandviken

Parkeringar

Prio		Plats	Beskrivning	Kostnad
2	910	Valla infartsparkering	Tak och ramlås	500 000
2	911	Lillängsvägens busshållplats	Tak och ramlås	500 000
2	912	Ekeby såg busshållplats	Tak och ramlås	500 000

Hölö-Mörkö



Copyright grundkarta: Lantmäteriet

Länkar

Endast Trafikverkets vägar berörs av föreslagna nya sträckor.

Trafikverket

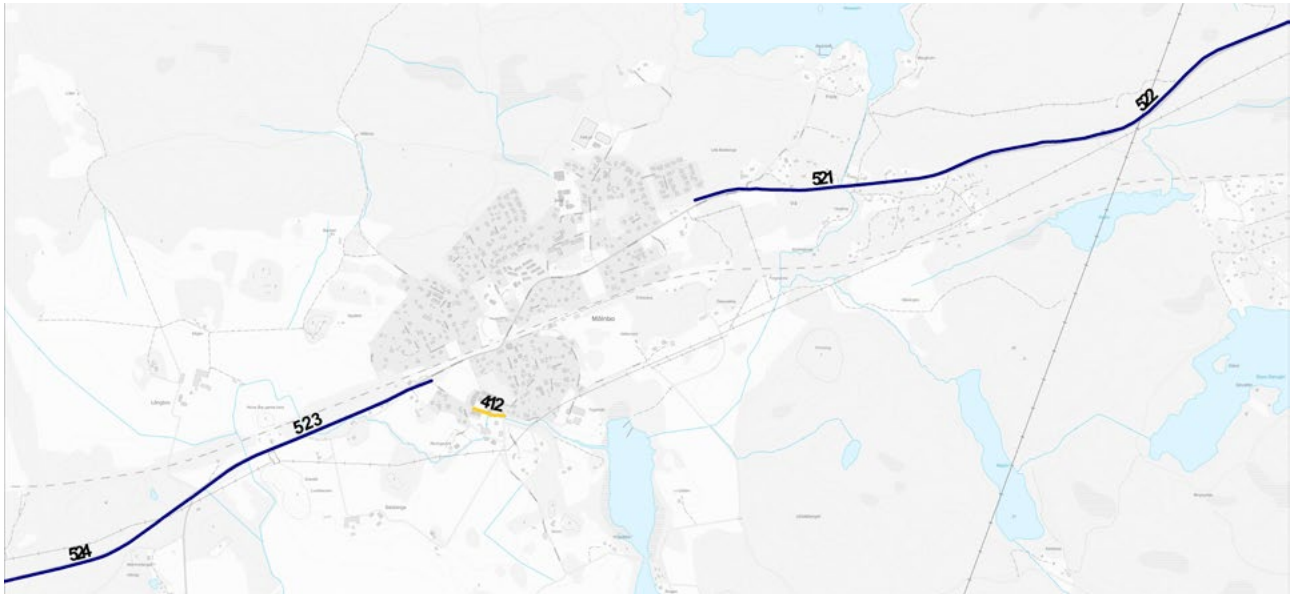
Följande åtgärder efterfrågas längs Trafikverkets vägar:

Prio		Gata	Del
1	515	Centralvägen (Trafikverket)	Kyrkvägen - Slipvägen
2	517	Centralvägen	Slipvägen - Norrvrå
	518	Väg 513	Hölö - Hejsta
	519	Kyrkvägen	Brobyvägen - Eriksergsvägen
	520	Kyrkvägen(Trafikverket)	Wijbacksvägen - Väg 525

Parkeringar

Prio		Plats	Beskrivning	Kostnad
2	913	Hölö station	Tak och ramlås	500 000
2	914	Wij busshållplats	Tak och ramlås	500 000

Vårdinge-Mölnbo



Copyright grundkarta: Lantmäteriet

Länkar

Prio		Gata	Del	Kostnad	
2	412	Befintlig grusväg	Kvarnvägen - Mjölnarstigen	120 000	Asfaltsbelägga befintlig grusväg/stig
	413	Befintlig grusväg	Allévägen - förbi bollplanerna	300 000	Upprustning eller asfaltsbeläggning av grusväg

Trafikverket

Följande åtgärder efterfrågas längs Trafikverkets vägar:

