Regionledningskontoret
Agnes Landefjord

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-08-10

TRN 2021-0136

Tillväxt-och
regionplanenämnden

Yttrande över remiss Cykelstaden – Stockholms stads cykelplan

Regionledningskontorets förslag till beslut

Tillväxt-och regionplanenämnden beslutar följande.

1. Regiondirektörens tjänsteutlåtande utgör tillväxt- och regionplanenämndens yttrande över remiss av Cykelstaden – Stockholms stads cykelplan.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Sammanfattning

Regionstyrelsen har sänt Stockholms stads cykelplan Cykelstaden på remiss till Tillväxt- och regionplanenämnden. Detta yttrande utgår från ställningstaganden i RUFS 2050 och fokuserar på de delar som har beröringspunkter med Regional cykelplan för Stockholms län.

Samrådsförslaget för Stockholms stads cykelplan Cykelstaden presenterar en ambitiös och fokuserad plan för att förbättra förutsättningarna för ökad cykling. Stockholms stad utgör kärnan i regioncentrum och har därmed en avgörande roll i genomförandet av RUFS 2050 och den regionala cykelplanen. Region Stockholm anser att förslaget till cykelplan som presenteras bidrar till genomförandet av den regionala cykelplanen och RUFS 2050 genom ambitiösa mål och bra prioriteringar.

Bakgrund

Regionstyrelsen har sänt Stockholms stads cykelplan Cykelstaden på remiss till Tillväxt- och regionplanenämnden. Detta yttrande utgår från ställningstaganden i RUFS 2050 och fokuserar på de delar som har beröringspunkter med Regional cykelplan för Stockholms län. Den regionala cykelplanen är under revidering, se remissversionen av den reviderade regionala cykelplanen (RS 2020-0867).

Regionledningskontorets förslag och motivering

Mål om ökad cykling

Planförslaget presenterar åtta mål, varav fyra handlar om att öka cyklingen. Målet för ökad cykelandel är att minst 25 procent av resorna i Stockholm ska ske med cykel till 2040. Målet i RUFS 2050 och den regionala cykelplanen är att 20 procent av resorna i länet ska ske med cykel till 2030. Det finns en geografisk differentiering i potentialen för ökad cykling i regionens olika delar, där Stockholms stad är en av kommunerna med störst potential att öka cykelandelen. Region Stockholm anser att planförslaget presenterar ett ambitiöst cykelandelsmål som bidrar till att uppfylla målet om ökad cykling i hela regionen. Sett till Stockholms stads relativa potential är dock målet något i underkant för att regionens mål om 20 procents cykelandel ska uppnås till 2030.

Regionledningskontoret ser positivt på att planen även sätter upp mål för ökad vintercykling och cykling hos barn. För att nå det övergripande målet om ökad cykelandel behöver cyklingen öka i olika grupper och för olika typer av resor.

Cykelstråk

De primära stråken som pekas ut i planen sammanfaller i stor utsträckning med de regionala cykelstråken. Regionledningskontoret noterar att detta uppmärksammas i planförslaget samt att tyngdpunkten ligger på utbyggnad av dessa stråk. Utbyggnad av saknade länkar och förbättring av befintlig infrastruktur på det regionala/primära cykelvägnätet har en avgörande betydelse för att främja den regionala cyklingen och möjliggöra för ökade framtida cykelflöden.

Regionledningskontoret anser att det är positivt att planen lyfter nyttan med ett lånecykelsystem som en del i infrastrukturen, vilket även lyfts i den regionala cykelplanen. Något som skulle kunna lyftas tydligare i planen är att ett lånecykelsystem även bidrar till att förbättra möjligheterna för kombinationsresor.

Planeringsinriktningar och åtgärdsområden

Regionledningskontoret bedömer att planeringsinriktningar och åtgärdsområden ligger i linje med den regionala planeringens inriktning. Planförslaget pekar ut sex planeringsinriktningar som ska bidra till att uppnå planens mål. Planeringsinriktningarna ligger i linje med den regionala cykelplanen och RUFS 2050. Planförslaget pekar även ut sju åtgärdsområden som stämmer väl överens med de strategiska inriktningar som pekas ut i remissversionen av den regionala cykelplanen.

Regionledningskontoret anser att det är positivt att gestaltning av primära stråk/regionala cykelstråk lyfts som ett åtgärdsområde samt att planförslaget uppmärksammar att detta behöver samordnas över kommungränser. Även remissversionen av den regionala cykelplanen pekar ut detta som ett insatsområde att arbeta med gemensamt framöver.

Regionledningskontoret noterar att samverkan och dialog identifieras som ett åtgärdsområde och att frågan om regional samordning lyfts i planen. Samordning och samplanering över kommun-, väghållar- och organisationsgränser är en viktig förutsättning för såväl utbyggd cykelinfrastruktur som för andra åtgärder för ökad cykling. Även samverkan över sektorsgränser inom en organisation bidrar till att stärka arbetet för cykelutveckling, vilket med fördel kan lyftas under detta åtgärdsområde.

Ekonomiska konsekvenser
Planförslaget bedöms inte ha ekonomiska konsekvenser för Region Stockholm.

Susanne Bayard
Tf. regiondirektör

Anton Västberg
Utvecklingsdirektör

Beslutsunderlag

1. Remissbilaga 1a Cykelstaden – Cykelplan för Stockholm 2021
2. Remissbilaga 1b Cykelstaden – Cykelplan för Stockholm 2021
3. Remissbilaga 1c Cykelstaden – Cykelplan för Stockholm 2021

Beslutsexpediering
1. Regionstyrelsen

Godkänd av Susanne Bayard, 2021-08-10

TRN 2021-0136

Stockholms stad



Cykelstaden

Remissversion av cykelplan för Stockholm 2021



Utgivare: Trafikkontoret, Stockholms stad
Utgivningsår: 2021
Kontakt: trafikkontoret@stockholm.se

Foto: Stockholms stad, Kerstin Alquist, Joakim Boberg, Lennart Johansson.

Förord

I budget för Stockholms stad 2018 gavs trafiknämnden i uppdrag att påbörja en översyn av stadens cykelplan för att öka ambitionen ytterligare och anpassa planen till förändringar av lagstiftningen kring cykling, stadsutveckling och innovationer på området. Den reviderade cykelplanen ska enligt uppdraget fokusera på utformning av kompletta nätverk av cykelbanor som skapar möjligheter för alla att känna sig trygga på stadens infrastruktur för cykling.

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

Cykelplanens huvudsakliga inriktning är fortfarande aktuell. Arbetet med översynen har syftat till att uppdatera planen genom ett bredare grepp om cykling med fokus på en mognare cykelstad för alla. Det har bland annat tillkommit tydligare planeringsinriktningar och målen har utvecklats. Ett antal åtgärdsområden anger hur planen ska genomföras och målen nås. Den reviderade cykelplanen har döpts till Cykelstaden – Cykelplan för Stockholm 2021.

Stockholms stads framkomlighetsstrategi slår fast att en större andel resor ska ske med kollektivtrafik, cykel eller till fots. Både den reviderade och den ursprungliga cykelplanen identifierar vilka insatser och åtgärder som bäst främjar cykeltrafiken. Andra viktiga mål är att göra det lättare att gå, öka framkomligheten för kollektivtrafiken och tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning samt förbättra förutsättningarna för näringslivets transporter. Vissa platser har höga vistelsekvaliteter eller är viktiga för stadens grönstruktur.

Ibland går det att förena dessa mål och ibland är de motstridiga. Vad som är lämplig avvägning mellan dessa intressen varierar eftersom varje plats har sina unika förutsättningar. Denna plan ökar kunskapsunderlaget och gör det därmed lättare att göra medvetna val.

Innehållsförteckning

1. Bakgrund.....7
1.1 Inledning 7
1.2 Syfte med cykelplanen 8
1.3 Därför satsar staden på cykling 8
1.4 Cykelplanen i stadens planering 10
1.5 Nationella och regionala mål som rör cykeltrafik 12
2. Cykeltrafik i Stockholm idag 15
2.1 Infrastrukturen i Stockholm 15
2.2 Cyklingen ökar 16
2.3 Cykling och trafiksäkerhet 19
2.4 Stockholmarnas åsikter om cykling 21
2.5 Potential för ökad cykeltrafik 22
2.6 Slutsatser – vad innebär cykelutvecklingen för planeringen?.....23
3. Cykling för alla – för alla olika cyklister och olika fordon 25
3.1 Cyklister är olika 25
3.2 En större mångfald av fordon 26
3.3 Slutsatser – vad innebär olika cyklister och fordon för planeringen? 29
4. Innovation, utveckling och nya regler 31
4.1 Enklare lösningar för omfördelning av gaturummet 31
4.2 Väntyta för vänstersväng 31
4.3 Cykling i vägren 32
4.4 Cykling mot enkelriktat 32
4.5 Högersväng mot rött och allgrönt 33
4.6 Cykelgata 33
4.7 Sopsaltning för framkomlighet året om 34
4.8 Slutsatser – vad innebär nya regler och lösningar för planeringen? 34
5. Cykelstråk i Stockholm 37
5.1 Primära stråk 37
5.2 Huvudnät 37
5.3 Lokalnät 39
5.4 Motivering till utformningskriterier 39
5.5 Detaljutformning av primära cykelstråk 40
5.6 Avvägningar vid planering och utformning 41
6. Planeringinriktningar 42
7. Mål i cykelplanen 44
8. Åtgärdsområden för enkel och säker cykling 47
8.1 En välfungerande cykelinfrastruktur 47
8.2 Bättre framkomlighet för cyklister 50
8.3 Ökad trafiksäkerhet och trygghet 52
8.4 Hög standard på drift och underhåll 54
8.5 Bättre parkeringsmöjligheter 56
8.6 Cykelstaden Stockholm – stadens cykelvarumärke 58
8.7 Samverkan och dialog 58
9. Utpekat cykelvägnät i Stockholms stad 61
9.1 Primära stråk **61**
9.2 Huvudnät 61
9.3 Strategiska kopplingar 62

1. Bakgrund

1.1 Inledning

Cykelstaden är en stad för alla där alla kan ta sig fram på cykel på ett säkert och tryggt sätt. Stadens långsiktiga inriktning är att förbättra förutsättningarna för cykeltrafiken genom att skapa en välfungerande infrastruktur och att cykeln ses som en lika naturlig del av transportsystemet som bil- och kollektivtrafiken. Det är visionen för Stockholm som cykelstad som beskrivs i Strategi för ökad cykling i Stockholms stad (2014).

Stockholms senaste cykelplan antogs 2012. Sedan dess har staden utvecklats med nya bostadsområden och utbyggd väg- och spårinfrastruktur, samtidigt som det tillkommit nya planer, strategier och mål som berör cykling, både i staden och regionen. En nationell cykelstrategi har beslutats av regeringen och ett nationellt kunskapscentrum för forskning och utbildning om cykling inrättats. Stockholms stad kommer 2022 ha investerat över 2 miljarder kronor i cykelinfrastruktur på 10 år, och fler och fler stockholmare väljer cykeln för att få vardagen att fungera.

Trafiklagstiftningen har utvecklats avseende cykeltrafik, innovationer möjliggör nya lösningar och en större mångfald av fordon som elcyklar, lastcyklar och annan mikromobilitet innebär både möjligheter och utmaningar. Nya planeringsideal med fokus på hälsosamma och attraktiva städer har vuxit sig starkare både nationellt och internationellt. I Stockholm kan det exemplifieras av strategin för offentliga rum och arbetet med levande Stockholm, internationellt av konceptet hälsosamma gator i London och målet om hundra procent cykelbara gator i Paris.

Stockholm har ambitionen att bli en av Europas ledande cykelregioner. Stadens geografi med mycket vatten och kuperade stadsdelar, varierande klimat, stadsbyggnadshistoriken och ett stort kollektivtrafikutbud gör att förutsättningarna skiljer sig från andra framgångsrika cykelstäder. Vi i Stockholm ska inspireras av städer som Amsterdam och Köpenhamn, lära av andra som arbetar ambitiöst i samma riktning, och bygga vidare på och utveckla våra egna framgångsfaktorer för Stockholm som cykelstad.

Sammantaget har det hänt mycket i staden och världen som tydliggör behovet av en reviderad cykelplan i Stockholm med bibehållande av det övergripande målet som anges i Cykelplan 2012 och Strategi för ökad cykling i Stockholms stad, nämligen att öka såväl antalet som andelen cyklister genom att göra det enklare och säkrare att cykla.



Det här kapitlet beskriver syftet med cykelplanen, varför staden ska satsa på cykling, hur planen hänger samman med stadens planering samt regionala och nationella mål som berör cykling.

1.2 Syfte med cykelplanen

Syftet med cykelplanen är att lägga fast en långsiktig inriktning för cykelplaneringen i Stockholms stad. Planen ska vara ett planeringsunderlag för hela staden i framför allt trafikplanering, fysisk planering och stadsutveckling, men även i andra berörda verksamhetsområden. I Strategi för ökad cykling i Stockholms stad framhålls att samtliga nämnder och bolagsstyrelser inom Stockholms stad har ett ansvar att inom sina olika områden verka för att främja en ökad och förbättrad cykling i staden.

Planen anger planeringsinriktningar, sätter mål för cykeltrafikens utveckling och beskriver de åtgärdsområden där det krävs insatser för att nå målen. Planen pekar också ut det huvudsakliga cykelnätet, som består av primära stråk och huvudnät. Rekommenderad standard och utformning på olika delar av nätet beskrivs för att möjliggöra en framkomlig, trygg och säker infrastruktur för alla cyklister och en mångfald av cyklar och olika slags mikromobilitet.

1.3 Därför satsar staden på cykling

Det finns många fördelar med att satsa på att underlätta för cykling, både för samhället och för den enskilde stockholmaren.

Enkelt och pålitligt

Cykeln är ett enkelt, pålitligt och smidigt transportmedel som kan användas för många olika typer av resor och av personer i alla åldrar. Den möjliggör för människor att ta sig från dörr till dörr i egen takt, utan att behöva anpassa resan efter en tidtabell, förhålla sig till köer eller lägga tid på att leta parkeringsplats. Cykel är ofta det snabbaste transportmedlet för hela resan i lite tätare stadsmiljöer och en cyklist kan alltid förvänta sig att resan tar ungefär lika lång tid. Cykeln är flexibel och det är enkelt att vid behov välja en annan väg eller spontant stanna till vid fler målpunkter för nya ärenden. Cykelresor passar också bra att kombinera med andra transportslag. Cykeln ger rörelsefrihet för såväl barn som vuxna, och kan vara ett bra alternativ för den som inte orkar eller klarar att gå så långt.

Ekonomiskt hållbart och kostnadseffektivt

Cykling är billigt och tillgängligt för nästan alla, för många olika typer av resor. Det krävs lite förkunskap för att kunna cykla, och kostnaden för en resa med cykel är låg för både individen och samhället. Det finns goda förutsättningar att göra investeringar i cykelinfrastruktur som är kostnadseffektiva och har hög samhällsekonomisk nytta. Satsningar på förbättringar för cykling, och inte minst möjligheten att parkera cykeln har visat sig ha positiva effekter på handeln i stadskärnor.

Miljövänligt

Cykeln är ett tyst och fossilfritt transportmedel utan utsläpp av vare sig växthusgaser, partiklar eller andra emissioner. Ökad cykling är därför en viktig pusselbit i ett hållbart transportsystem, och bidrar positivt till samhällsmål om minskad klimatpåverkan, förbättrad ljudmiljö och god luftkvalitet – såväl globalt som nationellt och lokalt.

Hälsofrämjande

Ökad cykling kan på flera sätt bidra till välmående för individen och bättre folkhälsa. Samhället bär årligen stora kostnader på grund av sjukdomar relaterade till fysisk inaktivitet. Regelbunden fysisk aktivitet som att cykla eller gå är tydligt kopplat till lägre risk att dö i förtid och lägre risk för bland annat hjärt- och kärlsjukdomar, fetma, åldersdiabetes och depression. Cykling har stora positiva hälsoeffekter även om hänsyn tas till exponering för luftföroreningar och buller längs vissa sträckor, samt risken att råka ut för en trafikolycka. I den mån cykeln ersätter andra transportslag med större miljöpåverkan kan ökad cykling också bidra till bättre folkhälsa genom lägre nivåer av buller och luftföroreningar i städerna.



Attraktivt stadsliv

Cykeln är en naturlig beståndsdel i den täta staden med attraktiva gaturum och miljöer. Ju tätare och mer gång- och cykelvänlig en stad är, desto fler går och cyklar. Cykeln bidrar i sin tur till mänskligare stadsmiljöer genom att vara ett tyst och utsläppsfritt transportmedel som tar liten plats. Cykla kan även vara som ett lite snabbare sätt att gå, socialt och trevligt. Genom att cyklister har kontakt med omgivningen och lätt kan stanna längs vägen för att hälsa på en vän eller uträtta ett ärende kan de både ta del av och bidra till ett tryggare stadsliv. En attraktiv stad erbjuder goda förutsättningar för att alla ska känna sig trygga att cykla. Omvänt kan cykling i alla åldersgrupper ses som en indikator på goda stadsmiljöer.

Yteffektivt och kapacitetsstarkt

När staden växer och förtätas behöver fler människor kunna förflytta sig på samma yta. I linje med Framkomlighetsstrategin behöver fler använda kapacitetsstarka färdmedel, det vill säga gå, cykla eller åka kollektivt för att transportsystemet ska fungera effektivt. Dessutom är godstrafik med hög beläggning prioriterat. Genom att investera i utbyggnad av cykelvägar och på andra sätt göra det enklare och säkrare att cykla i staden kan trafiken totalt sett flyta bättre, både genom överflyttning från andra färdmedel till cykeln och cykeln som komplement till andra transportslag. En satsning på att underlätta för cykeltrafik och annan mikromobilitet kan i förlängningen spara plats i stadens gaturum, som kan användas för till exempel vistelse, grönyta eller uteserveringar.



1.4 Cykelplanen i stadens planering

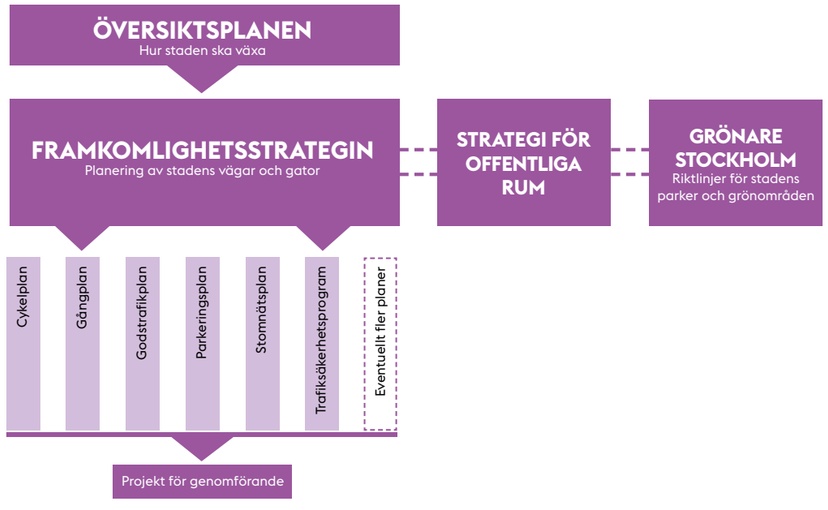
Stockholm växer och staden ska byggas på ett sätt som minimerar behovet av att resa, möjliggör fler resor med cykel och gång och stödjer en kapacitetsstark och frekvent kollektivtrafik.

Framkomlighetsstrategin och strategin för offentliga rum

Stockholms trafikstrategi, framkomlighetsstrategin, beskriver hur utrymmet på stadens gator, torg och andra allmänna platser behöver omfördelas för att kunna möta ökad efterfrågan på resande och leveranser samt större behov av attraktiva offentliga miljöer. I framkomlighetsstrategin (2012) finns ett specifikt mål som riktar sig direkt till cykel, och som även återfinns i 2012 års cykelplan, nämligen att andelen av alla resor i högtrafik som sker med cykel ska vara minst 15 procent år 2030. Under 2021 sker en revidering av framkomlighetsstrategin, men huvudinriktningen kvarstår.

Stadens strategi för offentliga rum framhåller gatans roll som vistelseplats och människor som det viktigaste för attraktiva och trygga offentliga rum. Den lyfter också hälsa genom fysisk aktivitet som att kunna gå och cykla, som en viktig funktion i de offentliga rummen.