Prio		Gata	Del
1	521	Väg 57	Fristavägen-Balsberga (Högfors)
2	522	Väg 57 (Trafikverket)	Väg mot Billsta - Balsberga (Högfors)
	523	Väg 57 (Trafikverket)	Väg 501 - Allévägen
	524	Väg 57 (Trafikverket)	Väg 501 - Gnesta

Parkeringar

Prio		Plats	Beskrivning	Kostnad
2	915	Mölnbo station	Tak och ramlås	500 000

Uppgradering till huvudstråkstandard

I huvudcykelnätet är det endast idag korta sträckor som uppfyller utformningskraven. Att uppgradera huvudnätet så att utformningskraven uppfylls kommer att ta lång tid. Stora delar av nätet är dock redan i dagsläget i behov av ny beläggning. När sådana åtgärder ändå ska göras bör nätet samtidigt uppgraderas till huvudstråkstandard.

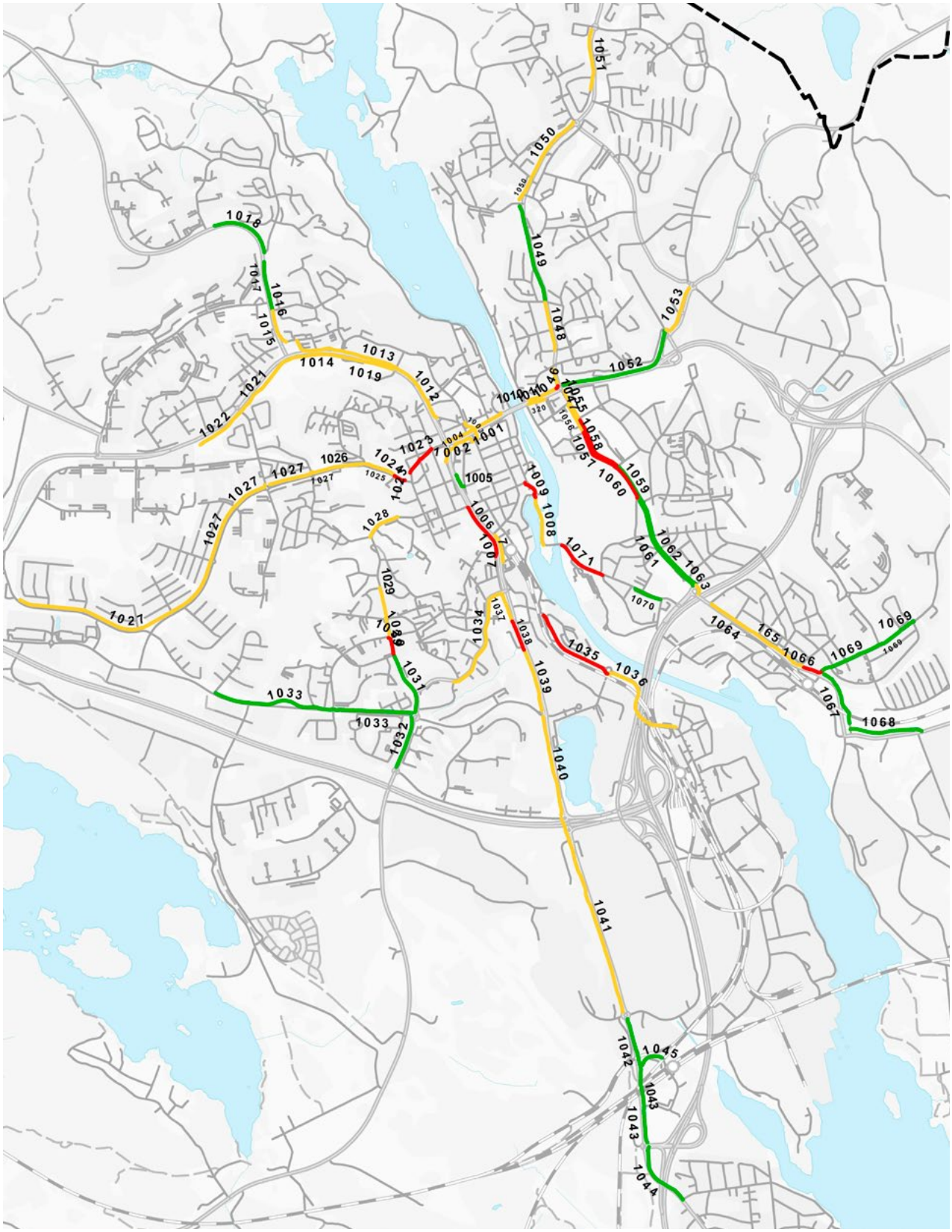
Nedan redogörs för de åtgärder som behövs för att uppgradera nätet. Prioriteringen är gjort utefter hur långt ifrån standarden som länken är i dagsläget, hur hög användningen är idag, samt efter hur viktig länken är i cykelnätet.