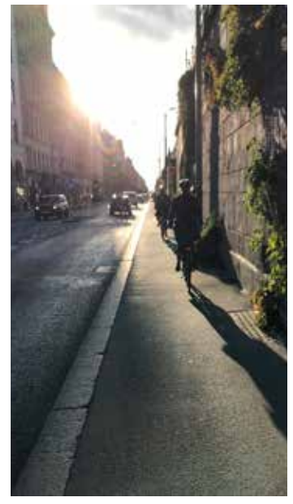
Ökad cykling har en viktig roll i både framkomlighetsstrategin och strategin för offentliga rum. Strategierna konkretiseras i stadens olika planer, där cykelplanen är en.



Cykelplanen tar sin utgångspunkt i översiktsplanen, framkomlighetsstrategin och strategi för offentliga rum.

Strategi för ökad cykling i Stockholms stad

Cykelstrategin beslutades av kommunfullmäktige 2014 och har som syfte att styra stadens interna arbete med cykelfrämjande åtgärder och ange en inriktning för hur staden ska agera för att öka cyklandet. Dessutom ska strategin stödja att stadens miljömål uppnås samt att staden som cykelvarumärke stärks. För att kunna nå de övergripande målen krävs att cykeln utgör en integrerad del av transportsystemet som helhet.



Översiktsplanen

Framkomlighetsstrategin och strategi för offentliga rum tar avstamp i Stockholms översiktsplan. Den har fyra mål för stadens utveckling: En växande stad, En sammanhängande stad, God offentlig miljö och Klimatsmart och tålig stad. Ökad cykling bidrar till alla målen i översiktsplanen. Nya länkar för cykeltrafik kan specifikt också bidra till att koppla samman staden och öka möjligheterna till stadsliv i lokala centrum genom större flöden av cyklister. Översiktsplanen beskriver också att framtidens Stockholm ska vara en ledande cykelstad genom att planeringen sker utifrån cykelplanen.

Vision 2040

I stadens vision, Vision 2040 – möjligheternas Stockholm, är gång-, cykel- och kollektivtrafik de självklara valen i den täta och blandade staden. Staden ska vara fossilfri till 2040. Visionen beskriver också att Stockholm ska bli en av Europas ledande cykelregioner. Det regionala cykelvägnätet ska vara välutbyggt och det finns säkra cykelvägar i hela staden. Ökad cykling är en förutsättning för att kunna uppnå vision 2040.

Klimathandlingsplanen

Stadens klimathandlingsplan lyfter behovet av utbyggnad av cykelbanor och andra cykelåtgärder för att kunna nå målen i miljöprogrammet.





1.5 Regionala och nationella mål som berör cykeltrafik

Regionala cykelplanen

Det övergripande målet i den regionala cykelplanen (Regional cykelplan för Stockholms län 2014, revideras 2020-2021) är att till 2030 ska cykelresorna utgöra 20 procent av alla resor i länet. Detta mål är även ett av delmålen i den regionala utvecklingsplanen RUFS 2050. Den regionala cykelplanen har som målsättning att det till 2030 finns ett utbyggt sammanhängande regionalt cykelvägnät.

Nationella cykelstrategin

Den nationella cykelstrategin för ökad och säker cykling beslutades av regeringen 2017. Den anger att ökad cykling bidrar till ett hållbart samhälle med hög livskvalitet i hela landet. Strategins insatsområden är att lyfta cykeltrafikens roll i samhällsplaneringen, öka fokus på grupper av cyklister, främja en mer funktionell och användarvänlig infrastruktur, främja en säker cykeltrafik samt forskning och innovationer.

Mål för folkhälsan

Det övergripande målet för folkhälsan i Sverige (prop. 2002/03:35) är att skapa samhälleliga förutsättningar för en god hälsa på lika villkor för hela befolkningen. Ett antal målområden är vägledande för folkhälsoarbetet. En ökad och säker cykling har särskild betydelse för målområdena fysisk aktivitet, miljöer och produkter samt barns och ungas uppväxtvillkor.

Agenda 2030

De globala målen för hållbar utveckling i Agenda 2030 ska ligga till grund för en hållbar utveckling. Målen, som integrerar hållbarhetsperspektiven om social, ekonomisk och miljömässig utveckling, berör bland annat hållbara transportlösningar, trafiksäkerhet och hälsa. De tre mål med tydligast bäring på cykling är: god hälsa och välbefinnande, innovationer och infrastruktur samt hållbara städer och samhällen.





2. Cykeltrafik i Stockholm idag

Trafikkontoret mäter cykelflöden kontinuerligt och resvaneundersökningar kan hjälpa till att fördjupa bilden av hur resandet ser ut. Det finns också data om de trafikolyckor som drabbar cyklister, liksom undersökningar som ger en bild av stockholmarnas åsikter om cykling Detta kapitel avslutas med slutsatser om potentialen för ökad cykeltrafik och vad cykelutvecklingen betyder för planeringen.

2.1 Infrastrukturen i Stockholm

I Stockholms stad finns ungefär 114 mil cykelbanor, cykelfält och kombinerade gång- och cykelbanor. Cykelplanen pekar ut runt 36 mil som primärt nät (tidigare pendlingsnät) för successiv utbyggnad. Merparten av detta har cykelinfrastruktur idag, men nätet innehåller fortfarande saknade länkar.

De senaste åren har trafikkontoret färdigställt i genomsnitt 10 km nya och breddade cykelbanor per år. Till detta tillkommer den cykelinfrastruktur exploateringskontoret bygger i samband med stadsutveckling, och löpande underhåll i form av ny beläggning och målning på befintliga cykelbanor.

Totalt har ca 300 sträckor i framför allt innerstaden reglerats för dubbelriktad cykling på tidigare enkelriktade gator, vilket möjliggjort mellan 20-30 km nya gena kopplingar för cykel i blandtrafik.

Mellan 2015-2020 har det anlagts nästan 15 000 cykelparkeringsplatser på gatumark, många utifrån synpunkter från medborgare. 62 cykelpumpar finns utplacerade runtom i staden, varav merparten i anslutning till de viktigaste cykelstråken.

I Stockholms stad finns totalt drygt 600 signalreglerade korsningar. Av dessa har hälften särskilda cykelsignaler. Nästan lika många har någon slags cykeldetektering, antingen i egen signal eller i vanliga motorfordonssignalen. Det betyder att cyklisten inte behöver trycka på en knapp för att få grönt. 150 av korsningarna har särskilda cykelslingor eller annan detektering. Drygt 100 korsningar har överanmälan, vilket innebär att cykeltrafiken får grönt när bilar i samma riktning har grönt.

Grön våg för cykeltrafiken har genomförts på bland annat Götgatan, Fleminggatan, Västerbroplan, Långholmsgatan och på Lidingövägen.



100% ökning på 15 år

Utbyggnad av cykelinfrastrukturen 2012-2022

Under 2018 slutfördes satsningen att investera 1 miljard kronor i cykelinfrastrukturåtgärder mellan åren 2012 och 2018. En betydande del av cykelplanens mest prioriterade åtgärder har genomförts under perioden. Totalt har 91 investeringsprojekt för utbyggnad av cykelnätet bedrivits av trafikkontoret inom ramen för cykelmiljarden och drygt 60 km cykelinfrastruktur anlagts.

I framkomlighetssatsningen på cykelinfrastruktur 2019-2022 ryms ytterligare 1 miljard kronor i cykelinvesteringar. I utredningsbeslutet om satsningen konstateras att det både finns fortsatt behov av att åtgärda saknade länkar och förbättra befintlig infrastruktur på det tidigare så kallade pendlingsnätet samt planera för åtgärder som underlättar vardagscykling i bred bemärkelse genom ett ökat utrymme för åtgärder på huvud- eller lokalstråk.

2.2 Cyklingen ökar

Staden samlar in data från såväl automatiska som manuella mätningar av cykelflöden i olika mätpunkter. Sedan 1980 räknas antalet cykelpassager manuellt varje vår i innerstadssnittet och Saltsjö-Mälarsnittet. Från 1999 räknas cykelpassager i Citysnittet, och sedan 2007 även cykelflöden i ytterstaden.

Trafikkontoret började 2011 bygga fasta mätstationer för räkning av cyklister. De ger kunskap om hur cykeltrafiken varierar under dygnet, veckan eller året och har successivt byggts ut till i nuläget ca 50 stationer på 40 platser. De årliga manuella räkningarna är fortfarande den mätserie som ger bäst bild av utvecklingen över längre tid. Genom att beräkna rullande femårsmedelvärden kan årsvariationer på grund av exempelvis väder och temperatur jämnas ut och bättre visa på utvecklingen.



Innerstadssnittet i svart och Saltsjömälarsnittet i rött

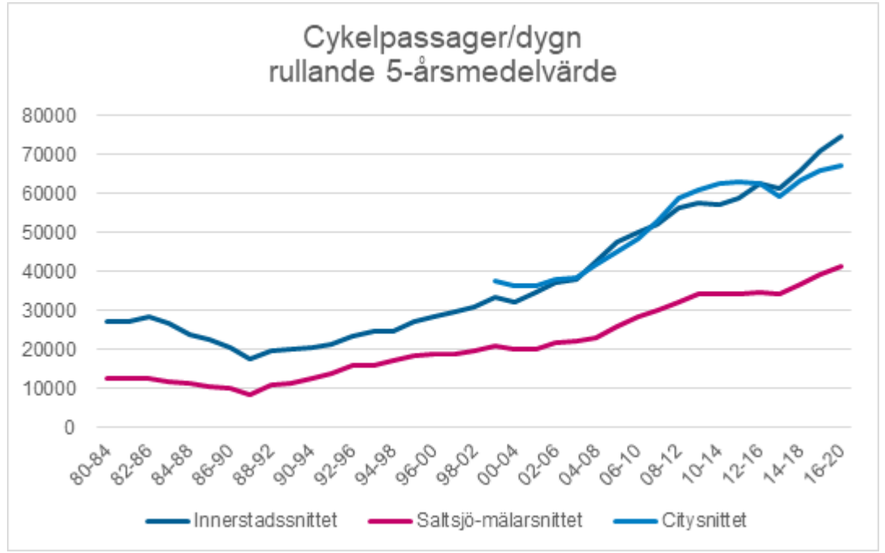


Citysnittet för räkning av cykeltrafikflöden.

Mätningarna visar på en långsiktigt uppåtgående trend för cyklingen i Stockholms stad sedan början av 1990-talet. De senaste 15 åren har antalet cykelpassager i innerstadssnittet mer än fördubblats. Sedan 2012 års cykelplan antogs har cykeltrafiken i samma snitt ökat med 32 procent, vilket ger en genomsnittlig årlig ökning med 3,5 procent mellan 2012-2020. I några strategiska punkter i cykelnätet är cykelflödena mycket höga. Västerbron har som mest över 15 000 cykelpassager per dag. Över Skanstullsbron och Skansbron passerar det sammanlagt fler än 20 000 cyklister per dag under högsäsong, och på Slussen runt 35 000.

Stadens mätningar visar att andelen elcyklar varierar mellan 5 och 20 procent i olika mätpunkter, medan lastcyklar utgör mellan 0,6 och 5 procent av cyklarna. Andelen elsparkcyklar i Citysnittet varierade våren 2019 mellan 6,5 och 14,4 procent.

Cykeltrafiken varierar under året. Flödena är normalt som högst i maj-juni och augusti-september, och som lägst under vintermånaderna. De senaste åren har staden utökat vinterunderhållet för att underlätta cykling året om. Mätdata tyder på att cykeltrafiken mellan november och mars ökar, även om mätserien ännu är för kort för långtgående slutsatser.



Cykeltrafiken ökar i stadens mätningar.



Hur reser stockholmarna med cykel?

I den resvaneundersökning som genomförts i Stockholmsregionen 2019 (RVU 2019) framgår att cykel är huvudfärdsätt i 11 procent av samtliga resor på vardagar och i 6 procent på helger, för boende i Stockholms stad. För arbetsresor är cykelandelen 16 procent i hela staden och 26 procent för boende i innerstaden. I högtrafik på vardagar är cykelandelen 15 procent av alla resor inom Stockholms stad. Cykeln är som mest konkurrenskraftig för arbetsresor inom innerstaden, med en färdmedelsandel på 32 procent.

När det gäller vilken typ av resor som sker med cykel är det relativt jämnt fördelat mellan arbetsresor och fritidsresor sett över hela veckan. På vardagar är arbetsresorna något fler, 57 procent.

Den genomsnittliga längden på en cykelresa för boende i Stockholm är 5,2 km. Boende i ytterstaden reser i genomsnitt längre – 7,6 km – och innerstadsbor reser i genomsnitt kortare - 3,5 km. Resor mellan Stockholms stad och andra kommuner är i genomsnitt längre, särskilt för boende i övriga regionen som i genomsnitt cyklar drygt 11 km till arbetet. På grund av litet urval är dock den statistiska osäkerheten större för dessa resor.

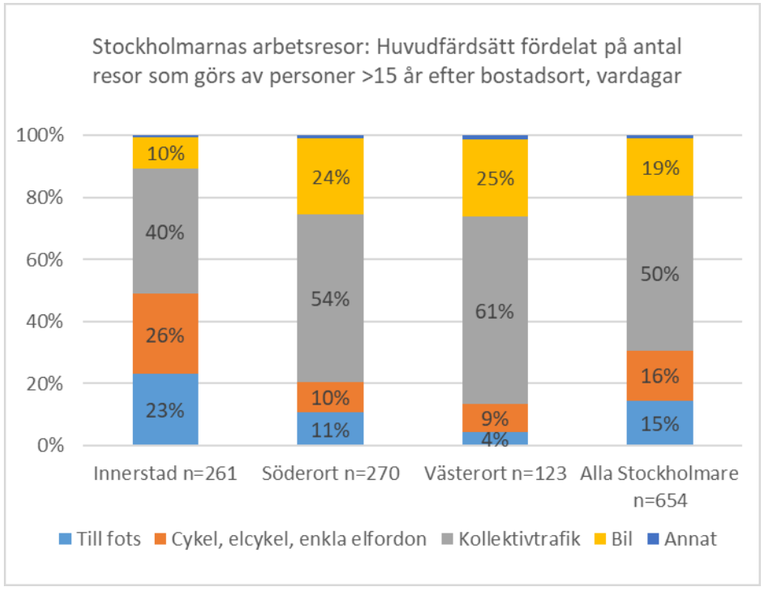


Diagram över färdmedelsandel för stockholmarnas arbetsresor. RVU 2019.

De flesta cykelresor som görs i Stockholms stad sker inom innerstaden, ca 44 procent. Ytterligare 34 procent av resorna görs mellan innerstaden och ytterstaden eller inom söder- eller västerort. 20 procent av cykelresorna görs mellan staden och övriga regionen. Av arbetsresorna är det ännu högre andel, 50 procent som görs inom innerstaden. Totalt görs det drygt 60 000 cykelresor till och från Stockholms innerstad en genomsnittlig vardag.

I medborgarenkäten hösten 2020 var cykel huvudsakligt färdmedelsval mellan bostaden och arbete/skola i 10 procent av resorna i februari och i 18 procent i september. Såväl februari- som septembersiffrorna visar på en tydlig uppåtgående tendens sedan 2013. Mätningen är inte fullt jämförbar med RVU, eftersom även en andel som angett att de inte rest till jobbet räknas i underlaget och eftersom medborgarenkäten gjordes under Covid-pandemin. Med dessa borträknade blir cykelandelen av arbetsresorna drygt 11 procent i februari och närmare 25 procent i september.

RVU 2019 visar en könsfördelning av cykelresorna i regionen på 55 procent män och 45 procent kvinnor. Majoriteten av cykelresorna, 52 procent görs av 40-64-åringar. Yngre (under 24) och äldre (över 65) står tillsammans för 16 procent av resorna.



Tillgång till cykel

Enligt olika undersökningar har mellan 60-70 procent av Stockholmarna tillgång till en fungerande cykel. I den senaste medborgarenkäten framgår att av de som har en cykel var det 65 procent som använt den minst 1-2 gånger i veckan eller mer under september 2020.

Upp till 70% har tillgång till cykel

2.3 Cykling och trafiksäkerhet

Cyklister är en utsatt grupp i trafiken. Trafikolyckor med en cykel inblandad utgör 30 procent av alla olyckor som inträffade under 2019, vilket gör cyklister överrepresenterade i olycksstatistiken i förhållande till cykelns färdmedelsandel.

Singelolyckor på cykel är den vanligaste cykelolyckan och den tredje vanligaste trafikolyckan totalt. Singelolyckorna stod för 58 procent av cykelolyckorna 2019, och utgör ett av fem insatsområden i stadens trafiksäkerhetsplan. De senaste 10 åren, 2010-2019, har 10 cyklister omkommit i stockholmstrafiken, varav 4 i singelolyckor och 5 i kollision med motorfordon.

Utvecklingen går ändå åt rätt håll vad gäller de allvarliga olyckorna, med svårt skadade och omkomna cyklister. De polisrapporterade olyckorna i den kategorin minskar, och om även



sjukhusstatistiken räknas in ser olyckorna åtminstone inte ut att öka de senaste 10 åren. Det finns dock en viss osäkerhet på grund av brister i inrapporteringen.

Samtidigt har cykeltrafiken över innerstadssnittet ökat med 40 procent under samma period. Det ser alltså ut att ha blivit relativt sett säkrare att cykla i Stockholm avseende risken att skadas allvarligt eller omkomma. Totalt sett ökar dock cykelolyckorna i och med att måttliga och lindriga skador ökar, dock inte i samma takt som cykeltrafikökningen. Sedan cykelplanen antogs 2012 har olyckorna till och med 2019 ökat med 17 procent och cykeltrafiken med 25 procent.

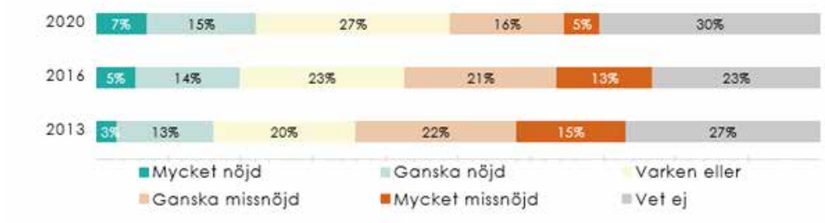
Stockholmarna använder i hög utsträckning cykelhjälm. I NTF:s senaste undersökning 2020 var andelen 86 procent av alla cyklister, med en lägre andel bland barn och unga.

Det sker relativt få olyckor där cyklister och fotgängare kolliderar. De utgör mindre än 2 procent av trafikolyckorna. I en dryg tredjedel av dessa olyckor skadas cyklisten.

Olyckor med elsparkcykel inblandad har ökat i takt med användningen. Olyckorna sker främst i innerstaden och den mänskliga faktorn är den vanligaste olycksorsaken. När det gäller vägutformning är det vanligast att trafikanter kör omkull på grund av kantsten, men även på grund av ojämnheter i underlaget i form av sprickor, hål eller grus. En analys tyder på att olyckor med elsparkcykel är överrepresenterade i förhållande till flödena jämfört med olyckor på cykel. Det är dock för tidigt att dra några säkra slutsatser.

Transportstyrelsen gör bedömningen att risken är lika stor att skadas vid en olycka med cykel, elcykel eller elsparkcykel. Myndighetens slutsats är att det är viktigt att arbeta för förbättrad trafiksäkerhet för cykel generellt.

Figur 18: Nöjdhet med tillgång på cykelparkering i Stockholm, jämförelse över tid



Stockholmarnas nöjdhet med tillgång på cykelparkering har ökat. Medborgarenkät 2020.

2.4 Stockholmarnas åsikter om cykling

Staden genomför mer eller mindre regelbundet medborgarenkäter som mäter människors uppfattning i olika frågor, bland annat trafikrelaterade.



De flesta nöjda med cykelbanor och cykelparkering, färre med trafiksäkerhet

I stadsledningskontorets medborgarenkät 2019 svarar nästan 7 av 10 av de tillfrågade Stockholmarna att det på det hela taget är lätt att ta sig fram i Stockholm på cykel. Endast 3 av 100 svarar att det inte stämmer alls.

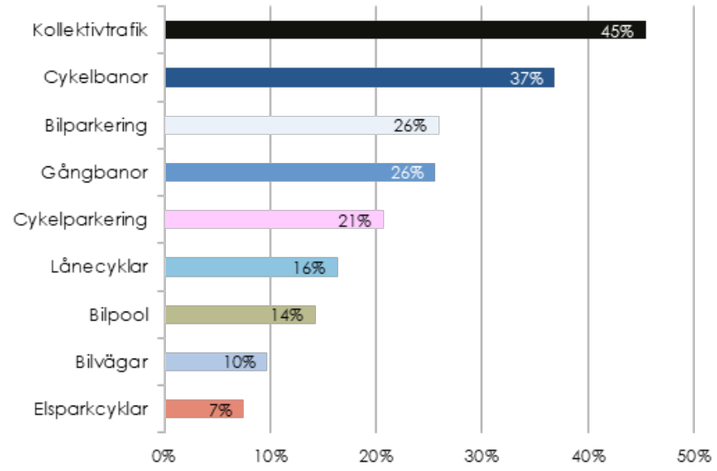
I medborgarenkäten hösten 2020 uppgav nästan hälften av de svarande att de är nöjda med tillgången till cykelbanor i Stockholm och möjligheten att ta sig fram på cykel. Endast drygt 1 av 10 uppgav att de är missnöjda.

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

Nöjdheten med tillgången på cykelparkering har ökat över tid.

Många vill ha mer cykelinfrastruktur

Nästan 4 av 10 stockholmare vill se fler cykelbanor i sin närhet. Det är efter kollektivtrafik det mest efterfrågade av alternativen från medborgarenkäten.



37 procent av stockholmarna vill se fler cykelbanor i sin närhet. Medborgarenkät 2020.

37% av stock-holmarna kan cykla till jobbet på en kvart

Stockholm som cykelstad

Stockholmarna har generellt en positiv uppfattning av stadens arbete med att underlätta för cykling. Nästan hälften uppfattar stadens arbete som mycket eller ganska bra, medan endast 13 procent uppger att arbetet är ganska eller mycket dåligt. När det gäller Stockholm som cykelstad anser 4 av 10 stockholmare att Stockholm är en ganska eller mycket bra cykelstad medan 2 av 10 anser att den är ganska eller mycket dålig.

2.5 Potential för ökad cykeltrafik

Region Stockholm har gjort en potentialstudie för arbetspendling med cykel i Stockholms län som visar att det finns stor potential för ökad cykling. De nedbrutna siffrorna för Stockholms stad visar att 57 procent av stadens invånare har mindre än 30 minuters cykelresa till arbetet givet en hastighet på 20 km/h. 37 procent, det vill säga mer än en tredjedel, har mindre än 15 minuters cykelresa till arbetet. Om vi räknar med en lägre medelhastighet, 15 km/h, är det fortfarande nästan hälften av stockholmarna som skulle kunna cykla till jobbet på mindre än 30 minuter.

Coronapandemin har under 2020 påverkat resvanorna. Fler arbetar hemifrån och färre anger att de reser med kollektivtrafik. Av de arbetsresor som faktiskt skett är cykelandelen nästan 25 procent. 19 procent går eller cyklar oftare till arbetet eller skolan med anledning av covid-19. Pandemin har visat att många stockholmare har potential att ändra sina resvanor, men det är svårt att dra mer säkra slutsatser om pandemins långsiktiga effekter på resmönster i staden.



4 av 10 anser att Stockholm är en ganska eller mycket bra cykelstad. Medborgarundersökning 2020.

2.6 Slutsatser – vad innebär cykelutvecklingen för planeringen?

Ökningen av cykeltrafiken kan ses som ett kvitto på att de senaste årens satsningar på bättre cykelinfrastruktur samt drift och underhåll har gett resultat. Den generellt positiva uppfattningen om stadens arbete för cykling tyder på detsamma.

De höga cykelandelarna och de många cykelresorna i de centrala delarna av staden indikerar att stadens inriktning att bygga en tät och funktionsblandad stad med goda förutsättningar för gång, cykel och kollektivtrafik ser ut att vara en gynnsam strategi för cykling.

Det är positivt att de allvarliga olyckorna inte har ökat i takt med cykelutvecklingen och att relativt få cyklister omkommer i Stockholmstrafiken. När det gäller hur elsparkcyklar och elcyklar påverkar trafiksäkerheten är det för tidigt att dra långtgående slutsatser, men angeläget att följa utvecklingen, och framför allt viktigt att arbeta generellt med trafiksäkerhet för cykel.

Samtidigt ökar trängseln i vissa punkter med minskad framkomlighet och otrygghet som följd. Det finns en utmaning i att fortsätta öka cyklingen och samtidigt minska det totala antalet olyckor och inte minst singelolyckorna så att alla människor känner sig trygga att ta cykeln året om. Det bekräftas av att alltför få anser att trafiksäkerheten för cyklister är god, och den upplevda bristen på trafiksäkerhet kan vara ett hinder för många att börja cykla. Cykelandelen är fortfarande låg bland äldre och unga, och det görs färre fritidsresor än arbetsresor. Här finns både en utmaning och en potential i ett bredare fokus på vardagscykling och att planera utifrån de ovana cyklisterna.





3. Cykling för alla – för olika cyklister och olika fordon

Cyklister är en heterogen grupp med olika förutsättningar som använder en mångfald av cyklar för att ta sig fram. I detta kapitel beskrivs deras olikheter, barn och äldre på cykel samt de olika nya fordon som idag rör sig på stadens cykelbanor. Vad innebär detta för infrastrukturen och hur hänger olyckor och nya fordon ihop? Kapitlet avslutas med slutsatser om vad olika cyklister och nya fordon betyder för cykelplaneringen i Stockholm.

3.1 Cyklister är olika

Cyklister är olika individer med olika förmågor, beteenden, och ärenden. Den medelålders cyklisten på väg till jobbet, 12-åringen som cyklar själv till skolan, familjen på helgutflykt och budet med matleverans färdas i olika takt, och rör sig både ensamma och tillsammans med andra. Cykeln skiljer sig från andra fordon genom en stor hastighetsspridning. På samma cykelbana färdas cyklister i hastigheter från runt 10 km/h till över 30 km/h. Medelhastigheten på cykelstråk i Stockholm är mellan 17 och 25 km/h. Cykeln är både ett transportmedel och ett socialt färdmedel. Breda cykelbanor ökar framkomlighet men det är också en viktig kvalitet att kunna cykla i bredd och prata samt att enkelt kunna stanna och bli en del av stadslivet.

Barn som cyklar

Barn som cyklar är en god indikator på en trygg gata. Barns utveckling och självständighet gynnas också av att de cyklar. Fysisk aktivitet bidrar till en förbättrad psykisk hälsa och har en positiv inverkan på inlärningsförmågan. Barn som cyklar regelbundet etablerar hälsosamma vanor som ökar chansen att de kommer fortsätta cykla och vara aktiva i vuxen ålder. För att få fler barn och unga att våga, vilja och kunna cykla bör tryggheten på skolvägar och på vägar till lek, idrotts-, kultur- och fritidsaktiviteter prioriteras högt.

Äldre som cyklar

Cykeln kan ge frihet, motion och möjlighet att ta sig ut, inte minst för äldre. För en del kan cykla kännas tryggare och vara mindre ansträngande än att gå. Det sliter inte på lederna och ger balansträning som minskar risken för fallolyckor. Den som blir äldre kan dock uppleva hinder för att cykla, beroende på den egna fysiken, som muskelstyrka, rörlighet och balans, samt att trafikmiljön kan upplevas osäker. Runt åldern 75 år minskar andelen som cyklar markant. Genom åtgärder i miljön, bättre cyklar och genom kunskap och träning för äldre bör fler äldre personer kunna cykla längre upp i åren. Även elcyklar kan underlätta för att äldre ska orka cykla.



3.2 En större mångfald av fordon

Cykeln har i grunden sett likadan ut sedan slutet av 1800-talet. Den dominerande utformningen har varit en tvåhjulig cykel som drivs fram med cyklistens egen muskelkraft. Den traditionella cykeln är fortfarande vanligast.

Cyklar kommer i olika storlekar från små barncyklar till vikcyklar och stora ellastcyklar. De senaste åren har inneburit en större mångfald av fordon med små hjul som eldrivna skateboards, hoverboards och elsparkcyklar. Mycket tyder på att utvecklingen framöver kommer att innebära en än större variation och mångfald av olika typer av cyklar och annan mikromobilitet, som löser en rad olika transportuppgifter i staden.

En utveckling med såväl större, bredare och längre cyklar som mindre och lättare fordon kommer att ställa ökade krav på utformningen av cykelinfrastrukturen.

Elcyklar underlättar längre resor

Elcykeln är ett effektivt transportmedel som kan göra det möjligt för fler, inte minst högre upp i åldrarna, att cykla längre sträckor och i kuperade miljöer. Den har potential att ersätta såväl traditionella cyklar som bilresor och kollektivtrafikresor, genom att topografi och avstånd blir ett mindre hinder för att ta cykeln.

Elcykeln har en elmotor som fungerar assisterande och kopplas på när trycket på pedalerna ökar. Elcyklar får ha elassistans upp till 25 km/h, därefter klassas fordonet inte längre som en cykel. Elassisterade cyklar ökar både i antal och som andel av cykeltrafiken i Stockholm. I stadens cykelräkningar 2019 utgör elcyklar i genomsnitt ca 13 procent av cyklarna. Även försäljningssiffrorna visar att elcykeln blir allt vanligare. De senaste tre åren har elcyklar utgjort mellan 15-20 procent av det totala antalet sålda cyklar i Sverige.

Lastcyklar blir vanligare

Cyklar har historiskt ofta använts för att frakta saker och leverera varor, och mycket tyder på att det blir allt vanligare igen. Lastcyklar finns i olika modeller och storlekar med varierande längd och bredd. Ett riktmärke att en lastcykel är omkring 0,9 meter bred, men det finns bredare modeller. En lastcykel kan vara konstruerad med ett inbyggt lastutrymme, en större pakethållare eller vara utrustade med en cykelkärra eller ett släp. De har ofta elassistans. Lastcyklar används av både privatpersoner och företag för att transportera både personer och gods. Ett exempel är projektet Cykling utan ålder där frivilliga tar boende på äldreboenden på cykelutflykter i anpassade lastcyklar. För vissa verksamheter kan lastcyklar underlätta både leveranser och förflyttning av personal som behöver röra sig runt i staden och få med sig nödvändig utrustning. Än så länge är lastcyklar ganska ovanliga i Stockholm, med en andel på ca 2 procent av cykeltrafiken, men de kommer sannolikt öka i antal och som andel.



Elsparkcyklar i friflytande hyrsystem dominerar

De senaste åren har en rad olika mikromobilitetslösningar, däribland elsparkcyklar introducerats i Stockholm. Sedan hösten 2018 har dessa blivit ett påtagligt inslag i stadsbilden, framför allt i innerstaden. Det stora flertalet elsparkcyklar tillhör i nuläget friflytande hyrsystem som drivs av kommersiella aktörer. Fordonen är mindre och vanligtvis lättare än traditionella cyklar med en tillåten maxhastighet på 20 km/h.

Andelen elsparkcyklar i Citysnittet varierade 2019 mellan 6,5 och 14,4 procent.

Det är i grunden positivt med ett större utbud av yteffektiva, tysta och utsläppsfria persontransporter - oavsett om dessa är hyrda eller privatägda. Det ger fler valmöjligheter för kortare resor i framför allt de centrala delarna av staden, och kan som ett snabbare alternativ till gång för sista sträckan från hållplats till målpunkt även bidra till att göra kollektivtrafiken mer tillgänglig.

Initialt har det visat sig finnas ett behov att hantera de negativa effekterna av olämplig parkering av fordon som tillhör friflyttande hyrflottor, samt reda ut och klargöra juridiska frågor kring bland annat tillstånd för utplacering.







Utmaningar för infrastrukturen

Olika typer av cyklar och andra fordon som använder cykelinfrastrukturen har delvis olika förutsättningar beroende på hastighet, hjulstorlek och variationer i längd, bredd och vikt. Den snabba utvecklingen av nya fordon gör att vi idag inte fullt ut kan veta framtida behov. Det innebär att cykelinfrastrukturen behöver vara utformad så att den erbjuder en flexibel miljö som kan vara säker, framkomlig och väl fungerande för fordon med olika förutsättningar. Med en stor hastighetsspridning behöver omkörning vara möjlig för att det ska vara lätt för alla att ta sig fram.

För att långa och breda fordon ska kunna komma fram behövs tillräckliga bredder, frimått och kurvradier. Extra viktigt för lastcyklar är att hinder inte placeras på cykelvägarna så att de får svårt att komma förbi. Många fordon är tyngre än en traditionell cykel. Det gör att färdvägarna blir begränsade av höga kanter eller andra nivåskillnader eftersom de blir svårare att ta sig över med ett tyngre fordon. Små och lätta fordon och fordon med mindre hjul är även de extra känsliga för kanter, men också andra ojämnheter.

I tabellen nedan redovisas förutsättningar och behov för elcykel, lastcykel och elsparkcykel.

ELCYKEL

FÖRUTSÄTTNINGAR
- Hastighetsbegränsning 25 km/h
- Kan hålla hög och jämn hastighet
- Dyra i inköp

BEHOV
- Möjlighet till omkörning
- Säker parkering

LASTCYKEL

FÖRUTSÄTTNINGAR
- Breda och långa
- Stora svängradier
- Tunga

BEHOV
- Tillräckliga bredder för möte och omkörningar
- Svängradier som medger sväng utan att stanna
- Undvika kanter/avsmalningar som begränsar framkomlighet
- Sänkta kanter som är lätta att ta sig över, undvika att cykeln behöver lyftas
- Breda och säkra parkeringar

ELSPARKCYKEL

FÖRUTSÄTTNINGAR
- Lättillgängliga
- Jämn hastighet
- Relativt små hjul
- Små och lätta
- Begränsad bromsförmåga, ibland dåliga bromsar som påverkar hastigheterna

BEHOV
- Jämnt underlag
- Låga kanter
- Ordnad parkering
- Möjlighet till omkörning

3.3 Slutsatser – vad innebär olika cyklister och fordon för planeringen?



Cyklister och deras cyklar tar olika mycket plats och har olika förutsättningar att ta sig fram. Upplevelsen av samma resa eller situation varierar därför mellan olika människor samt beroende på val av fordon. Alla dessa olika användare och fordon behöver kunna rymmas på en och samma cykelbana eller samsas med varandra och annan trafik i blandtrafiklösningar.

Ett större utbud och större mångfald av olika typer av cyklar och annan mikromobilitet möjliggör för olika typer av cyklister och att tillgodose olika transportbehov. Smarta, hållbara och yteffektiva mobilitetslösningar är en positiv utveckling som har potential att bidra till flera av cykelplanens mål och planeringsinriktningar.

Initialt finns ett behov att hantera framför allt utplacering och parkering av fordon som tillhör friflyttande hyrflottor.

En större mångfald av fordon och cyklister ställer krav på en fortsatt ambitiös utbyggnad av cykelinfrastruktur och noggrann utformning av såväl cykelbanor som blandtrafikmiljöer. Hastighetsspridningen på cykelbanor är stor, och dagens elcyklar och elsparkcyklar ryms inom de uppmätta spannen för vanliga cyklar. De är snabbare än de långsammare cyklisterna, men långsammare än de snabbare cyklisterna. En ökad andel elcyklar kan dock på sikt bidra till en högre genomsnittlig hastighet på vissa stråk.

Breda cykelbanor som möjliggör omkörning och cykling i bredd, tillräckliga svängradier, jämnt underlag och borttagna eller sänkta kanter och andra hinder ger framkomliga, trygga och säkra cykelvägar för en mångfald av fordon och cyklister med olika förutsättningar.

Cykelplaneringen behöver därför utgå från såväl de osäkra och ovana cyklisterna som de största och minsta fordonen. I avsnittet Cykelstråk i Stockholm har den rekommenderade standarden således uppdaterats för att möjliggöra omkörning även på huvudnätet för cykel

4. Innovation, utveckling och nya regler

De senaste årens ökade fokus på att underlätta för enklare och säkrare cykling har mynnat ut i ett antal nya bestämmelser för cykeltrafik. Dit hör möjligheten för väghållare att inrätta cykelöverfart och för cyklister att cykla på körbanan även om det finns cykelbana. Dessutom är det sedan december 2020 möjligt att inrätta cykelgata. Där ska motorfordon anpassa hastigheten till cykeltrafiken.

Stockholms stad har de senaste åren studerat möjliga nya lösningar som gynnar cykeltrafik. Trafikkontoret har till exempel genomfört dubbelriktad cykling på tidigare enkelriktade gator, utrett möjligheten för cykeltrafik att svänga höger vid röd signal och utrett allgrönt för cykeltrafik i korsningar.

Staden har även arbetat aktivt med att utveckla cykelarbetet genom att testa nya och enkla utformningar med goda resultat. Hit hör enkla åtgärder för omdisponering av gaturummet på Götgatan, cykling i vägren på Kungsholms strand och väntyta för vänstersväng i korsningen mellan Kungsgatan och Sveavägen.

4.1 Enklare lösningar för omfördelning av gaturummet

På Götgatan mellan Medborgarplatsen och Skanstull gavs cyklister och fotgängare mer utrymme genom enkla åtgärder. Gatans sektion omfördelades genom att antalet körfält minskade från två till ett i båda riktningarna. De borttagna körfälten ersattes av parkeringsplatser, och den tidigare parkeringsraden omvandlades till cykelbanor. Det möjliggjorde att de tidigare cykelbanorna kunde användas av gående. Med enkla åtgärder i form av målning och pollare kunde projektet genomföras snabbt och med en låg investeringsutgift. Enklare utformningslösningar för omdisponering av gaturum till förmån för cykel har även gjorts på exempelvis Skanstullsbron och Stadsgårdsleden.

4.2 Väntyta för vänstersväng

Trafikkontoret deltog under 2017 i ett testprojekt för att studera och öka kunskapen om trygga och säkra lösningar för vänstersvängande cykeltrafik. Utformningsprinciper togs fram och ett test genomfördes i korsningen Sveavägen/Kungsgatan med syfte att ge ökad framkomlighet och trygghet för cyklister. Väntytor markerades med streckade linjer, cykelsymbol och pil, och tillfälliga signaler för cykel sattes upp. Utvärderingen tyder på att lösningen har potential att bidra till ökad framkomlighet och trygghet för cykeltrafiken.



4.3 Cykling i vägren

Längs en del av Kungsholms strand har en lösning med cykling i vägren testats och sedan gjorts permanent. På den aktuella sträckan fanns inte utrymme för cykelfält eller cykelbana enligt cykelplanens rekommenderade mått. Den alternativa lösningen som testades var inspirerad av en variant av cykelgator i Nederländerna och Tyskland, och påminner även om en så kallad bygdeväg.

Gatan utformades med två 1,25 meter breda vägrenar med röd asfalt vid sidan om en dubbelriktad körbana på 3,5 meter. Cykeltrafik använder sig av vägrenarna och biltrafiken av körbanan. Vid möte mellan två motorfordon måste dessa använda sig av vägrenenen, men då med hänsyn till cykeltrafiken.

Utformningslösningen har inte tydligt stöd i vare sig stadens cykelhandbok eller 2012 års cykelplan, men bedöms vara ett tryggare och säkrare alternativ för cyklister än cykling i vanlig blandtrafik. Åtgärden är dock inte lika trafiksäker som en helt separerad cykelbana eller cykelväg.

4.4 Cykling mot enkelriktat

I stadens cykelarbete har utbyggnad av cykelinfrastruktur längs utpekade stråk i cykelplanen varit i huvudsakligt fokus. Ett viktigt komplement till detta är att göra det smidigare för människor att ta sig fram på cykel i sitt närområde, och att snabbare och enklare kunna ansluta till det huvudsakliga cykelvägnätet från lokalgator. Stockholms stad har därför infört möjligheten till dubbelriktad cykling på tidigare enkelriktade gator genom att skylta med vägmärke C1 (Förbud mot infart med fordon) med tilläggstavla ”Gäller ej cykel” i de punkter på de aktuella gatorna där infart med motorfordon inte ska ske. Totalt har ca 300 sträckor skyltats om mellan 2016-2019 i framför allt innerstaden, med gott resultat i form av framkomlighet och trafiksäkerhet för alla fordon.





4.5 Högersväng mot rött och allgrönt

I syfte att öka framkomligheten och trafiksäkerheten för cykeltrafiken har trafikkontoret utrett möjligheten för cyklister att göra högersväng mot röd signal och använda allgrönt för cyklister. Ambitionen är att genomföra försök med båda lösningarna.

Högersväng mot rött innebär att cyklisten tillåts svänga höger i en korsning vid röd signal. Regleringen förekommer i flera länder, bland annat i Danmark där lösningen lagstadgades 2016 efter ett landsomfattande försök. Regleringen bedöms ha stor potential vad gäller cykeltrafikens framkomlighet, utan negativa konsekvenser för trafiksäkerheten.

Allgrönt innebär att en eller flera faser i trafikljusens omloppstid är grönt i alla riktningar samtidigt för cyklister, medan övriga trafikanter har rött. Erfarenheter från ett flertal städer i Nederländerna visar stor potential i form av ökad trafiksäkerhet för cyklisterna.