Prio	Objekt-nummer	Gata	Del	Beskrivning	Prioriterat stråk	Kostnad
2	1001	Turingebron	Norra sidan	Bredda ytan för gc, separera gående och cyklister. Mycket svårt att bredda pga begränsat med utrymme på bron.	Centrala stråk	3 000 000
2	1002	Turingegatan	Templaregatan - Ängsgatan	Breddning av gc-ytan, separering av gående och cyklister. Dock behöver yta då tas av körbanan, vilket förutsätter mindre trafikmängder	Centrala stråk	1 400 000
2	1003	Tunnel under Turingegatan	Nedre Villagatan - Nygatan	Separera gående och cyklister	Centrala stråk	2000
2	1004	Dalparken	Oxbacksgatan - Kringelvägen	Breddning till priostandard	Centrala stråk	370 000
3	1005	Oxbacksleden	Cederströmsgatan - Oxbacksgatan	Breddning och separering av gående och cyklister. Komplicerat då stödmurar krävs.	Centrala stråk	300 000
1	1006	Oxacksleden	Övre Torekällgatan - Järnagatan	Breddning av gc-banan på västra sidan till priostandard. Förutsätter att hela Oxbacksledens utformning ändras.	Centrala stråk	Går ej att beräkna
1	304	Oxbacksleden (östra sidan)	Järnagatan - Oxbacksgatan	Redan skyltad som cykelväg, men utformningen är inte anpassad för cykling. Anläggande av asfalterad stråk för cyklister	Centrala stråk	900 000
2	1007	Nyköpingsvägen (östra sidan)	Järnagatan - Bangatan	Breddning av gc-banan till priostandard. Berörs av projekt Södra stadskärnan.	Centrala stråk	600 000
1	7	Nyköpingsvägen	Västra sidan, Järnagatan - Davidssons gränd	Redan skyltad som cykelväg, men utformningen är inte anpassad för cykling	Centrala stråk	520
2	1008	Slussholmen	Slussen till Slussgatan	Breddning och separering av gående och cyklister	Centrala stråk	2 600 000
1	1009	Ekdalsgatan	Slussgatan - Köpmangatan	Breddning och separering av gående och cyklister	Centrala stråk	700 000
2	1010	Stockholmsvägen	Nordöstra brofästet - Busskuren	Breddning från 3,3 till priostandard. Delvis svårt pga slänt	Centrala stråk	210 000
2	1011	Stockholmsvägen	Busskuren - kurvan	Se över linjeföringen förbi busskuren, tydliggöra var gående kan passera. Omfördela yta från plattläggningen till gc-stråket	Centrala stråk	60 000
1	305	Stockholmsvägen	Sydöstra brofästet - Polhemsgatan	Förtydligande av hur cyklister ska cykla på denna sträcka. Förslagsvis skylta att cyklisterna ska fortsätta cykla längs Stockholmsvägen medan fotgängare viker av neråt. På sträckan förbi busskuren bör ett asfaltsstråk anläggas för cyklisterna, som då leds bakom busskuren	Centrala stråk	250 000
2	1012	Ängsgatan	Dalbygatan - Ottesångsvägen	Separering av gående och cyklister	Linastråket	12 000
2	1013	Ängsgatan	Ottesångsvägen - Karlhovsbacken	Breddning från 2,9 m till priostandard	Linastråket	510 000
2	1014	Strängnäsvägen	Karlhovsbacken - Björknäsvägen	Breddning från 3 m till priostandard	Linastråket	480 000
2	1015	Enhörnaleden	Björknäsvägen - Karlhovsvägen	Breddning från 3 m till priostandard	Linastråket	330 000