4.6 Cykelgata

På en cykelgata ska förare av ett motordrivet fordon anpassa hastigheten till cykeltrafiken. Hastighetsbegränsningen är 30 kilometer i timmen, och parkering sker endast på särskilt anordnade parkeringsplatser. En motortrafikant som kör in på en cykelgata har väjningsplikt mot cyklar och andra fordon på cykelgatan.

Cykeltrafiken ska styra trafikrytmen på en cykelgata. För att detta ska kunna uppnås måste den valda gatan ha rätt förutsättningar och utformning. Förutsättningarna för en cykelgata förbättras avsevärt om gatan har låga flöden av motorfordon och cykeltrafiken är det dominerande trafikflödet. Ju fler cyklar i förhållande till bilar, desto bättre. Gatan behöver dessutom ha en självförklarande utformning och trafikmiljö som tydliggör att den inte är en vanlig blandtrafikgata. Hastighetssäkring, breddmått, materialval och färgsättning är faktorer och verktyg som kan användas för att signalera och säkerställa att cykeltrafiken har prioritet.

Cykelgator innebär ett tryggare och säkrare alternativ för cyklister än cykling i vanlig blandtrafik. Åtgärden är dock inte lika trafiksäker som en helt separerad cykelbana eller cykelväg. Se vidare avsnitten om utformning av cykelstråk för vägledning om var och hur i cykelnätet det är lämpligt att inrätta cykelgator.



4.7 Sopsaltning för hög framkomlighet året om

Längs utpekade primära cykelstråk hålls en högre standard på snöröjning och vinterunderhåll genom framför allt sopsaltning. Sopsaltning innebär att ett särskilt fordon borstar bort snö och samtidigt sprider ut en saltlösning på vägen. Efter ett första test vintern 2012/13 har metoden och tillämpningen utvecklats vidare till att 2019/2020 omfatta ca 210 km cykelstråk i staden, varav 150 km även inkluderar intilliggande gångbana. Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) har gjort mätningar av friktion och saltmängder för att utreda möjliga förbättringar av metod, utrustning och strategi. Sopsaltningen har resulterat i ett bättre väglag med högre friktion än traditionell plogning och sandning.

4.8 Slutsatser – vad innebär nya regler och lösningar för planeringen?

Varken svensk eller internationell trafiklagstiftning är fullt ut utformade utifrån cykelns villkor och dess potential som yteffektivt och hållbart transportmedel i framför allt tätorter.

Det är därför önskvärt att fortsätta utveckla lagstiftning och andra regelverk för att underlätta för cykeltrafik. Staden bör ta en aktiv roll i dialog och samverkan med berörda myndigheter, samverkansorgan och andra väghållare, men även vid behov gå före genom egna försök och utvärderingar. Det senare kan med fördel ske inom ramen för forskningsprojekt. Med fler verktyg i verktygslådan ökar möjligheterna för kommuner och andra väghållare att hitta cykellösningar anpassade för olika trafikmiljöer och förutsättningar.

I arbetet med prioritering av infrastrukturåtgärder bör möjligheten att balansera upp urvalet av cykelåtgärder med försök och enklare effektiva lösningar beaktas, liksom att fortsätta utveckla innovativa metoder för drift, underhåll och trafikstyrning.





5. Cykelstråk i Stockholm

Cykelinfrastrukturen i Stockholm ska vara framkomlig, trygg och säker så att det blir enkelt och smidigt att cykla för van som ovan, ung som gammal med en variation av fordon. Avsnittet beskriver de olika stråken som ingår i Stockholms cykelnät, hur de bör utformas samt vägledning för avvägningar.

5.1 Primära stråk

De primära cykelstråken utgör ett övergripande cykelvägnät som ska vara till för alla. Bredder och standard möjliggör att cyklister som tar sig fram i olika takt och med olika förutsättningar kan känna sig trygga och säkra. Stråken kännetecknas av breda cykelbanor eller cykelfält med bra framkomlighet, trafiksignaler anpassade till cykeltrafiken och hög standard på drift och underhåll.

Cykelplanens primära nät skapar ett sammanhängande system som knyter ihop stadsdelarna med god orienterbarhet och ger möjlighet för grannkommunerna att kopplas ihop med Stockholm. De primära stråken underlättar på det sättet för cyklister som har målpunkter i olika kommuner eller flera stadsdelar, men fyller även en funktion som huvudsakligt val för cykelresor inom och mellan stadsdelar.

De primära stråken ingår ofta i regionala cykelstråk och har höga cykelflöden, potential för höga cykelflöden, eller fyller på annat sätt en funktion som viktig länk i det övergripande cykelnätet. För att uppnå hög kapacitet och trafiksäkerhet ska stråken vara tillräckligt breda så att säkra möten, komfortabel omcykling och cykling i bredd medges.

5.2 Huvudcykelnät

Huvudcykelnätet utgör ett mer finmaskigt cykelnät som kompletterar det primära nätet för att åstadkomma bra cykelmöjligheter i hela staden. Nätet är till för trafik till och från stadsdelen eller området och mellan närliggande stadsdelar. Nätet utgörs även av länkar från stadsdelens målpunkter till de primära stråken, och kan utgöra alternativ till de senare. Cykelbanorna på huvudnätet ska vara tillräckligt breda så att omcykling är möjlig.

Utformning primära stråk

Rekommenderade minimimått:

- ***Enkelriktad cykelbana*** 2,25 m (3,25m vid höga flöden >15 000 cyklar/dag)
- ***Dubbelriktad cykelbana*** 3,25 m (4,5 m vid höga flöden >10 000 cyklar/dag)

Vid friliggande dubbelriktad cykelbana med linjeseparering mot gångbanedel bör den senare dimensioneras med utgångspunkt i stadens planeringsstöd för gångtrafik. Det kan innebära att gångbanedelen kan komma att variera i bredd beroende på exempelvis flödena på platsen. Cykelbanedelen delas med fördel upp i två fält för ökad tydlighet.

Cykelfält bör undvikas som helhetslösning på primära cykelstråk. På kortare sträckor kan de fylla en funktion och bör då vara 2 m (3 m vid höga flöden > 15 OOO cyklar/dag).

Cykelgata är en blandtrafiklösning som bör undvikas som helhetslösning på primära stråk. På kortare sträckor där förutsättningarna är goda och det bedöms lämpligt, kan inrättande av cykelgata fylla en funktion för att exempelvis binda ihop ett längre stråk. Se vidare avsnitt om cykelgator.

På vissa centralt belägna sträckor kan det komma att behövas än större breddmått än de ovan angivna för att ta hand om dagens och morgondagens stora cykelflöden.

Utformning huvudnät

Rekommenderade minimimått:

- ***Enkelriktad cykelbana***: 1,8 m
- ***Dubbelriktad cykelbana***: 2,5 m (3,25 m vid högre flöden)
- ***Cykelfält*** 1,5 m

Vid friliggande dubbelriktad cykelbana med linjeseparering mot gångbanedel bör den senare dimensioneras med utgångspunkt i stadens planeringsstöd för gångtrafik. Det kan innebära att gångbanedelen kan komma att variera i bredd beroende på exempelvis flödena på platsen.

Cykelgata är en blandtrafiklösning som kan användas som cykelfrämjande åtgärd på huvudstråk, även om utgångspunkten för planering av huvudstråk framför allt vid utformning av nya gator bör vara separerad cykelinfrastruktur i form av cykelbanor eller cykelfält. Om cykelgata används som helhetslösning ställs höga krav på utförande. Se vidare avsnitt om cykelgator.

5.3 Lokalt cykelnät

Det lokala cykelnätet omfattar lokalgator och cykelinfrastruktur som inte är del av det utpekade cykelnätet. Det underlättar för cyklister som har målpunkter inom den egna stadsdelen/området, och utgör länkar från primära stråk och huvudnät till lokala målpunkter.



Lokalgatunätet är i Stockholms stad hastighetsbegränsat till 30 km/h. På dessa gator kan cyklisterna cykla i blandtrafik.

För att möjliggöra säker och trygg cykling för barn till förskola, skola och fritidsaktiviteter behöver cykeltrafiken utöver det lokala nätet av gemensamma gång- och cykelbanor normalt eget utrymme även på lokalgator som inte är utpekade som primära eller huvudstråk. Här bör i första hand rekommenderad standard för huvudstråk eftersträvas.

Ett sätt att anpassa lokalgator för cykeltrafik är att införa Cykelgata. Se vidare avsnitt om cykelgator.

5.4 Utformningskriterierna ger framkomlighet och komfort

De rekommenderade breddmåtten i cykelplanen syftar till att uppnå viss funktion på olika typer av stråk med utgångspunkt i dimensionerande trafiksituationer. Stråken ska vara tillräckligt breda så att omcykling, möten och cykling i bredd medges. Detta kan ske med olika standard i form av olika avstånd mellan cyklister. De primära stråken har en högre standard där möten och omcykling kan ske med större komfort, vingelmån och upplevelse av säkerhet. På de primära stråken ryms även i det avseendet bredare fordon som lastcyklar, och utrymmet är större för till exempel familjer som vill cykla tillsammans och delvis i bredd.







5.5 Detaljutformning av primära cykelstråk

Ett primärt stråk ska vara bekvämt och säkert att cykla på. Det innebär tillräcklig bredd för att medge omkörning, generösa kurvradier, bra sikt och god framkomlighet. På de primära stråken ska cyklisterna vara separerade från gångtrafiken med linje, materialskillnad, trädrad och/eller kantsten. Utformningen måste anpassas till platsen. Cykelbanan och gångbanan bör utformas i olika material om de inte skiljs åt av trädrad eller på ett annat tydligt sätt. Kantstensseparering är inte lämpligt där det sker många leveranser. Gångpassager och övergångsställen ska utformas så att det finns förutsättningar för ett bra samspel mellan cyklister och fotgängare.

Materialval

Markmaterialet på det primära nätet ska vara hårdgjort och slätt – i första hand asfalt. Används annat material ska det vara så slätt som möjligt, med smala fogar.

Trafiksignaler

Signalanläggningarna på primära stråk ska där så är möjligt vara väl anpassade till cyklisters förutsättningar och tillgodose en hög framkomlighet och god kapacitet genom tillräckliga magasin och bredder. Särskild detektering för cykeltrafiken ska finnas liksom i normalfallet överanmälan, det vill säga att när bilsignalen är grön så går blir också cykelsignalen det. Exempel på andra åtgärder som kan bli aktuella är förgrönt, det vill säga att cyklister får grönt strax före biltrafiken, och grön våg.

Vägvisning

Vägvisningen på primära stråk ska ha speciell färg och form. Vägvisningstavlorna kan vara märkta med stråknumrering och utmed stråken kan kompletterande stråkkartor med avståndsinformation finnas vid exempelvis större korsningar.

Generella riktlinjer och råd för utformning av cykelinfrastruktur i Stockholms stad återfinns i cykelhandboken Cykeln i staden. På utpekade stråk i cykelplanen är det breddmåtten i planen som ska tillämpas.

5.6 Avvägningar vid planering och utformning

När befintliga gator får ny utformning ses vanligtvis gatans funktion och omkringliggande gatunät över. Flera av de utpekade cykelstråken berör komplexa miljöer, och innebär avvägningar mellan olika intressen och anspråk utifrån de förutsättningar som råder på platsen. Exempel på sådana är kapacitet, angöringsbehov, gestaltning, vistelseytor, grönstruktur samt tillgänglighet och säkerhet för olika trafikslag.

Särskilt i innerstaden är många gator och stråk i behov av större ombyggnationer för att klara intentionerna i framkomlighetsstrategin och cykelplanen. Det kan därför vara långsiktigt lönsamt att ta ett helhetsgrepp så att fler intressen kan tillgodoses. Denna typ av genomgripande lösningar kan dock behöva balanseras upp av enklare och mindre kostsamma åtgärder med liknande effekt för cykeltrafiken på framkomlighet och trafiksäkerhet.

Det kan ofta vara ett framgångsrikt förhållningssätt att testa lösningar i form av pilotprojekt eller försök, som utvärderas och i ett senare skede eventuellt permanentas. Ett exempel på innovativ lösning är cykling i vägren i kombination med ett körfält för biltrafik som staden testat och permanentat på Kungsholms strand. Det är en lösning som skulle kunna vara aktuell på andra platser som vissa gator i huvud- eller lokalnätet med låga fordonsflöden och där utrymme saknas för cykelinfrastruktur med stadens rekommenderade breddmått.

En del av planens utpekade stråk är lokaliserade i parkmiljöer och längs stränder och kajer. Det möjliggör cykling i miljöer fria från buller, utsläpp av partiklar och konflikter med motorfordonstrafik, vilken kan vara särskilt attraktiv för unga, äldre och ovana cyklister, samt familjer som vill cykla tillsammans. Det ger även en tillgänglighet på cykel till målpunkter som parklekar, idrottsanläggningar och badplatser, och kan även vara den genaste vägen mellan olika målpunkter. Samtidigt har vissa park- och naturmiljöer stora vistelsevärden, varför det är viktigt att med utgångspunkt i rekommendationerna i detta avsnitt utforma cykelbanor med omsorg, och som möjliggör ett gott samspel mellan olika trafikanter och värden.

6. Planeringsinriktningar

Cykelplanen pekar ut sex inriktningar för stadens cykelplanering. Dessa ska bidra till att uppnå det övergripande målet om att det ska bli enklare och säkrare att cykla och att andelen och antalet cyklister ska öka. Planeringsinriktningarna bidrar till och följs upp genom preciserade mål, och utgör grunden för hur staden arbetar med åtgärdsområden för genomförande av planen.

”Cykeln är både ett transport-medel och en del i ett attraktivt stadsliv”

1. Gör det enkelt, tryggt och säkert att cykla

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

2. Underlätta vardagscykling i bred bemärkelse

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

3. Skapa ett sammanhängande cykelnät

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

4. Planera för cykeln som en del i stadslivet

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

5. Möjliggör för en mångfald av cyklister och fordon

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

6. Uppmuntra innovation och smarta lösningar

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

”Staden behöver planera för 8-åringar och 80-åringar”

7. Mål i cykelplanen

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

”Cykelandelen ska vara 25 % år 2040”

A. Andelen som cyklar ska öka

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

B. Antalet som cyklar ska öka

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

C. Antalet som cyklar på vintern ska öka

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

D. Barns cyklande ska öka

Syftet med målet är att följa utvecklingen av barns cyklande. Barns cyklande bör öka av frihets- och hälsoskäl, men även då fler barn på cykel kan ses som en av flera indikatorer på en trygg och säker trafikmiljö. Målet bör avse barn upp till 15 år och gälla såväl egen cykling som cykling tillsammans med föräldrar eller andra vuxna. Tänkbara indikatorer kan vara barns tillgång till och användning av cykel, barns cykling till skolan, andelen föräldrar som regelbundet cyklar med sina barn och andelen föräldrar som tycker det är tryggt att cykla med barn.

E. Hela cykelresan ska vara trygg och säker

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

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

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

G. Medborgarnas upplevelse av Stockholm som en bra cykelstad ska öka

Målet syftar till att följa upp hur medborgarna uppfattar att det är att cykla i Stockholm, då ett syfte med cykelplanen är att fler ska vilja cykla. Måluppfyllnaden mäts med lämpligt intervall genom enkätundersökningar till medborgare och trafikanter.

H. Upplevelsen av trafiksäkerhet för cyklister ska öka

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

”Både den faktiska och upplevda säkerheten i trafiken har betydelse för att fler ska vilja cykla”

8. Åtgärdsområden för enkel och säker cykling

Planeringsinriktningarna beskriver den framtida inriktningen på cykelplaneringen i Stockholm. I detta kapitel beskrivs hur staden ska arbeta med ett antal åtgärdsområden för att planeringen ska följa inriktningen och uppnå målen i cykelplanen. Några av åtgärdsområdena kopplar tydligt till flera planeringsinriktningar, medan andra mest rör en specifik planeringsinriktning. Den huvudsakliga inriktningen för fortsatt utbyggnad av cykelinfrastrukturen kommer beskrivas i en separat åtgärdsplan eller utredningsbeslut.

8.1 En välfungerande cykelinfrastruktur

Grundläggande i en bra cykelstad är ett sammanhängande, framkomligt och kapacitetsstarkt cykelnät med säkra cykelvägar och cykelvänliga gator. Nätet behöver vara självförklarande och orienterbart med gena kopplingar mellan målpunkter. Med goda och attraktiva möjligheter att parkera vid start- och målpunkter och möjligheten att uträtta ärenden längs vägen blir det enkelt och smidigt att ta cykeln. Breda cykelbanor med god framkomlighet, anpassade trafiksignaler och hög standard på drift och underhåll är kvaliteter som underlättar för alla slags cykelresor oavsett ärende.

Cykelplanen ska underlätta vardagscykling i bred bemärkelse, till alla olika typer av målpunkter. Ett finmaskigt cykelnät med många alternativ för cyklisten skapar en tillgänglig cykelstad med möjlighet att nå även lokala målpunkter. Trygga och säkra cykelvägar till skolor och idrottsplatser, simhallar och andra fritidsaktiviteter gynnar barns cykling. Tillgänglighet för cykeltrafik till köpcentrum och andra handelsplatser underlättar ärenden med cykel. Resor som i högre utsträckning sker på helger och kvällar kan bli attraktivare för cykeln.

Utformning för cykeln som eget trafikslag

Cykelplanen pekar ut det huvudsakliga cykelnätet, som består av primära stråk och huvudnät, vilka kompletteras med det lokala nätet. Tillsammans bildar de utpekade stråken ett sammanhängande nät. Planering och utformning av infrastrukturen ska ske med utgångspunkt i den rekommenderade standard som beskrivs i planen, och som bygger på att cykeln är ett eget trafikslag med egna förutsättningar och behov.

Tillgängligheten för cykel kan förbättras genom att komplettera cykelbanor och cykelfält med cykelgator, tillåta dubbelriktad cykling på tidigare enkelriktade gator och göra försök med enkla lösningar och snabba åtgärder av tillfällig karaktär som ger ett ännu mer komplett nät.

En större mångfald av såväl cyklister som fordon med olika förutsättningar ställer krav på en fortsatt ambitiös utbyggnad av cykelinfrastruktur och noggrann utformning av såväl cykelbanor som blandtrafikmiljöer. Även ovana och osäkra cyklister ska kunna känna sig trygga att ta sig fram. Det betyder att cykelinfrastrukturen ska utformas för säkra möten och komfortabel omkörning, så att cyklister med olika förutsättningar kan ta sig fram i egen takt.

Cykeln är både ett transportmedel och en del i ett attraktivt stadsliv. Goda cykelmöjligheter är en viktig beståndsdel i planeringen av attraktiva stadsrum – ”healthy streets” - där även gångvänlighet, vistelsekvaliteter och grönstruktur är viktiga kvaliteter. Det bör vara lätt att kunna stanna och kliva av sin cykel för att hälsa på en vän, titta på utsikten eller uträtta ett ärende utan att stå i vägen för andra cyklister eller gående.

Vägvisningen behöver utvecklas

Cykelvägvisning är viktig för att cyklister ska hitta dit de ska. Den kan även öka nöjdheten med Stockholm som cykelstad och underlätta för både befintliga och nytillkommande cyklister. Cykelvägvisningen har uppgraderats i hela staden och ytterstaden och innerstaden har fått ett gemensamt skyltsystem.

Nästa steg är att ta fram en särskild vägvisning med enhetlig gestaltning längs de primära stråken. Det ska vara lätt att förstå att man är på ett primärt cykelstråk, vart det leder och hur det kopplar till målpunkter längs vägen och det övriga nätet. Det kan åstadkommas med en särskild skyltning som ska vara lätt att känna igen och kan kompletteras med målning. Skyltningen kan exempelvis redovisa namn eller nummer på stråk och orienteringskartor med en viss gestaltning. En möjlig komplettering kan vara att överväga ytterligare enklare service till cyklister i anslutning till vägvisning och orienteringstavlor.

Eftersom det primära nätet till stor del sammanfaller med de regionala cykelstråken bör en gemensam gestaltning samordnas regionalt och mellankommunalt.

Fortsatt utbyggnad av cykelinfrastrukturen

Tyngdpunkten bör fortsatt ligga på utbyggnaden av det primära cykelvägnätet, som i stor utsträckning även sammanfaller med det regionala cykelnätet. Det finns behov av att både åtgärda saknade länkar och att förbättra befintlig infrastruktur för ökad framkomlighet, trafiksäkerhet och bekvämlighet. När det är möjligt och lämpligt kan projekten med fördel kombineras med breddningar även av gång- och vistelseytor vilka underlättar för cyklister att stanna till och ökar möjligheten till ett gott samspel mellan cyklister och gående.

Åtgärder bör även genomföras på huvud- eller lokalnätet som utgör kopplingar antingen mellan två pendlingsstråk eller mellan pendlingsstråk och målpunkter som skolor, idrottsplatser och centrumfunktioner. Inte sällan sker detta i samband med exploateringsprojekt. Större stadsutvecklingsområden behöver planläggas med tillräckligt finmaskiga nät av framkomlig, trygg och säker cykelinfrastruktur som knyter an till det omgivande cykelvägnätet på ett ändamålsenligt sätt.

Investeringsplaneringen för cykel bör även fortsatt ge utrymme för samordning med planer och processer initierade av andra aktörer, liksom ”passa på”-åtgärder i samband med exempelvis ledningsarbeten. Samordningsvinster bör beaktas med planerade åtgärder inom andra områden.

I arbetet med prioritering av åtgärder bör möjligheten att balansera upp urvalet av cykelåtgärder med försök och enklare effektiva lösningar beaktas. Även andra insatser, som dubbelriktad cykling på tidigare enkelriktade gator har betydelse för att öka andelen cyklister och göra det enklare och säkrare att cykla.

Ett väl utbyggt och tillgängligt system med lånecyklar är också en viktig del i cykelinfrastrukturen. Det möjliggör för både besökare och stockholmare utan tillgång till egen cykel att ta sig fram i staden på ett enkelt, smidigt och flexibelt sätt, hela eller delar av resan. Även stockholmare som har tillgång till cykel kan ha nytta av ett lånecykelsystem för tillfällen då de av olika anledningar inte vill ha med sin egen cykel, till exempel vid kombinationsresor med flera stopp.







8.2 Bättre framkomlighet för cyklister

För att höja standarden på cykelvägnätet är det viktigt att arbeta med framkomligheten för cyklisterna. Ett mått på framkomlighet är möjligheten att kunna hålla en jämn hastighet och komma fram i tid. Det kan åtgärdas genom tydligt separerade cykelbanor eller cykelfält med bredder som möjliggör för olika cyklister med olika fordon att hålla sin egen takt. Det kan också underlättas genom ett minskat antal och väl utformade korsningspunkter med andra trafikanter och hög beläggningsstandard. Åtgärderna syftar inte i första hand till högre hastigheter utan att antalet stopp blir färre eller kortare och att resan blir mer komfortabel och förutsägbar.

Korsningspunkter som ingår i de primära stråken bör utformas på ett sådant sätt att framkomligheten för cyklister främjas. Det kan ske genom att cykelbanor och cykelfält dras ända fram till korsningen och antingen genom den eller på en säker passage eller cykelöverfart. Bra och vanligt använda lösningar i korsningar som inte är signalreglerade är genomgående cykelbana eller cykelpassage med väjningsplikt för biltrafik, som kan vara upphöjd. Cykellösningar på platser som anses otrygga eller osäkra kan förstärkas med röd plastmassa. Ibland görs dessa i kombination med hastighetssäkrande åtgärder för korsande motorfordon. I signalreglerade innerstadskorsningar på gator med cykelfält ger cykelboxar trafiksäkerhetsvinster för cyklister.

Cykel och trafiksignaler

I signalreglerade korsningar finns möjlighet att öka framkomligheten för cykeltrafiken genom att signalerna på olika sätt bättre detekterar och prioriterar cyklar. Som framgår i avsnittet om cykeltrafik i Stockholm finns särskilda cykelsignaler i nära hälften av Stockholms signalreglerade korsningar, och lika många har någon slags cykeldetektering.

På det primära cykelnätet är det särskilt prioriterat att trafiksignalerna är anpassade för cykeltrafiken. På vissa platser är möjligheterna dock begränsade då kollektivtrafik prioriteras i signalerna. Styrningen i trafiksignalerna ska fortsatt utvecklas så att framkomligheten för cykeln förbättras. Förbättringar bör ske löpande i form av justering av gröntider, ombyggnation med cykeldetektorer, nya stolpar och lyktor, eller andra enklare förbättringar av detekteringen av cyklister.

Andra signalåtgärder som kan ge förbättrad framkomlighet för cyklister är grön våg anpassad för cykelns hastighet och förgrönt. Allgrönt för cykeltrafik har utretts av staden och bör nu testas. Utvecklingen går fort på teknikområdet. Även andra lösningar som gör att cyklister slipper trycka på en knapp för att begära grönt kan bli aktuella att utveckla och prova, som till exempel ovanmarksdetektering.

Hinder som inte hindrar cyklister

Stadens utpekade cykelnät ska vara fritt från trafikfarliga hinder som minskar framkomligheten för cyklister. På vissa sträckor finns behov att hindra motorfordon från att använda cykelbanan. Om andra åtgärder visat sig verkningslösa kan hinder ändå vara nödvändiga. Dessa bör då utformas för bästa möjliga framkomlighet och trafiksäkerhet för cyklister och vara möjliga att drifta och underhålla.

Cykeltrafik vid vägarbeten

I en växande stad är vägarbeten och andra trafikstörande arbeten inte ett undantag utan ett normaltillstånd, en del av hur infrastrukturen ser ut. Det ställer höga krav på omledning för god framkomlighet, trafiksäkerhet och trygghet för cyklister och andra oskyddade trafikanter.

På det primära cykelnätet och de ofta sammanfallande regionala cykelstråken är cykeltrafikens framkomlighet särskilt prioriterad. Det betyder bland annat att långa omvägar bör undvikas. I stadens egna trafikpåverkande arbeten bör ambitionsnivån i detta hänseende vara särskilt hög. Även platser där många barn rör sig, som i anslutning till skolor, bör ges särskild uppmärksamhet.



När trafikanordningsplaner (TA-planer) tas fram vid arbete på väg och vid vägarbete ska alltid de oskyddade trafikanternas intressen tas tillvara och prioriteras. I första hand bör arbetet planeras så att gång- och cykeltrafikanter inte påverkas. I andra hand ska tillfälliga gång- och cykelbanor ordnas, och olika cyklister och cyklar beaktas. Om cykelbanan behöver stängas av helt behöver andra åtgärder vidtas för att möjliggöra cykling. Ett exempel är sänkning av hastigheten till 30 km/h eller rekommenderad ännu lägre hastighet i kombination med hastighetsdämpande åtgärder för att möjliggöra trygg cykling i blandtrafik. Ett annat exempel är vägvisning av alternativa gena vägval så att cyklister kan undvika platsen.

De senaste åren har staden höjt ambitionsnivån för cykeltrafiken vid tillfälliga omledningar. Potential finns för vidare utveckling av handböcker och andra regelverk, rutiner och tillämpning, liksom information och kunskapsutveckling internt och externt. Det kan även finnas anledning att tillsammans med andra aktörer i regionen utveckla trafikinformationen till cyklister genom innovativa lösningar om såväl planerade vägarbeten som tillfälliga trafikstörningar.



8.3 Ökad trafiksäkerhet och trygghet

Det ska vara enkelt, tryggt och säkert att cykla i Stockholm. Grundläggande för att uppnå det är att staden har ett väl utbyggt, väl utformat och väl underhållet cykelvägnät. Tillräckligt breda cykelbanor som är separerade både från gående och motorfordon och säkra korsningspunkter minskar olycksrisken. Det gör att fler känner sig trygga och vill cykla.

Trafiksäkerhet handlar om den faktiska risken att råka ut för en olycka. Trygghet är individens upplevelse av sin säkerhet, i trafiken och den offentliga miljön. Både den faktiska och upplevda säkerheten i trafiken har stor betydelse för människors vilja och förutsättning att röra sig i staden. Detta gäller inte minst aktivt resande som cykling och gång, och speciellt för kvinnor, barn och äldre. När gatumiljön blir säkrare för gående och cyklister blir den dessutom ofta också säkrare för andra trafikanter.

Cyklister är en utsatt grupp i trafiken. Cykelolyckorna utgör 30 procent av alla olyckor som inträffade under 2019, vilket gör cyklister överrepresenterade i olycksstatistiken i förhållande till cykelns färdmedelsandel. Singelolyckor på cykel är den vanligaste cykelolyckan. Utvecklingen går åt rätt håll vad gäller de allvarliga olyckorna, och svårt skadade och omkomna cyklister. Antalet måttliga och lindriga skadade ökar dock om än i långsammare takt än cykeltrafikökningen.

Viktigt åtgärda både korsningar och sträckor

Det är vid korsningar som farliga situationer med motorfordon framför allt uppstår. Korsningsåtgärder som genomgående cykelbana, cykelpassage med väjningsplikt för motorfordon eller cykelöverfart i kombination med hastighetssäkring för motorfordon ger både ökad trafiksäkerhet och framkomlighet för cykeltrafiken. Låg hastighet för motorfordon leder generellt till en säkrare miljö för cyklister. I signalreglerade korsningar på gator med cykelfält är cykelboxar en viktig trafiksäkerhetsåtgärd, då de minskar risken för konflikt mellan cyklar och högersvängande motorfordon.

En stor del av singelolyckorna beror på vägens utformning och underhåll, och här är halka och löst grus är de vanligaste orsakerna. Väl utformade cykelbanor med god kvalitet på drift och underhåll har stor potential att minska antalet singelolyckor med cyklister och samtidigt öka cyklisters framkomlighet och trygghet.

Underlätta samspel för ökad trygghet

Gående och cyklister bör betraktas som två separata trafikantgrupper då de i många fall har olika förutsättningar och behov. Cykeln är ett fordon och måste behandlas därefter. Det sker relativt få olyckor mellan cyklister och fotgängare, men det är ändå viktigt att arbeta med att underlätta samspelet genom tydlig separering och väl utformade korsningspunkter för att öka tryggheten för både gående och cyklister.

För att barns och äldres cykling ska öka är det extra viktigt att trafikmiljön både upplevs och är säker. Specifika trafiksäkerhetsåtgärder blir därmed viktigt på till exempel skolvägar och vägar till fritidsaktiviteter och idrottsplatser.

Tryggheten på ett cykelstråk kan även upplevas som bristfällig på grund av till exempel dålig belysning, få andra personer i närheten, dålig koppling till bebyggelse eller eftersatt parkskötsel. Även cykelstölder är en trygghetsfråga och bristen på stöldsäker cykelparkering är en anledning för många att välja andra transportmedel än cykel.

Utöver stadens åtgärder i trafikmiljön behöver varje enskild individ som rör sig i trafiken ta ansvar för att följa de lagar och regler som finns, visa den hänsyn som krävs utifrån situationen och inte minst ansvara för sitt eget beteende för att underlätta samspelet med andra människor i trafikmiljön.











8.4 Hög standard på drift och underhåll i cykelvägnätet

Satsningar på drift och underhåll av befintliga cykelvägar kompletterar investeringar i utbyggnad av nätet för att upprätthålla ett väl fungerade cykelvägnät med god framkomlighet och hög trafiksäkerhet året om. Cyklisterna ska kunna lita på att det finns ett sammanhängande cykelvägnät utan avbrott och hinder även avseende drift och underhåll, där det är möjligt att ta sig fram på ett tryggt och säkert sätt. Detta är särskilt viktigt för ovana och osäkra cyklister, samt för att möjliggöra en mångfald av fordon med olika förutsättningar.

Förbättrad sopning, plogning och halkbekämpning är viktiga åtgärder för att minska antalet singelolyckor som ofta beror på halt underlag i form av snö, is, hala löv och grus, samt ojämnheter i beläggningen.

Trafiknämnden har genom beslut i kommunfullmäktige övertagit ansvaret för det som tidigare kallades cykelplanens pendlingsnät på parkmark från stadsdelsnämnderna. Genom att en förvaltning har ansvaret för hela det primära cykelnätet ökar möjligheterna att upprätthålla en enhetlig standard på utformning, drift och underhåll.

Väghållning

Drift av hög kvalitet ska kunna säkerställas på cykelvägnätet året om. Stockholms stad arbetar aktivt och kontinuerligt med asfaltering, målning av vägmarkeringar, sandsopning, lövstädning, snöröjning, halkbekämpning och beskärning av träd och buskar. Extra snabba insatser med hög ambitionsnivå ska göras på det primära nätet, vilket behöver vara sammanhängande även avseende driften och med hänsyn till den större spännvidden av fordon med olika förutsättningar på cykelbanorna.

För att fler ska vilja, våga och kunna cykla under vinterhalvåret blir kvaliteten på vinterunderhållet extra viktig. Längs utpekade primära cykelstråk hålls en högre standard på snöröjning och vinterunderhåll genom framför allt sopsaltning, som har resulterat i ett bättre väglag med högre friktion än traditionell plogning och sandning. Allt eftersom kvaliteten på det primära cykelnätet förbättras genom nyanläggning och breddning bör vinterväghållningen i form av i första hand sopsaltning successivt utökas. Genom att intilliggande gångbana om möjligt omfattas blir det en vinst för alla genom att gående får bättre framkomlighet och inte lockas ut på cykelbanan.

På sommarhalvåret behöver buskar och vegetation undanröjas kontinuerligt så att siktförhållandena är goda för att förbättra trafiksäkerheten och tryggheten. Sandsopning på våren och lövborttagning på hösten är andra viktiga säsongsbetonade åtgärder.



Underhåll

Underhållsåtgärder i form av framför allt ny beläggning på det befintliga nätet kompletterar investeringsåtgärderna för cykel, och behöver fortsatt ske i form av strategiska planerade insatser som en del i att upprätthålla ett sammanhängande framkomligt nät.

Cykelplanen har en lång genomförandetid, och den prioritering av investeringsåtgärder som görs innebär att vissa delsträckor kommer bli aktuella för breddning och annan standardhöjning först på lång sikt. Under tiden är det viktigt att kvaliteten upprätthålls genom ny beläggning och om möjligt kombinerat med enklare breddningar.

Det finns även ett behov av att utveckla arbetet med löpande insatser av jourkaraktär för att kunna göra punktinsatser och åtgärda uppkomna sprickor och potthål. Utgångspunkten bör vara bra kvalitet för de fordon som har störst behov av jämn beläggning. Behoven kan identifieras både genom kontinuerlig patrullering och utifrån felanmälningar och synpunkter från allmänheten. På underhållsområdet finns även möjligheter att utveckla och testa olika slags beläggning för att förbättra exempelvis kontrast, friktion, hållbarhet och ekonomi.







8.5 Bättre parkeringsmöjligheter

Bra, trygga och säkra parkeringsmöjligheter nära målpunkter är en viktig del av infrastrukturen för cykel. De senaste åren har antalet cykelparkeringsplatser byggts ut i hög takt i hela staden, många utifrån synpunkter från medborgare. Trafikkontoret har även tagit fram en ny rutin för och intensifierat arbetet med bortforsling och förvaring av övergivna cyklar som tar upp plats i cykelställen.

I takt med att antalet cyklister blir fler, ökar samtidigt antalet cyklar som behöver kunna parkeras. Under högsäsong är det ofta svårt att hitta lediga platser i cykelställen. När ordnade parkeringar saknas parkeras cyklar på andra platser, där de kan vara i vägen för gående och cyklister och i värsta fall utgöra en fara för personer med synnedsättning. Cyklar parkerade utanför cykelställ försvårar också renhållning och underhåll.

En välfungerande cykelparkering är placerad nära målpunkten för resan, är säker med möjlighet att låsa fast ramen, och har tillgänglig kapacitet. Ytterligare attraktiva kvaliteter är väderskydd och god belysning för ökad trygghet och säkerhet. Även tillgång till enklare service i form av exempelvis cykelpump och tvättmöjligheter kan ge mervärde.



En fortsatt utbyggnad av cykelparkeringar på gatumark i kombination med kontinuerlig bortforsling av övergivna cyklar är nödvändig för att göra staden tillgänglig för cyklister. Cyklister är inte bara ett trafikslag som rör sig från en punkt till en annan. En cyklist är även en del av stadslivet, och det är en viktig kvalitet att en cyklist kan stanna på vägen för att uträtta ärenden eller ta en kopp kaffe. Cykelparkering kan med fördel förutom i möbleringszoner och på torg ordnas yteffektivt med så kallade Stockholmshagar där en bilparkeringsplats kan omvandlas till 8-10 cykelparkeringsplatser. Det är viktigt att ta hänsyn till hur gående rör sig och var människor vistas på en plats när cykelparkeringen placeras ut, liksom behovet av bilparkering när Stockholmshagar övervägs.



Många har ansvar för bra cykelparkeringar

Kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik kan underlättas genom bra parkeringsmöjligheter. Parkeringens standard och närheten till kollektivtrafiken kan vara avgörande för om resan med cykel och kollektivtrafik blir attraktiv.

I Stockholms stad är behovet av cykelparkeringar vid kollektivtrafikknutpunkter störst vid högt trafikerade stationer för pendel- och fjärrtåg, samt vid vissa tunnelbanestationer i ytterstaden. Större cykelparkeringsgarage finns i Älvsjö och i anslutning till station Odenplan. Det finns anledning för staden att identifiera och utreda ytterligare behov i samverkan med berörda fastighetsägare och andra berörda aktörer. Möjligheten att parkera cykeln såväl i samband med avfärd som vid ankomst behöver beaktas.

Former för hur staden ska planera, uppföra och drifta cykelparkeringsgarage behöver utredas och klargöras. Stockholm Parkering AB har i uppdrag att ordna cykelparkeringsplatser i befintliga bilparkeringshus.

För att underlätta vardagscykling och stödja barns cykling är det viktigt att ordna cykelparkeringsplatser vid målpunkter som skolor, idrottsplatser och arenor, museer, köpcentra och andra handelsplatser. Här är samverkan med kommunala och andra fastighetsägare nödvändig. Även vid tillfälliga arrangemang behövs parkeringsmöjligheter. Behovet av parkeringsmöjligheter vid till exempel handelsplatser för det ökande antalet lastcyklar och andra nya fordon kan behöva studeras särskilt.

Parkering på fastighetsmark är fastighetsägarnas ansvar. Etablering av cykelparkering i nybyggnadsområden ska fortsättningsvis följa cykelparkeringsnormen. Det är viktigt att kvaliteten på platserna säkerställs och att det finns flera olika typer av parkering vid bostaden. Parkeringsutrymmen ska t ex omfatta elcyklar, lastcyklar och möjligheten till att säkert kunna parkera sina cyklar både inne och ute för både boende och besökare.



8.6 Cykelstaden Stockholm – stadens cykelvarumärke

Stadens vision, Vision 2040 – möjligheternas Stockholm, beskriver att Stockholm ska bli en av Europas ledande cykelregioner. Cykelstaden är en stad där alla kan ta sig fram på ett säkert och tryggt sätt på cykel.

Stadens cykelvarumärke skapas av summan av de uppfattningar som stadens cyklister och övriga trafikanter har om Stockholm som cykelstad och arbetet som görs för cykling i staden. Hur starkt varumärket är bestäms av hur stockholmare och besökare upplever att det är att cykla i staden, men även av hur cyklandet i Stockholm uppfattas hos personer som inte själva cyklar här.

Cykelvarumärket måste byggas av flera delar. Grunden är den fysiska cykelmiljön med stadens alla cykelbanor och parkeringar, och hur de byggs, underhålls och skyltas. Vidare är det viktigt hur stadens medborgare och trafikanter uppfattar Stockholm som cykelstad. Är det enkelt, tryggt och säkert, och arbetar staden målmedvetet för att åstadkomma detta? Kommunikation och utåtriktade aktiviteter kring Stockholm som cykelstad och de insatser staden gör kan bidra till en ökad kunskap, gentemot såväl medborgare som offentliga, ideella och privata aktörer. Slutligen ska Stockholms stad vara aktiv i samverkan och utbyten nationellt och internationellt kring planering för cykeltrafik.

8.7 Samverkan och dialog

För att det ska bli enklare, tryggare och säkrare att cykla i Stockholm räcker det inte med stadens egna insatser. I många fall krävs samverkan och dialog med såväl andra offentliga aktörer som privata och ideella, samt med medborgare och trafikanter.

Nationell lagstiftning och regelverk på trafikområdet påverkar stadens planering. Det är därför viktigt att Stockholms stad deltar aktivt i relevanta sammanhang för att bidra med kunskap och erfarenhet rörande trafikplanering i tät stadsmiljö, till exempel genom medlemskapet i Svenska Cykelstäder. Staden bör upprätthålla goda kontakter med berörda myndigheter och samverkansorgan som Sveriges kommuner och regioner (SKR), och vara en pålitlig remissinstans på trafikområdet.