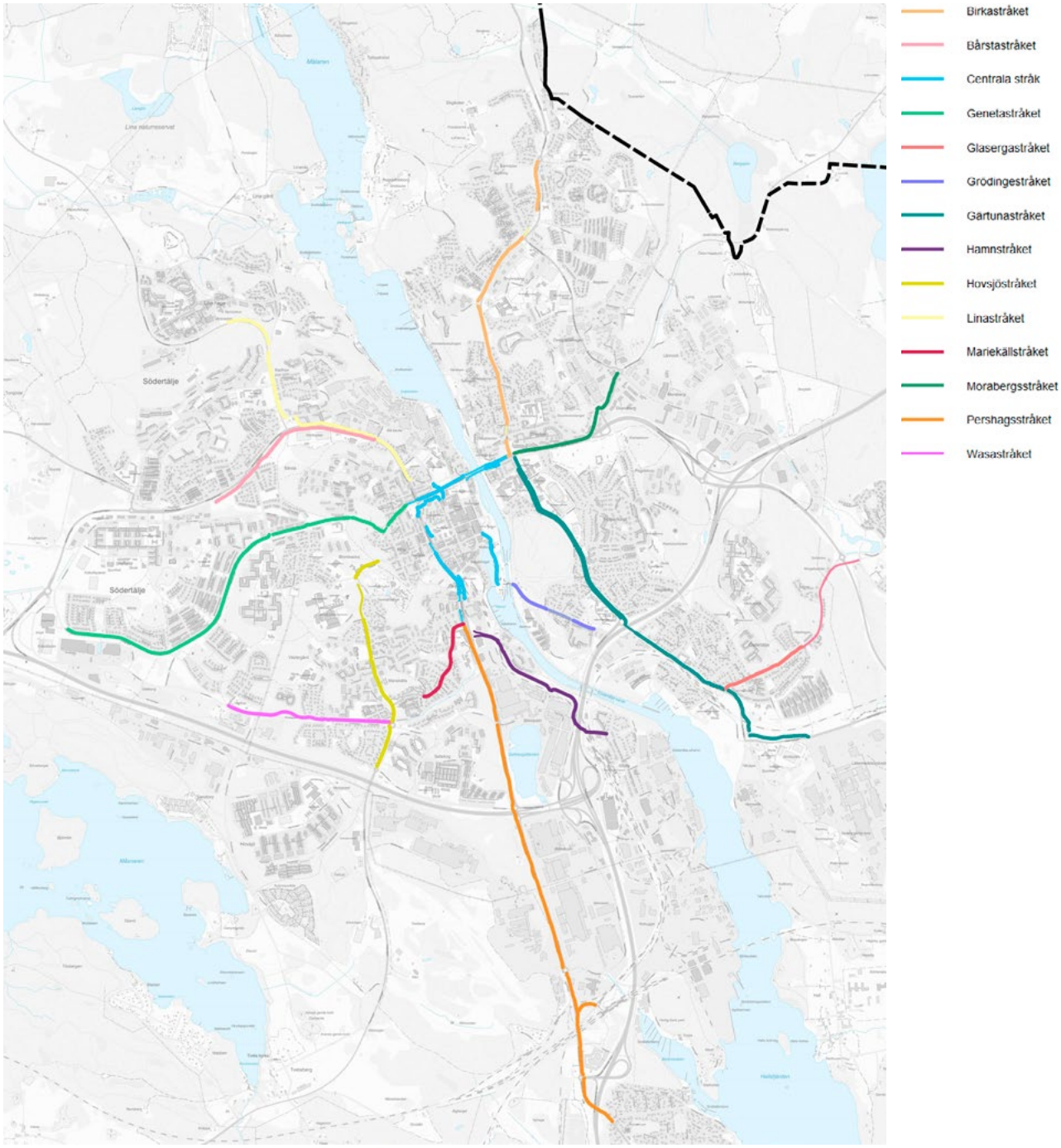
Prio	Objekt-nummer	Gata	Del	Beskrivning	Prioriterat stråk	Kostnad
3	1016	Enhörnaleden	Karlhovsvägen - Gc-väg från Dalhagavägen	Separering av gående och cyklister. Breddning förutsätter att yta tas från körbanan, vilket inte är möjligt i dagsläget.	Linastråket	4 000
3	1017	Enhörnaleden	Gc-väg från Dalhagavägen - Tegelbruksvägen	Breddning till priostandard	Linastråket	300 000
3	1018	Enhörnaleden	Tegelbruksvägen - Porslinsvägen	Breddning till priostandard	Linastråket	630 000
2	1019	Ängsgatan	Ottesångsvägen - Infarten till Max och Posten	Södra sidan. Breddning till priostandard.	Bårstastråket	500 000
2	1020	Strängnäsvägen	Karlhovsbacken - Enhörnaleden	Breddning till priostandard	Bårstastråket	500 000
2	1021	Strängnäsvägen	Enhörnaleden - Brolundavägen	Breddning till priostandard	Bårstastråket	650 000
2	1022	Strängnäsvägen	Brolundavägen - fyrkorsetav gc-vägar	Breddning till priostandard	Bårstastråket	500 000
1	303	Turingegatan	Ängsgatan - Dalgatan	Samma som objekt 303 i ojektlistan över sträckor	Genetastråket	400 000
1	1023	Holmfastvägen	Dalgatan - Amerikagatan	Breddning av gc-ytan på norra sidan av gatan. Dock är gatan idag så pass smal att en minskning av körytan knappt är möjlig, så en breddning förutsätter minskad gångyta på södra sidan	Genetastråket	1 330 000
1	1024	Holmfastvägen	Sandbrinksvägen - Stellagatan	Breddning av gc-ytan på norra sidan av gatan. Både gatan och gångytan på andra sidan gatan är dock smala, vilket gör det svårt att få extra yta. Det är dock extra viktigt att få extra utrymme för cyklisterna här då det är uppförsbacke och vingelutryme behövs	Genetastråket	580 000
2	1025	Holmfastvägen	Stellagatan - Karlslundsvägen	Breddning av gc-ytan från 3 m till prio-standard	Genetastråket	280 000