Det regionala samarbetet kring cykelplanering har stärkts på senare år, bland annat genom inrättande av ett Regionalt Cykelkansli i Region Stockholm, och framtagande av en regional cykelplan. Stockholms stad bör ta en fortsatt aktiv del i det regionala och mellankommunala arbetet med cykelfrågor, och har en särskilt viktig roll som kärnan i regioncentrum. Flertalet av de viktigaste och mest trafikerade regionala cykelstråken löper inom eller genom Stockholms stad, och stadens insatser är av stor vikt för att uppnå även regionala mål för cykeltrafik.

På regional nivå bör kombinationsresor främjas genom utökade möjligheter att ta med cykeln på kollektivtrafiken.

Större delen av det utpekade cykelvägnätet i staden har kommunalt väghållarskap. Det finns dock sträckor där Trafikverket antingen är väghållare för själva cykelbanan, eller för intilliggande väg. Det är viktigt att den statliga nivån tar sin del av ansvaret för att utbyggnad av cykelinfrastrukturen kan ske utifrån nationella och regionala mål och med särskild hänsyn till stadens mål, inriktning och prioriteringar.



Delar av Stockholms cykelnät påverkas av större väg- eller spårinfrastrukturprojekt genomförda av statliga och regionala aktörer. I flera fall har staden genom genomförandeavtal och medfinansiering sett till att förbättring av cykelinfrastruktur kunnat ske i samband med projekten. Det är önskvärt att påverkan på cykelinfrastrukturen – både tillfälligt under genomförande och permanent vid återställning - beaktas tidigare i större projekt, liksom en tydligare ambition att göra förbättringsåtgärder i samband med genomförande. Inte minst bör detta gälla på de primära och regionala stråken. Rutiner för samverkan kring och samordning av processer initierade av andra aktörer, liksom ”passa på”-åtgärder i samband med exempelvis ledningsarbeten kan behöva utvecklas.





9. Utpekat cykelvägnät i Stockholms stad

Cykelplanekartan på nästa uppslag visar det primära nätet, huvudnätet och strategiska kopplingar i Stockholm stad, med de förändringar som föreslås i denna remissversion av reviderad cykelplan. Planens genomförandetid är lång. Ett utpekat stråk betyder en långsiktig ambition från stadens sida att förbättra cykelförutsättningarna längs den utpekade sträckan utifrån de riktlinjer som anges i planen. Det kan ske såväl inom ramen för stadens investeringsplanering, stadsbyggnadsprojekt och upprustningar av gator, parker och offentliga rum, som i samband med infrastrukturåtgärder utförda av andra aktörer.

9.1 Primära nätet

Cykelplanens primära nät skapar ett sammanhängande system som knyter ihop stadsdelarna med god orienterbarhet och ger möjlighet för grannkommunerna att kopplas ihop med Stockholm. De primära stråken underlättar på det sättet för cyklister som har målpunkter i olika kommuner eller flera stadsdelar, men fyller även en funktion som huvudsakligt val för cykelresor inom och mellan stadsdelar. De primära stråken ingår ofta i regionala cykelstråk och har höga cykelflöden, potential för höga cykelflöden, eller fyller på annat sätt en funktion som viktig länk i det övergripande cykelnätet.

I vissa pågående och planerade stadsbyggnadsprojekt har preliminära dragningar av primära stråk ritats ut för att ange inriktningen för planeringen av cykelinfrastruktur i och i anslutning till områdena.

9.2 Huvudnätet

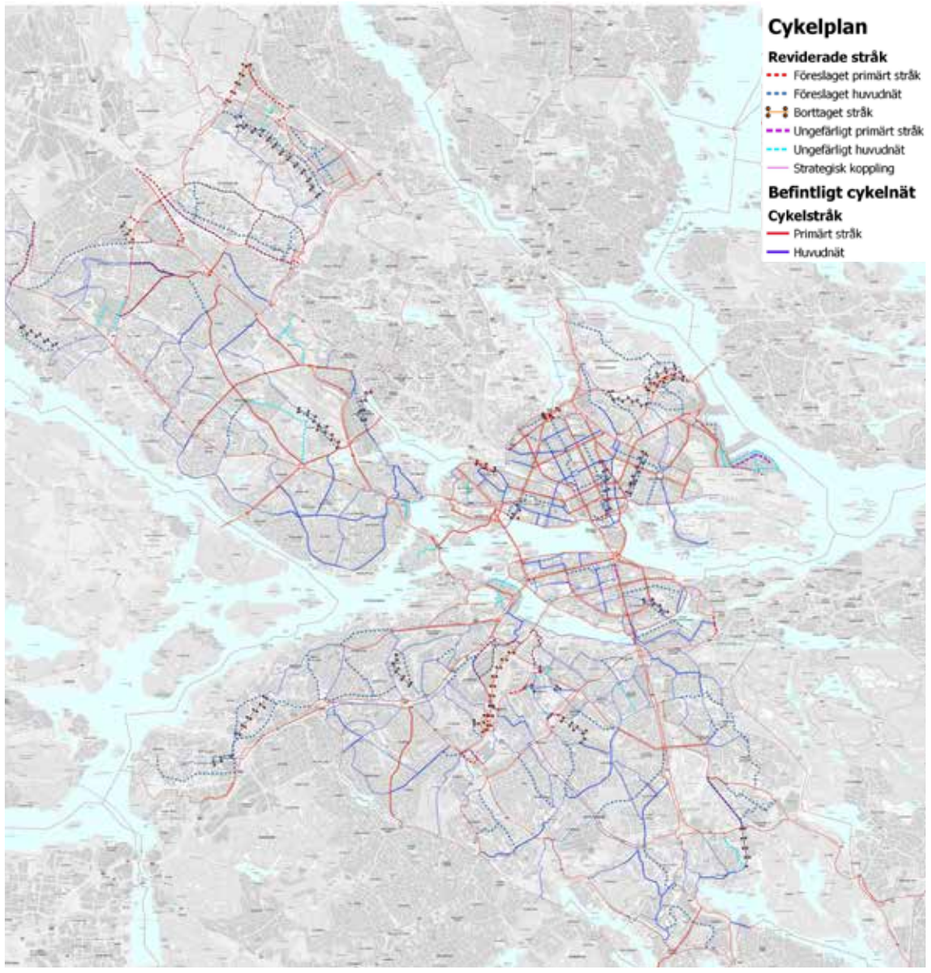
Huvudnätet utgör ett mer finmaskigt cykelnät som kompletterar det primära nätet för att åstadkomma bra cykelmöjligheter i hela staden. Stråken är till för trafik till/från stadsdelen/området och mellan närliggande stadsdelar och dess knutpunkter. Stråken är även länkar från stadsdelens målpunkter till de primära stråken, och kan utgöra alternativ till de senare.

I vissa pågående och planerade stadsbyggnadsprojekt har preliminära dragningar av huvudstråk ritats ut för att ange inriktningen för planeringen av cykelinfrastruktur i och i anslutning till områdena.

9.3 Strategiska kopplingar

Strategiska kopplingar är en ny kategori av stråk i cykelplanen. Några av de strategiska kopplingarna sammanfaller med tidigare särskilda objekt i 2012 års plan, men många är nya kopplingar. De strategiska kopplingarna visar önskade samband eller korridorer mellan olika målpunkter där cykelinfrastruktur idag helt eller delvis saknas och där den exakta dragningen inte är fastlagd eller utredd. I flera fall är syftet med kopplingen att överbrygga barriärer i form av vatten eller infrastruktur. Stockholm är byggd på öar, med vatten som naturliga barriärer i stadslandskapet. För en stad som hänger samman krävs infrastruktur som överbygger dessa. Flertalet av de viktigaste broarna som binder ihop Stockholm över innerstadssnittet och Saltsjö-Mälarsnittet är högbroar som utgör viktiga kopplingar för såväl motorfordonsspårbunden och gång- och cykeltrafik. Dessa bör kunna kompletteras med fler broar för enbart gång och cykeltrafik, som fyller en funktion både som länkar i ett övergripande cykelnät och för att binda samman stadsdelar för trafik av mer lokal karaktär.





Kartan visar befintliga cykelstråk och förslag till förändingar i remissversionen av den reviderade planen. Förslag till reviderade stråk beskrivs i detalj i Översyn cykelplan, bilaga 1b Reviderade stråk. En större karta finns i bilaga 1C.



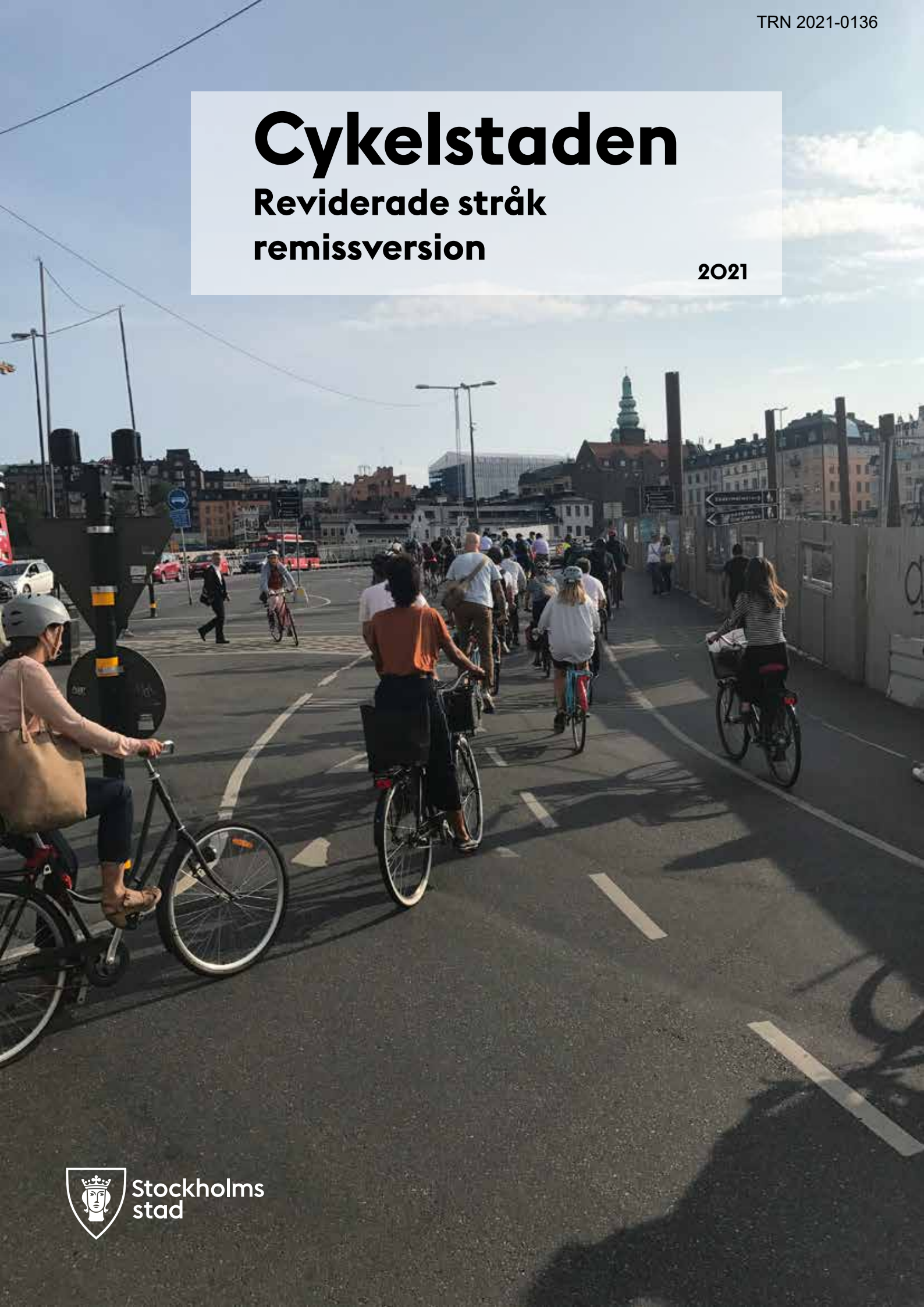


TRN 2021-0136

Cykelstaden

Reviderade stråk remissversion

2021



Stockholms stad

Utgivare: Trafikkontoret, Stockholms stad
Utgivningsår: 2021
Kontakt: trafikkontoret@stockholm.se

Foto: Stockholms stad

Innehållsförteckning

1 Inledning **4**

2 Västerort **6**
2.1 Ändrade stråk **8**
2.2 Nya stråk **11**

3 Innerstaden **18**
3.1 Ändrade stråk **20**
3.2 Nya stråk **24**

4 Söderort **32**
4.1 Ändrade stråk **24**
4.2 Nya stråk **38**

5 Strategiska kopplingar **47**

1 Inledning

Cykelplan 2012 antogs av kommunfullmäktige 2013-02-18, och är en av flera tematiska fördjupningar av Framkomlighetsstrategin. Planen beskriver hur staden ska arbeta för att öka andelen cyklister och göra det enklare och säkrare att cykla i Stockholm.

I cykelplanen klassificeras cykelvägnätet i tre nivåer: primära stråk (före detta pendlingsstråk), huvudnät och lokalt cykelnät. Det primära nätet är det övergripande cykelvägnätet och motsvarar en grundläggande infrastruktur för cykling. Huvudnätet används av cykeltrafik som har målpunkter inom och mellan olika stadsdelar och länkar också samman de primära stråken. Lokalnätet används av cyklister som har målpunkter inom den egna stadsdelen.

Det i planen utpekade cykelvägnätet utgör en grund för var förbättringar och utbyggnad successivt bör ske för att skapa ett sammanhängande, välutformat och kapacitetsstarkt cykelvägnät.

2018 fick trafiknämnden i uppdrag att påbörja en översyn av cykelplanen för att öka ambitionen ytterligare och anpassa planen till förändringar av lagstiftningen kring cykling, stadsutveckling och innovationer på området. Det framgår att cykelplanen ska fokusera på utformning av kompletta nätverk av cykelbanor som skapar möjligheter för alla känna att sig trygga på stadens infrastruktur för cykling.

Under 2018 slutfördes satsningen att investera 1 miljard kronor i cykelinfrastruktur mellan åren 2012 och 2018. En betydande del av cykelplanens mest prioriterade åtgärder har genomförts under perioden.

Trafiknämnden har i utredningsbeslut om Framkomlighetssatsning på cykelinfrastruktur 2019- 08-29 konstaterat att det finns fortsatt behov av att både åtgärda saknade länkar och förbättra befintlig infrastruktur på det primära nätet för ökad framkomlighet, trafiksäkerhet och bekvämlighet. Det framgår vidare att en ambition för 2019-2022 kommer vara att planera för åtgärder som underlättar vardagscykling, och där ett ökat utrymme bör ges för åtgärder på huvud- eller lokalnätet med kopplingar mellan primära stråk och målpunkter som skolor, idrottsplatser och centrumfunktioner.

Inriktning på revideringen

Inom ramen för översynen har en inventering av det befintliga primära nätet för cykel gjorts, liksom en målpunktsanalys. Utifrån dessa och en allmän översyn av saknade länkar, maskvidd och anpassning utifrån stadsbyggnadsprojekt har förslag på nya länkar i cykelnätet tagits fram.

Trafikkontoret konstaterar att det cykelvägnät som pekas ut i planen och indelningen av detta i olika nivåer har varit ett bra stöd för kontorets eget arbete med utbyggnad, drift och underhåll av cykelinfrastruktur. Det har även fungerat som ett tydligt och lättförståeligt planeringsunderlag för såväl andra förvaltningar, projekt och bolag i staden, som offentliga aktörer på regional och nationell nivå.

Det primära cykelnätet

Det i planen utpekade primära cykelnätet (före detta pendlingsnätet) för cykel föreslås därför i stort ligga fast. Trots en hög utbyggnadstakt från 2012 och framåt kvarstår stora delar av det primära nätet att successivt åtgärda. Stora delar av det primära nätet sammanfaller dessutom med det regionala cykelnät som pekas ut i Regional Cykelplan för Stockholms län.

I denna remiss föreslås därför endast några mindre justeringar av det primära nätet. I några fall ändras klassificeringen på grund av en uppdaterad bedömning av sträckans vikt och funktion i cykelnätet. Vissa primära stråk förlängs och kompletteras för att bättre koppla till kommungräns eller målpunkter i kommunen. Några stråk föreslås få ändrad sträckning för bättre anpassning till förändringar på marken eller ändrade planer för stadsbyggnad och annan infrastruktur sedan cykelplanen antogs.

I vissa pågående och planerade stadsbyggnadsprojekt har preliminära dragningar ritats ut för att ange inriktningen för planeringen av cykelinfrastruktur i och i anslutning till områdena.

Huvudnätet

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

På så sätt ökar förutsättningarna att i linje med planeringsinriktningarna i förslaget till reviderad cykelplan planera för åtgärder som underlättar vardagscykling i bred bemärkelse och att fler människor med olika förutsättningar vill och vågar cykla. Inte minst gäller detta för länkar som utgör kopplingar mellan primära stråk och målpunkter som skolor, idrottsplatser och centrumfunktioner. På några sträckor i ytterstaden föreslås det tänkta huvudnätet flyttas till gatunivå för att bättre koppla till nya och kommande målpunkter i samband med stadsbyggnad. De tidigare sträckningarna som ofta går planskilt och längs parkstråk bedöms även fortsättningsvis vara viktiga i det lokala cykelnätet, inte minst för barns cykling till skola och fritidsaktiviteter.

I vissa pågående och planerade stadsbyggnadsprojekt har preliminära dragningar ritats ut för att ange inriktningen för planeringen av cykelinfrastruktur i och i anslutning till områdena.

Nyhet – strategiska kopplingar

I kartbilagorna till Cykelplan 2012 pekas ”särskilda objekt” ut. De omfattar sträckningar som är översiktligt kartlagda med stor potential men där inga utredningar finns för själva åtgärden, andra planarbeten pågår eller att andra åtgärder förväntas som inte kan överblickas för tillfället. Dessa föreslås ersättas med en ny kategori - strategiska kopplingar. Några av de föreslagna strategiska kopplingarna sammanfaller med tidigare särskilda objekt, men flera är nya med inriktningen att åskådliggöra ett önskat samband eller korridor mellan olika målpunkter där cykelinfrastruktur idag helt eller delvis saknas och där den exakta dragningen inte är fastlagd. I flertalet fall är syftet att överbrygga barriärer i form av vatten.

Läsanvisning

I denna rapport beskrivs endast de föreslagna ändringarna i det cykelnät som redovisas i bilaga B3 i Cykelplan 2012. I övrigt föreslås det primära nätet (före detta pendlingsnät) och huvudnätet i B3 vara oförändrat.

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

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

2 Västerort

Reviderade stråk

- Föreslaget primärt stråk
- Föreslaget huvudnät
- Borttaget stråk
- Ungefärligt primärt stråk
- Ungefärligt huvudnät
- Strategisk koppling

2.2 Ändrade stråk

Här redovisas ändringar i det primära nätet och huvudnätet för cykel i den reviderade cykelplanen. Delar av nätet kan också föreslås klassas om mellan primärt nät och huvudnät. I västerort föreslås nio ändrade sträckningar. De delar av nätet som inte redovisas nedan har kvar sin nuvarande dragning och klassificering enligt bilaga B3 i Cykelplan 2012. Ett utpekat stråk eller koppling innebär en långsiktig ambition från stadens sida att förbättra cykelförutsättningarna längs den utpekade sträckan. Exakta dragningar, val av utformning och avvägningar gentemot andra planer, program, intressen och anspråk behöver göras i varje enskilt projekt och utifrån förutsättningarna på platsen.

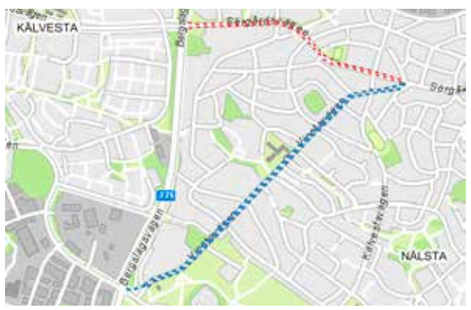
Sandviksvägen ersätter parallellt huvudnät
Ny länk i huvudnätet längs i huvudsak Sandviksvägen i Hässelby ersätter tidigare sträckning genom parken öster om. Dragningen blir därmed bättre anpassad till merparten av cykelnätet i området som på samma sätt följer gatunätet med målpunkter i form av bostadshus. Delar av Sandviksvägen har redan cykelbanor. Det bör fortsatt vara möjligt att cykla i parkstråket.