2	1026	Holmfastvägen	Karlslundsvägen - passagen till Elverket	Breddning av gc-vägen, idag 3 m. Dock svårt på grund av höjdskillnader och befintliga stora träd nära gc-vägen, stödmurar krävs	Genetastråket	400 000
2	1027	Holmfastvägen	Elverket - Scaniarinken	Breddning av gc-banan på norra sidan av Holmfastvägen från 3 m till prio-standard	Genetastråket	3 900 000
2	1028	Källgatan	Torekällberget - Blombackagatan	Breddning av gc-banan på norra sidan av Källgatan från 3,2 m till priostandard	Hovsjöstråket	1 600 000
2	1029	Västergatan	Hagvägen - Erikhällsgatan	Breddning av gc-banan på västra sidan.	Hovsjöstråket	2 000 000
1	1030	Västergatan	Erikshällsgatan - Lundbygatan	Gc-banan är på sina ställen smal, då ytan delas med påstigande och avstigande till bussar. Det finns gräsytor intill som dock inte är kommunens. Svårt att ta utrymme av vägbanan då plats behövs vid busshållplatserna	Hovsjöstråket	250 000
3	1031	Västergatan	Lundbygatan - Genetaleden	Breddning från 3,2 m till priostandard. Finns dock inte möjlighet att ta av vägutrymmet, och på insidan av banan finns en trädrad	Hovsjöstråket	1 000 000
3	1032	Tvetavägen	Genetaleden - Stålhamravägen	Breddning av gc-banan från 3,2 m till prio-standard. Behövs stödmur längs del av sträckan.	Hovsjöstråket	700 000
3	1033	Genetaleden	Västergatan - Högloftsvägen	Breddning av gc-banan från 2,7–3,2 m till prio-standard. Svårt på en del av sträckan på grund av stora höjdskillnader. Del av sträckan går på privat mark.	Wasastråket	2 000 000
2	1034	Mariekällgatan	Nyköpingsvägen - Fribovägen	Breddning för att möjliggöra separering mellan gående och cyklister.	Mariekällstråket	4 000 000
1	1035	Hertig Carls väg	Värdsholmsgatan - Gjuteriporten	Breddning av gc-banan från 2,9–3,2 till priostandard. Vissa utmaningar pga höjdskillnader, utrymme måste då tas från vägbanan	Hamnstråket	1 000 000