Primära stråket längs Avestagatan förlängs och Fagerstagatan ingår i huvudnätet
Det befintliga primära stråket längs Avestagatan förlängs och kopplar till Ekvägen på andra sidan kommungränsen mot Järfälla. Genomförbarheten för cykelinfrastruktur bedöms vara bättre än den nuvarande dragningen. Det befintliga primära stråket i Fagerstagatans förlängning omklassificeras till huvudnät och dras med en genare koppling mot Lundavägen i Järfälla. Den befintliga gc-banan genom ett skogsparti bör fortsatt vägvisas för cykel.



Sörgårdsvägen och Vinstavägen byter funktion
Sörgårdsvägen mellan Vinstavägen och Bergslagsvägen ingår idag i huvudnätet, och Vinstavägen är primärt stråk. Sträckorna byter klassificering, så att Sörgårdsvägen, som redan idag har cykelinfrastruktur blir primärt stråk på hela sträckan mellan Spånga C och Bergslagsvägen. Vinstavägen blir länk i huvudnätet. Varken dagens flöden eller potentialen på Vinstavägen motiverar att sträckan är primärt stråk.



Ny dragning av huvudnätet mellan Kista och Akalla
Sträckan i huvudnätet som idag är utpekat längs Ärvingegången och Edvardgriegsgången dras om via Danmarksgatan, Norgegatan och Helsingforsgatan. Genom att sträckningen följer huvudgatorna i området blir orienteringen tydligare. Här finns dessutom större möjligheter att åstadkomma bra cykelinfrastruktur än i den nuvarande sträckningen genom centrum som mer har karaktären av lokala gång- och cykelvägar.



Primära nätet och huvudnätet vid södra Järva byter plats
Det primära stråket längs Järvafältet norr om E18 klassificeras om till huvudnät, och cykelvägen på södra sidan av Tensta och Rinkeby genom Tenstadalen blir primärt stråk. Bytet görs på grund av både befintliga större flöden och framtida större nytta och potential i det södra stråket.



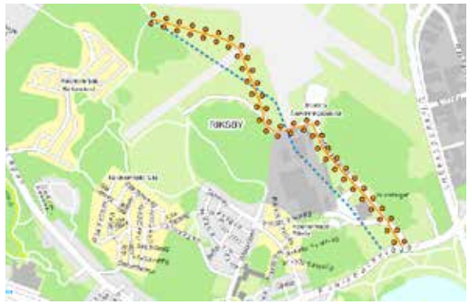
Ändrad dragning av huvudnätet genom Akalla by
Den del av huvudnätet som passerar väster om Akalla by utgår. Den östra sträckningen kvarstår som en anpassning till den nya dragningen på Helsingforsgatan samt den tillkommande länken i huvudnätet på Mariehamnsgatan.



Justerat primärt stråk längs Esbogatan mot Sollentuna
Det primära stråket i Akallavägens förlängning kopplar inte till tydliga målpunkter i Sollentuna och är inte heller en regionalt utpekat stråk och utgår därför. Den del av stråket som går längs norra delen av Esbogatan klassas om till huvudnät. Ett nytt primärt stråk som kopplar till Sollentuna dras längs Esbogatans södra del. Detta stråk är redan utpekat som ett regionalt cykelstråk i den regionala cykelplanen.



Ändrad dragning på huvudnätet i Riksby
Dagens huvudnät som går längs Linta gårdsväg flyttas till den nya planerade huvudgatan som byggs i samband med stadsutveckling i Riksby. Cyklister får på så sätt bättre tillgång till de nya målpunkterna i området.



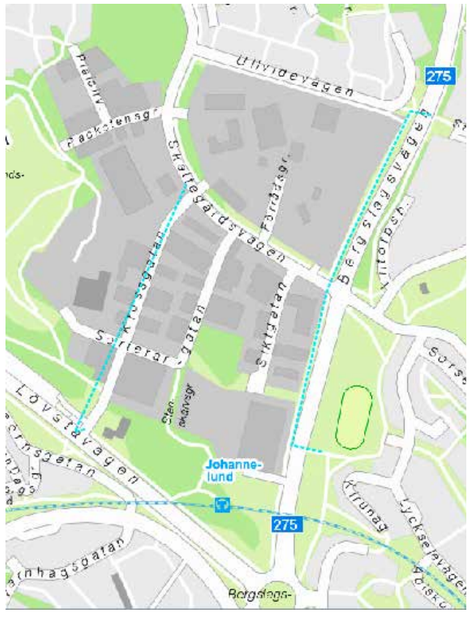
Växthusvägen blir primärt stråk
Växthusvägen har förlängts och blivit en ny koppling till Järfälla för både motorfordon, cykeltrafik och fotgängare. En ny cykelbana har anlagts längs hela den nya sträckan som har förutsättningar att bli en regional länk. Som en konsekvens bör hela Växthusvägen Mellan Lövstavägen och kommungränsen klassificeras som primärt stråk.



2.2 Nya stråk

Här redovisas förslag på nya primära stråk och länkar i huvudnätet, som kompletterar de befintliga näten i bilaga B3 i Cykelplan 2012 och förslagen på ändringar i föregående avsnitt. I västerort föreslås 21 nya sträckningar. I vissa områden med pågående eller planerad stadsutveckling och där vägnätet ännu inte är klart har de en preliminär dragning som anger inriktningen för planeringen av cykelinfrastruktur i och i anslutning till områdena. Ett utpekat stråk eller koppling innebär en långsiktig ambition från stadens sida att förbättra cykelförutsättningarna längs den utpekade sträckan. Exakta dragningar, val av utformning och avvägningar gentemot andra planer, program, intressen och anspråk behöver göras i varje enskilt projekt och utifrån förutsättningarna på platsen.

Nytt huvudnät i Vinsta-Johannelund
Det pågår ett programarbete i Vinsta-Johannelund där det utreda ca 5000 bostäder och 4000 arbetsplatser. När området utvecklas uppstår behov av ny cykelinfrastruktur. I förslaget till reviderad cykelplan pekas ett huvudnät för cykel ut med ungefärlig placering. Sträckorna i nätet bör ges en mer exakt dragning inom ramen för programarbetet.



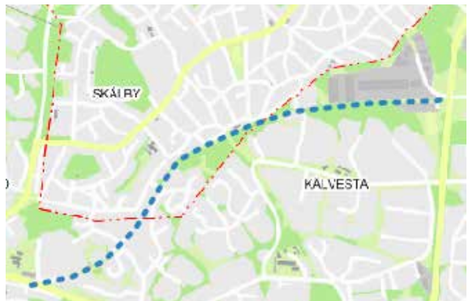
Huvudnät längs Solhemsvägen
En ny koppling på huvudnätet föreslås längs Solhemsvägen i Spånga. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och öka tillgängligheten till Spånga gymnasium, Solhemsskolan och Spångahallen med en ny gen koppling.



Nytt primärt stråk på Spånga Kyrkväg
En kortare sträcka av Spånga Kyrkväg föreslås ingå i det primära nätet, för att länka ihop stråken på Bromstensvägen och Spångaviadukten och skapa ett sammanhängande nät.



Huvudnät i Fagerstagatans förlängning
Banvallsstigen söder om Lundaterminalen föreslår ingå i huvudnätet, med koppling till kommungränsen mot Järfälla. Syftet är att lyfta fram en befintlig gen sträckning för gång- och cykeltrafik till nytta för flera kommuner. En eventuell fortsättning kan övervägas med anslutning till Mäster Karls väg i Hässelby.



Nytt primärt stråk längs Mälarbanan vid Lunda
Ett nytt primärt stråk föreslås längs västra sidan av Mälarbanan från Bromstensvägen/Finspångsgatan norrut, som tillsammans med befintligt stråk mot Järfälla kommungräns ger en genare koppling mellan Spånga station och Barkarby. Det finns befintlig cykelinfrastruktur längs hela sträckan.



Nytt primärt stråk längs Mälarbanan vid Hjusta trafikplats
Nytt primärt stråk längs östra sidan av Mälarbanan, som förlänger Tenstadalens nya föreslagna primära stråk mot Järfälla.



Ny länk i huvudnätet genom Hjulsta/Tensta
En ny länk i huvudnätet föreslås i nord-sydlig riktning genom Tensta. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och förbättra tillgängligheten till Tensta gymnasium, bibliotek och idrottshall. Det finns befintlig infrastruktur på större delen av sträckan idag, i form av osepararede gång- och cykelbanor.



Ny länk i huvudnätet genom Rinkeby och Tensta
En ny länk i huvudnätet föreslås centralt genom Rinkeby och Tensta, och som ansluter till Hjulsta t-banestation. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och förbättra tillgängligheten till målpunkter i områdena.



Ny länk i huvudnätet genom Rinkeby
En ny länk i huvudnätet föreslås i nord-sydlig riktning som kopplar samman Rinkebydalen med Järvafältet. Den nya sträckningen kopplas också till Sundbyberg, med en koppling till Ursvik via Rinkeby Allé.



Genare dragning av primärt stråk vid Husbykorset
Det primära stråket runt Husbykorset kompletteras med en ny genare dragning för cykeltrafik mellan Sollentuna och Akalla. Sträckningen som visas i bilden är ungefärlig.



Ny länk i huvudnätet längs Mariehamnsgatan
En ny länk i huvudnätet föreslås längs Mariehamnsgatan, som en koppling till befintligt nät vid Akalla centrum och Akallalänken.



Huvudnät mellan Norgegatan och Esbogatan
En ny länk i huvudnätet föreslås i nord-sydlig riktning genom Akalla. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och förbättra tillgängligheten till målpunkter i områdena när stadsutveckling sker på Finlandsgatan. Dragningen över Finlandsgatan är ungefärlig.



Huvudnät längs Kista Alléväg och Isafjordsgatan
En ny länk i huvudnätet föreslås centralt genom Kista, längs Isafjordsgatan och Kista Alléväg. Det pågår många stadsutvecklingsprojekt i Kista som ger potential för ett ökat cyklande. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och förbättra tillgängligheten till målpunkter i områdena, bland annat flera skolor. Det finns befintlig cykelinfrastruktur på stora delar av sträckan idag.



Ny länk i huvudnätet längs Borgafjordsgatan
En ny länk i huvudnätet föreslås längs Borgafjordsgatan. Det pågår många stadsutvecklingsprojekt i Kista som ger potential för ett ökat cyklande. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och förbättra tillgängligheten till målpunkter i områdena, som skolor och stadsdelsförvaltningen. Det finns befintlig cykelinfrastruktur på stora delar av sträckan idag.



Ny länk i huvudnätet över Mälarbanan till Rissne
En ny länk i huvudnätet föreslås längs Ankarstocksvägen och Sulkyvägen med koppling mellan det primära stråket längs Gamla Bromstensvägen och Sundbyberg. Pågående och planerade exploateringar i Solvalla och Rissne motiverar ett mer finmaskigt cykelnät och förbättrad tillgänglighet till målpunkter i områdena.



Nya sträckningar i huvudnätet i samband med ny bebyggelse vid Solvalla.
En ny sträckning i huvudnätet föreslås som kopplar samman det primära stråket på Bällstavägen med den nya bebyggelsen vid Solvalla och vidare till ny föreslage länk i huvudnätet längs Sulkyvägen. Stråkets exakta placering behöver utredas inom stadsbyggnadsprojektet.



Ny länk i huvudnätet i Ulvsunda
En ny länk i huvudnätet föreslås genom Ulvsunda, och delar av den befintliga dragningen utgår. Sträckningen är anpassad till den nya planerade huvudgatan genom området.



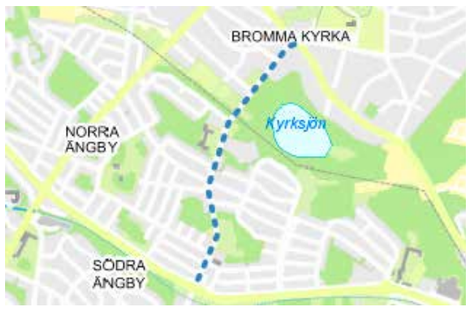
Nya huvudnätskopplingar från Brommaplan mot Riksby
I samband med stadsutveckling i området behöver cykelnätet kompletteras med kopplingar från Brommaplan. Den inritade sträcknigen har en ungefärlig placering.



Ny länk i huvudnätet längs Alviks strand
En ny länk i huvudnätet föreslås längs Alviks strand. Förslaget innebär en koppling mellan det primära stråket vid Runda Vägen och befintligt huvudnät längs Gustavslundsvägen, samt möjliggör en alternativ passage mellan Alviks strand och Traneberg, under Drottningholmsvägen och tunnelbanan. Dragningen är inte exakt utan får anpassas till bebyggelsen inom ramen för stadsutvecklingsprojektet.



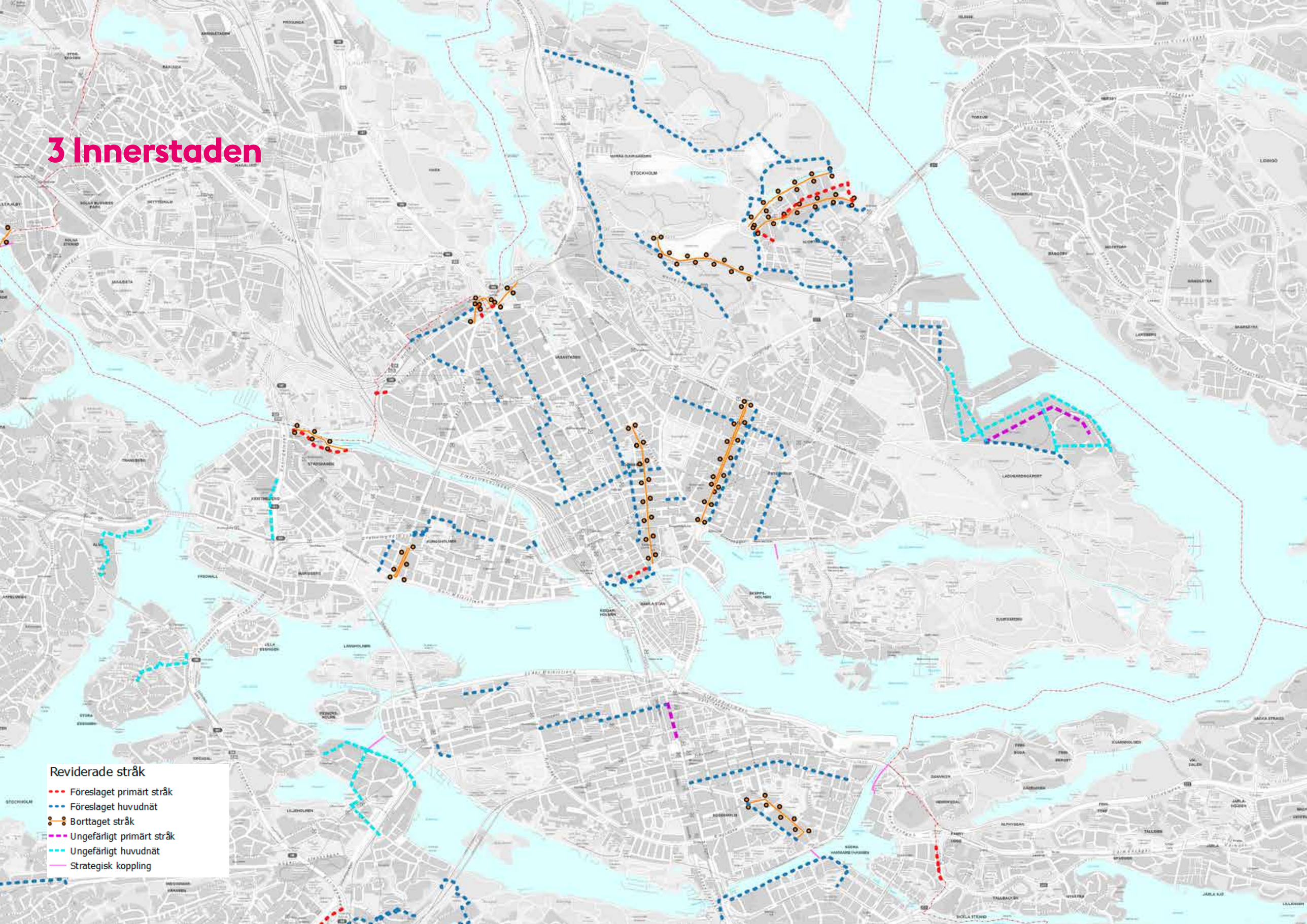
Ny länk i huvudnätet längs Vultejusvägen
En ny länk i huvudnätet föreslås längs Vultejusvägen via Ängby torg, Norra Ängby skola och Ängby IP. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och förbättra tillgängligheten till målpunkter i områdena. På delar av sträckan anlades cykelbana i samband med trafiksäkerhetsåtgärder vid Norra Ängby skola.



Ny länk i huvudnätet mellan Bromma kyrka och Riksby
En ny länk i huvudnätet föreslås längs Gliavägen mot Riksby. Syftet är att förbinda Bromma kyrka och det primära stråket längs Spångavägen med planerad ny bebyggelse i Riksby. Dragningen är ungefärlig genom Riksby.



3 Innerstaden



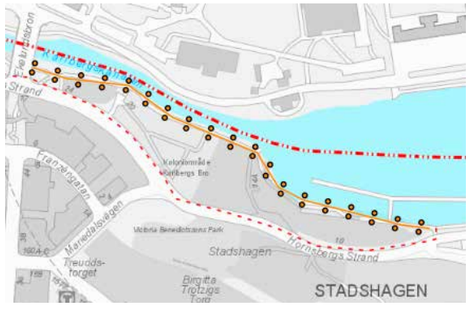
3.1 Ändrade stråk

Här redovisas ändringar i det primära nätet och huvudnätet för cykel i den reviderade cykelplanen. Delar av nätet kan också föreslås klassas om mellan primärt nät eller huvudnät. I innerstaden föreslås elva ändrade sträckningar. De delar av nätet som inte redovisas nedan har kvar sin nuvarande dragning och klassificering enligt bilaga B3 i Cykelplan 2012. Ett utpekat stråk eller koppling innebär en långsiktig ambition från stadens sida att förbättra cykelförutsättningarna längs den utpekade sträckan. Exakta dragningar, val av utformning och avvägningar gentemot andra planer, program, intressen och anspråk behöver göras i varje enskilt projekt och utifrån förutsättningarna på platsen.

Fridhemsgatan blir del av huvudnätet
En ny länk i huvudnätet föreslås längs Fridhemsgatan mellan Drottningsholmsvägen och Rålambshovsleden, och ersätter dagens sträckning på Sankt Eriksgatan. Den nya sträckningen leder tydligare till befintlig gång- och cykelbro över Rålambshovsleden till Rålambshovsparken.



Det primära stråket längs Karlbergskanalen flyttas upp
Dragningen av det primära nätet längs koloniområdet vid Karlbergskanalen föreslås flyttas till gatunivå på Hornsbergs strand, där det ersätter tidigare huvudnät. Både öster och väster om den aktuella sträckan är cykelinfrastrukturen förlagd på eller längs gatan, vilket gör att den nya sträckningen ansluter bättre till befintligt nät. Dessutom bedöms inte förutsättningarna vara goda att skapa ett fullvärdigt primärt stråk längs kanalen.



Anpassad dragning av primärt stråk i östra Hagastaden
Det primära nätet i östra Hagastaden anpassas efter bebyggelseplanerna och den planerade infrastrukturen.



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



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



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



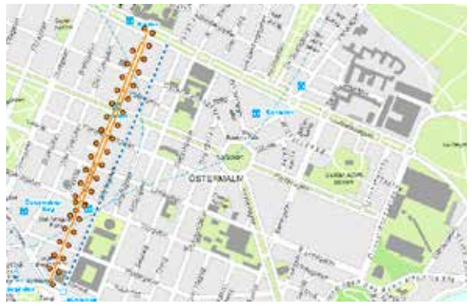
Det primära stråket i Frihamen blir del av huvudnätet
Frihamnen, som är en del av Norra Djurgårdsstaden, planeras för 1700 bostäder, och lokaler för kontor och service. Det föreslagna nya cykelnätet i Loudden ges en preliminär utformning som anger inriktningen för planeringen av cykelinfrastruktur i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



Huvudnätets dragning flyttas från Regeringsgatan till Malmskillnadsgatan och Döbelnsgatan
En ny koppling i huvudnätet föreslås längs Malmskillnadsgatan och Döbelnsgatan mellan Brunkebergstorg och Odengatan. Dragningen ersätter det nuvareande stråket på Regeringsgatan. Syftet är att tydliggöra en gen nord-sydlig cykelkoppling på Brunkebergsåsen mellan City och Vasastaden.