Prio	Objekt-nummer	Gata	Del	Beskrivning	Prioriterat stråk	Kostnad
2	1036	Hertig Carls väg	Gjuteriporten - Södertälje Hamn	Breddning av gc-banan från 2,8–3,6 till prio-standard. Delvis ont om vägutrymme då vägen går precis intill brokonstruktioner	Hamnstråket	2 500 000
2	1037	Nyköpingsvägen	Mariekällgatan - Nyköpingsvägen 50	Breddning från 2,8 m till priostandard. Utmaningar på grund av höjdskillnader, stödmurar krävs	Pershagsstråket	400 000
1	1038	Nyköpingsvägen	Nyköpingsvägen 50–52	Osäker sträcka där cyklisterna är utsatta pga backande bilar och infarter. Se över utformningen, om cykelbanan kan skyddas eller tydliggöras	Pershagsstråket	1 350 000
2	1039	Nyköpingsvägen	Nyköpingsvägen 52 - Genetaleden	Breddning till priostandard. Anpassad egen belysning till gc-vägen	Pershagsstråket	925 000
2	1040	Nyköpingsvägen	Genetaleden - Stålhamravägen	Breddning till priostandard.	Pershagsstråket	975 000
2	1041	Nyköpingsvägen	Stålhamravägen - Granparksvägen	Breddning till priostandard. Anpassad egen belysning till gc-vägen. Vissa delar svåra på grund av höjdskillnader	Pershagsstråket	2 800 000
3	1042	Nyköpingsvägen	Verkstadsvägen -Sydgatan	Breddning från 3,5 m till priostandard. Förutsätter dock att utrymme tas från vägen	Pershagsstråket	2 000 000
3	1043	Nyköpingsvägen	Sydgatan - tpl Södertälje Syd	Breddning till priostandard	Pershagsstråket	700 000
3	1044	Nyköpingsvägen	Tpl Södertälje Syd - Pershagsvägen	Breddning till priostandard	Pershagsstråket	630 000
3	1045	Sydgatan	Pershagsvägen - Södertälje Syd	Breddning till priostandard. Förutsätter att yta tas från körbanan som i sin tur måste breddas inåt, då det inte går att bredda norrut	Pershagsstråket	1 200 000
1	1046	Stockholmsvägen	Kurvan Stockholmsvägen/ Birkavägen	Möjliggöra separering i kurvan, och mjuka upp kurvradien. Omfördela yta från plattläggningen i kurvan.	Birkastråket	60 000
1	1047	Birkavägen	Stockholmsvägen - Östergatan	Breddning från 3,5 m till priostandard. Förutsätterflytt av elysningsstolpar och reklamtavla. Några meters stödmur behövs vid kulle	Birkastråket	250 000
2	1048	Birkavägen	Frejagatan - Bruksgatan	Breddning från 3,8 utan sidoområden till priostandard. Förutsätter att yta tas från bilvägen (är idag 9 -10 m bred)	Birkastråket	2 200 000
3	1049	Birkavägen	Bruksgatan - Telgehusvägen	Breddning från 3,8–4,3 utan sidoområden till priostandard. Förutsätter att yta tas från bilvägen, som idag är ungefär 8,5–9 meter bred	Birkastråket	4 000 000
2	1050	Birkavägen	Telgehusvägen - Nydalavägen	Breddning från 3–3,2 till priostandard. Delvis utmaningar pga slänter	Birkastråket	1 000 000
3	1051	Birkavägen	Kristinelundsvägen- Kärrhöjdsvägen	Breddning från 2,8–3,1 till priostandard	Birkastråket	490 000
3	1052	Stockholmsvägen	Birkavägen - Bergaholmsvägen	Breddning till priostandard. På delar av sträckan finns möjlighet att ta av gräsytan bredvid, kräver dock stödmurar. Delvis branta slänter och stora träd nära gc-banan	Morabergsstråket	6 000 000
2	1053	Bergaholmsvägen	Wedavägen - Brunnsängsvägen	Breddning från 3 m och 2,8 m till priostandard.	Morabergsstråket	500 000
2	1055	Erik Dahlbergs väg	Stockholmsvägen - Rektorsvägen	Östra sidan. Breddning till priostandard. Tydliggöra separering av gående och cyklister vid busskurer. Dock dåligt med plats och träd som behöver skyddas.	Gärtunastråket	1 000 000
1	1056	Erik Dahlbergs väg	Rosenborgvägen - Doktorsvägen	Västra sidan förbi sjukhuset. Bredda och tydliggöra ytor för gående respektive cyklister, speciellt vid busskurer. Berörs av bygget av sjukhuset.	Gärtunastråket	0
1	1057	Erik Dahlbergs väg	Rektorsvägen - Idrottsvägen	Breddning till priostandard. Dock svårt pga befintlig allé och att dagens gc-väg går vid tomtgräns. Förutsätter att träden flyttas och bilvägen smalnas av.	Gärtunastråket	4 000 000

Prio	Objekt-nummer	Gata	Del	Beskrivning	Prioriterat stråk	Kostnad
1	1058	Erik Dahlbergs väg	Doktorsvägen - Lagmansvägen	Breddning till priostandard. Dock svårt pga befintlig trädallé och att dagens gc-väg går vid tomgräns. Förutsätter att träden flyttas och vägen smalnas av.	Gärtunastråket	1 250 000
2	1059	Erik Dahlbergs väg	Idrottsvägen - Folkparksvägen	Breddning. Kräver att utrymme tas av bilvägen (idag ca 8 m bred). Gångbanan på andra sidan vägen är underutnyttjad, om gc:n på insidan av träden rustas upp behövs gångbanan inte. Ytan kan då omfördelas till gc:n på östra sidan	Gärtunastråket	4 400 000
1	1060	Erik Dahlbergs väg	Lagmansvägen - Falkvägen	Breddning från 1 m till priostandard, samt egen belysning för gc-vägen innanför träfallén. Delar av sträckan kräver stödmurar och flytt av belysningsstolpar. Idag är sträckan i dåligt skick med stående vatten vid regn, samt mycket smal	Gärtunastråket	625 000
3	1061	Erik Dahlbergs väg	Falkvägen - Grödingevägen	Breddning till priostandard. Kräver att yta tas från körbanan, som idag är ca 8,5 m bred.	Gärtunastråket	1 000 000
3	1062	Erik Dahlbergs väg	Folkparksvägen - Grödingevägen	Breddning till priostandard. Kräver att yta tas från körbanan, som idag är ca 8,5 m bred.	Gärtunastråket	950 000
2	1063	Grödingevägen	Sagovägen - bron	Breddning till priostandard. Kulle och träd måste då åtgärdas.	Gärtunastråket	200 000
2	1064	Grödingevägen	Rimfrostvägen - Rännilsvägen	Breddning till priostandard. Kräver dock att yta tas av körbanan, vilket är Trafikverkets väg samt omledningsvägnät.	Gärtunastråket	2 300 000
2	1065	Grödingevägen	Rännilsvägen - Kinandervägen	Breddning till priostandard. Breddning förutsätter omfördelning av vägytan, vilket berör Trafikverkets vägområde.	Gärtunastråket	520 000
1	1066	Grödingevägen	Förbi pizzerian	Se över utformningen vid infarten till Grödingevägen 89	Gärtunastråket	1 000 000
3	1067	Nynäsvägen	Glasbergavägen - Nynäsvägen 33	Breddning till priostandard	Gärtunastråket	480 000
3	1068	Gärtunavägen	Nynäsvägen 35 - Gärtunavägen	Breddning till priostandard	Gärtunastråket	700 000
3	1069	Glasbergavägen	Grödingevägen - Övre Egilsvägen	Breddning till priostandard, alternativt om cykelbana byggs på andra sidan vägen kan cykelbanorna enkelriktas istället för en breddning på norra sidan	Glasbergastråket	615 000
3	1070	Grödingevägen	Viksängsvägen - Trastvägen	Södra sidan. Breddning från 2,7–3 m till priostandard. Kräver att yta tas från körbanan, bilvägen är idag 8 m bred	Grödingestråket	1400000
1	1071	Grödingevägen	Tältvägen - Slussbron	Breddning till priostandard på södra sidan. Den nya slussbron kommer att ha cykelbana på södra sidan, varför södra sidan av Grödingevägen bör ha kapacitet för ett stort flöde av cyklister. Sträckan bör göras extra bred då de som är påväg uppför behöver extra vingelutrymme.	Grödingestråket	340 000



Uppgradering av huvudcykelstråk och upprustning av befintliga lokala cykelvägar. Copyright grundkarta: Lantmäteriet



Huvudcykelstråkens namn. Copyright grundkarta: Lantmäteriet

Södertälje kommun

Samhällsbyggnadskontoret
Södertälje kommun
Besök: Stadshuset, Campusgatan 26, Södertälje
Tel: 08-523 010 00 (Kontaktcenter)
www.sodertalje.se