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



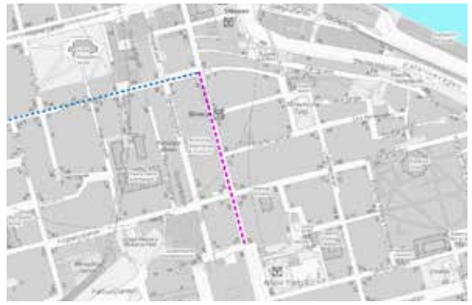
Det primära stråket flyttas från Strömgatan till Fredsgatan
Primärt stråk längs Strömgatan flyttas till Fredsgatan. Avstängningen av motorfordonstrafik på Fredsgatan har möjliggjort en ny attraktiv öst-västlig cykelkoppling på nedre Norrmalm, som ansluter naturligt till cykelstråket genom Kungsträdgården i öster och Tegelbacken/Klara Mälarstrand i väster. Det primära stråket utmed Strömgatans kaj föreslås omklassificeras och bli en del av huvudnätet.



Katarina Bangata ersätter parallell sträckning i huvudnätet
En ny länk i huvudnätet längs Katarina Bangata mellan Vintertullstorget och Gotlandsgatan ersätter tidigare sträckning längs Malmgårdsvägen. Sträckningen blir därmed genare och bättre anpassad till målpunkter i området och befintlig länk i huvudnätet längs Katarina Bangata västerut.



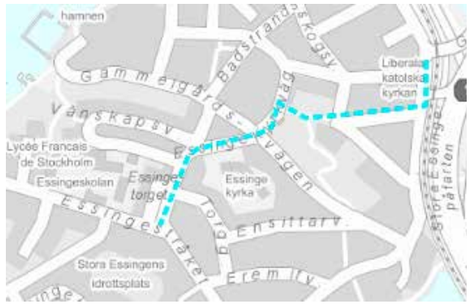
Götgatsbacken
Götgatan mellan Noe Arks gränd och S:t Paulsgatan är ett utpekat primärt stråk och en strategiskt viktig koppling, vars exakta dragning föreslås bli preliminär. Utredning pågår av möjliga lösningar för cykeltrafiken längs sträckan.



3.2 Nya stråk

I detta avsnitt redovisas förslag på nya primära stråk och länkar i huvudnätet, som kompletterar de befintliga näten i bilaga B3 i Cykelplan 2012 och förslagen på ändrade sträckningar i föregående avsnitt. I innerstaden föreslås 25 nya länkar i cykelnätet. I vissa områden med pågående eller planerad stadsutveckling och där vägnätet ännu inte är klart har sträckningarna en preliminär dragning som anger inriktningen för planeringen av cykelinfrastruktur i och i anslutning till områdena. Ett utpekat stråk eller koppling innebär en långsiktig ambition från stadens sida att förbättra cykelförutsättningarna längs den utpekade sträckan. Exakta dragningar, val av utformning och avvägningar gentemot andra planer, program, intressen och anspråk behöver göras i varje enskilt projekt och utifrån förutsättningarna på platsen.

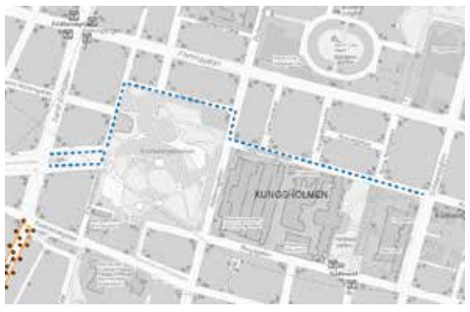
Ny koppling i huvudnätet till centrum på Stora Essingen
En ny koppling i huvudnätet föreslås längs bland annat Sällskapsvägen, som förbinder det primära stråket vid Essingeringen med Essingetorget. Dragningen är preliminär och flera sträckningsalternativ kan övervägas. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och förbättra tillgängligheten till centrala Stora Essingen för cykel.



Ny länk i huvudnätet parallellt med Essingeleden på Kungsholmen
En ny länk i huvudnätet föreslås parallellt med Essingeleden, och som förbinder de primära stråken längs Fredhällsparken och Lindhagensgatan. Det finns ett behov att göra cykelnätet på västra Kungsholmen mer finmaskigt med anledning av genomförd och planerad bebyggelse i området. Dragningen i bilden är preliminär och behöver anpassas till den nya bebyggelsen.



Huvudnätet längs Kungsholmsgatan förlängs
Delar av Kungsholmsgatan ingår idag i huvudnätet, som nu förlängs västerut, via Polhemsgatan, Parkgatan och Kronobergsgatan till Drottningholmsvägens början.
På så sätt förtydligas en gen koppling mellan City och Fridhemsplan över centrala Kungsholmen. Delar av sträckan har redan idag målad cykelbana.



Huvudnätet kompletteras på del av Kungsbro strand
En ny koppling föreslås mellan befintligt huvudnät på Kungsholmsgatan och primärt stråk på Kungsholms strandstig. Syftet är framför allt att underlätta tillgängligheten för cykeltrafik mellan strandstråket och Klarabergsgatan/Stockholms Centralstation.



Huvudnät för cykel i Hagastaden
En ny länk i huvudnätet föreslås längs den planerade Norra Hagaesplanaden. Sträckan kopplar i väster till Solnabron och i öster till den planerade gång- och cykelbron över Uppsalavägen med vidare koppling mot Albano.



Ny länk i huvudnätet längs Gävlegatan
En ny länk i huvudnätet föreslås längs Gävlegatan. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och underlätta gen tillgänglighet mellan Vanadisplan och Solna.



Ny koppling i huvudnätet längs norra Dalagatan
Delar av Dalagatan ingår i huvudnätet, som föreslås förlängas för att koppla till Station Odenplan på Vanadisvägen.



Upplandsgatan och Norrtullsgatan blir del av huvudnätet
En ny länk i huvudnätet föreslås mellan Norra Bantorget och Norrtull, längs Upplandsgatan och Norrtullsgatan. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och förbättra den nord-sydliga cykelkopplingen genom den centrala, högre belägna delen av Vasastaden. Dessutom förbättras tillgängligheten mellan målpunkter som Odenplan och den nya utformningen av Norrtull inom ramen för projekt Hagastaden.



Huvudnät runt Tegelbacken
Nya kopplingar i huvudnätet föreslås för att komplettera befintligt primärt nät på och runt Tegelbacken, och förtydliga alternativa vägval för cykeltrafik mellan östra och västra City. Det finns befintlig cykelinfrastruktur på stora delar av sträckan idag.



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



Ny länk i huvudnätet längs Olof Palmes gata
En ny öst-västlig länk i huvudnätet genom Norrmalm föreslås längs Olof Palmes gata, Brunkebergstunneln och David Bagares gata. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och möjliggöra en alternativ koppling mellan primära stråken på Vasagatan och Birger Jarlsgatan.



Ny länk i huvudnätet längs Jakobsbergsgatan
En ny länk i huvudnätet föreslås på Jakobsbergsgatan mellan Norrlandsgatan och Birger Jarlsgatan. Syftet är att tydliggöra en koppling mellan huvudnätet på Norrlandsgatan och det primära stråket på Birger Jarlsgatan.



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



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



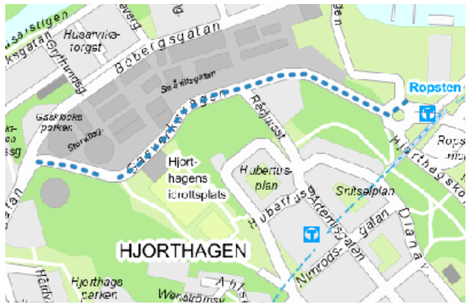
Huvudnät genom Norra Djurgården
En ny sträckning i huvudnätet föreslås längs i huvudsak Stora Skuggans väg mellan Ropsten och Roslagsvägen. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och tydliggöra en genare koppling mellan det primära stråket längs Roslagsvägen, via Frescati mot Norra Djurgårdsstaden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



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



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



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



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



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



Nytt huvudnät i Loudden
Inriktningen är att cirka 4000 bostäder ska byggas i Loudden, som är en del av Norra Djurgårdsstaden. Förutom bostäder är området tänkt att rymma kontor, handel, skola, förskolor, idrottsanläggningar samt torg och parker. De föreslagna nya cykelstråken i Loudden ges en preliminär dragning som anger inriktningen för planeringen av cykelinfrastruktur i och i anslutning till områdena.



Förlängt huvudnät längs Heleneborgsgatan
Den befintliga sträckningen av huvudnätet på Heleneborgsgatan förlängs och ansluter till huvudnätet i Münchensbacken/Skinnarbacken. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och sammanhängande.



Ny länk i huvudnätet i anslutning till Hornstull
En ny koppling i huvudnätet föreslås som länkar samman Lignagatan/Skarpskyttestigen och Hornsgatan vid Hornstull. Syftet är att förtydliga en gen koppling mellan Hornstulls strand och det primära nätet i korsningen Hornsgatan/ Långholmsgatan. Det finns befintlig cykelinfrastruktur på merparten av sträckan idag.



Ny länk i huvudnätet längs Krukmakargatan och S:t Paulsgatan
En ny sträckning i huvudnätet föreslås längs Krukmakargatan, Timmermansgatan och S:t Paulsgatan mellan Ringvägen och Götgatan. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och förtydliga en cykelkoppling parallellt med det primära stråket längs Hornsgatan.



Bondegatan blir del av huvudnätet
En ny länk i huvudnätet föreslås längs Bondegatan mellan Götgatan och Tegelviksgatan. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och förbättra tillgängligheten till och från målpunkter i form av bland annat planerade nya bostäder i kvarteret Persikan på Östra Södermalm.



4 Söderort


Reviderade stråk
Föreslaget primärt stråk
Föreslaget huvudnät
Borttaget stråk
Ungefärligt primärt stråk
Ungefärligt huvudnät
Strategisk koppling

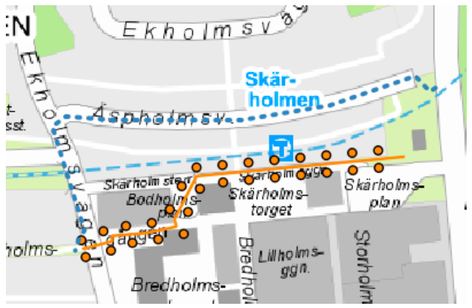
4.1 Ändrade stråk

I detta avsnitt redovisas primära stråk och kopplingar i huvudnätet som föreslås få ny dragning i den reviderade cykelplanen. Nätet kan också föreslås klassas om mellan primärt nät och huvudnät. I söderort föreslås tolv sådana ändringar. Stråk och kopplingar som inte redovisas nedan har kvar sin nuvarande dragning och klassificering enligt bilaga B3 i Cykelplan 2012. Ett utpekat stråk eller koppling innebär en långsiktig ambition från stadens sida att förbättra cykelförutsättningarna längs den utpekade sträckan. Exakta dragningar, val av utformning och avvägningar gentemot andra planer, program, intressen och anspråk behöver göras i varje enskilt projekt och utifrån förutsättningarna på platsen.

Björksätravägen ersätter parallell länk i huvudnätet
En ny länk i huvudnätet föreslås längs Björksätravägen, mellan de båda anslutningarna till Skärholmsvägen. Den nya sträckningen föreslås ersätta befintlig som går genom parkområdet. Syftet är bättre tillgänglighet till målpunkter i form av bland annat nya planerade bostäder i området. Det befintliga parkstråket är fortsatt en viktig lokal cykelkoppling, inte minst för barns cykling då den är trafikseparerad.



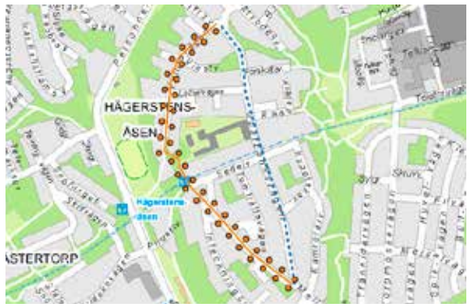
Huvudnätet flyttas till Äspholmsvägen
Den öst-västliga länken i huvudnätet på Skärholmstorget flyttas till parallella Äspholmsvägen. Skärholmstorget är fortfarande en viktig målpunkt för cykeltrafik, men bedöms inte lämpligt för genomfart.



Primärt stråk längs Sjöviksbacken blir huvudstråk
Den södra delen av Sjöviksbacken är idag utpekad som primärt stråk, tillsammans med en koppling genom kvarteret Packrummet. Den nämnda kopplingen utgår då den är svår att kombinera med de befintliga gatornas karaktär och sträckning i de nybyggda kvarteren. Genom att den södra delen av Sjöviksbacken i samband med det ändrar klassificering blir hela gatan del av huvudnätet.



Sparbanksvägen ersätter parallell dragning av huvudnätet
En ny länk i huvudnätet föreslås längs Sparbanksvägen genom Hägerstensåsen. Den nya sträckningen föreslås ersätta befintlig längs Valutavägen och Mellanbergsvägen. Syftet är bättre tillgänglighet till målpunkter i form av bland annat centrumfunktioner och skola.



Ändrade cykelnät i Västberga industriområde
Befintligt primärt stråk längs Drivhjulsvägen klassificeras om till huvudnät, samtidigt som Västberga Allé i sin helhet föreslås bli primärt stråk inklusive den nya bron. Den nya länken i huvudnätet kopplar därmed naturligt till huvudnätet på Sjöviksbacken och det primära stråket kopplar till Södertäljevägen. Det primära stråk som pekats ut med tänkt lösning på järnvägsbron mellan Årstaberg och Älvsjö utgår, då bron byggdes utan en cykellösning.



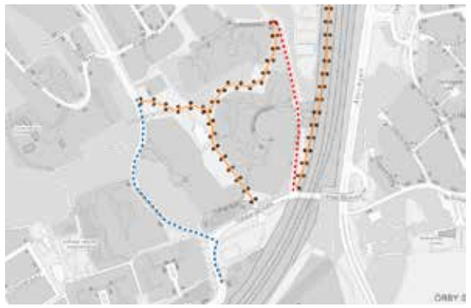
Ny dragning i huvudnätet genom Stora sköndal
Idag är Stora Sköndals väg del av huvudnätet. Den ersätts av en ny koppling mellan Sandåkravägen och William Lindbloms väg. Syftet är en bättre anpassning till målpunkter och planering av ny bebyggelse i området. Nätets sträckning är preliminär och kan komma att anpassas något inom ramen för stadsbyggnadsprojektet.



Huvudnät blir primärt nät längs Gamla Tyresövägen
Den södra delen av Gamla Tyresövägen, som idag är del av huvudnätet, uppgraderas till primärt stråk för tydligare koppling till befintligt primärt stråk längs Flatenvägen och Sandåkravägen.



Det primära stråket på Apelsinstigen flyttas till Toffelbacken
Primära stråkets dragning flyttas från Apelsinstigen till Toffelbacken i Solberga och får på så sätt en rakare och mer orienterbar sträckning.



Det primära stråket till Älvsjö station flyttas till Mässvägen och Magelugnsvägen
Det primära stråket till Älvsjö station får en ny dragning längs Mässvägen och Magelungsvägen. På så vis kan cykeltrafiken som har målpunkter öster och väster om centrala Älvsjö framöver ledas runt stationsområdet. Befintlig sträckning blir istället del av huvudnätet för att tydliggöra och säkerställa tillgängligheten för cykel till stationen och cykelparkeringsgaraget.



Anpassat cykelnät på Årstafältet
Cykelstråken på Årstafältet illustreras genom det lokala planeringsunderlag för cykel som tagits fram inom stadsutvecklingsprojektet på Årstafältet. Dragningarna är preliminära och anger inriktningen för planeringen av cykelinfrastruktur i och i anslutning till området.



Primärt stråk genom Storängsparken blir del av huvudnätet
Det befintliga primära stråket genom Storängsparken i Årsta ändras till att bli en del i huvudnätet. Fokus de närmaste åren kommer vara att bygga ut och förstärka stråket längs Årstabergsvägen och och parallellt med järnvägen i riktning mot Årstabron. Dessutom bedöms genomförbarheten för ett fullvärdigt primärt stråk vara svår i nuvarande sträckning, framför allt längs naturreservatet norr om Årstagårds bollplan.



Huvudnätet genom Hemskogen flyttas
Huvudnätets sträckning genom Hemskogen mellan Stureby och Enskedefältet föreslås utgå, då det inte bedöms vara nödvändigt för maskvidden på nätet. Det befintliga parkstråket är fortsatt en viktig lokal cykelkoppling, inte minst för barns cykling då den är trafikseparerad.



4.2 Nya stråk

Här redovisas förslag på nya primära stråk och länkar i huvudnätet, som kompletterar de befintliga näten i bilaga B3 i Cykelplan 2012 och förslagen på ändrade sträckningar i föregående avsnitt. I söderort föreslås 30 nya sträckningar. I vissa områden med pågående eller planerad stadsutveckling och där vägnätet ännu inte är klart har de en preliminär dragning som anger inriktningen för planeringen av cykelinfrastruktur i och i anslutning till områdena. Ett utpekat stråk eller koppling innebär en långsiktig ambition från stadens sida att förbättra cykelförutsättningarna längs den utpekade sträckan. Exakta dragningar, val av utformning och avvägningar gentemot andra planer, program, intressen och anspråk behöver göras i varje enskilt projekt och utifrån förutsättningarna på platsen.

Ny preliminär sträckning i huvudnätet i Sjöviksvägens förlängning
En ny koppling i huvudnätet föreslås i Sjöviksvägens förlängning, över Södertäljevägen, via Liljeholmstorget och längs Trekantsvägen till Liljeholmsstranden. Syftet är att koppla det nybyggda Årstadal med planerad bebyggelse i Lövholmen via centrumfunktionerna på Liljeholmstorget. Kopplingen är markerad som preliminär och den exakta dragningen bör hanteras i samband med planeringen av Södertäljevägen som urbant stråk och överdäckning av tunnelbanan med ny bebyggelse.



Förlängt huvudnät längs Årstaängsvägen runt kajen
Den befintliga huvudnätslänken på Årstaängsvägen förlängs och fortsätter i en preliminär dragning längs kajen vid Lövholmen och ansluter mot primärt stråk vid korsningen Lövholmsvägen/Gröndalsvägen. Det finns ett behov att göra cykelnätet mer finmaskigt och heltäckande med anledning av genomförd och planerad bebyggelse i området, och cykling längs kajen bedöms vara attraktivt inte minst för rekreativ cykling.



Ny länk i huvudnätet längs Vårbergsvägen
En ny länk i huvudnätet föreslås på Vårbergsvägen i Skärholmen. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och förstärka cykelmöjligheterna i gatunätet och därmed tillgängligheten till målpunkter i form av bostäder, skolor och idrottsplatser.



Skärholmsvägen blir del av huvudnätet
En ny koppling i huvudnätet föreslås på Skärholmsvägen mellan Smistavägen och trafikplats Bredäng. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och förstärka cykelmöjligheterna i gatunätet längs en huvudgata med exploateringsplaner.



Bredängsvägen blir del av huvudnätet
En ny länk i huvudnätet föreslås på Bredängsvägen och Ålgrytevägen mellan primära stråket vid trafikplats Bredäng i söder och befintligt huvudstråk i norr. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och förstärka tillgängligheten för cykeltrafik i gatunätet i ett område med exploateringsplaner.



Störtloppsvägen blir del i huvudnätet
En ny koppling i huvudnätet föreslås på Störtloppsvägen och Lugntorpsvägen, mellan Slättgångsvägen och det primära stråket längs Södertäljevägen. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och förstärka tillgängligheten till målpunkter i området, som centrumfunktioner och skola, med koppling till det primära nätet.



Ny länk i huvudnätet längs Västertorpsvägen
En ny länk i huvudnätet föreslås på Västertorpsvägen mellan Slättgårdsvägen och Personnevägen. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och förstärka tillgängligheten till målpunkter i området.



Ny länk i huvudnätet längs Telefonvägen
En ny länk i huvudnätet föreslås på Telefonvägen, mellan Telefonplan och Svandammsplan. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och förstärka tillgängligheten till målpunkter i området.



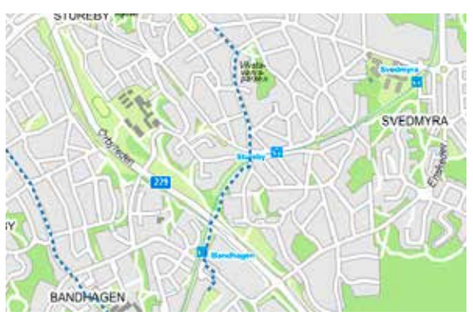
Förlängt huvudnät längs Folkparksvägen
Den befintliga delen av huvudnätet på Folkparksvägen förlängs söderut för att koppla till primära stråk på Götalandsvägen, för en genare koppling mellan Älvsjö och norrut mot Södertäljevägen.



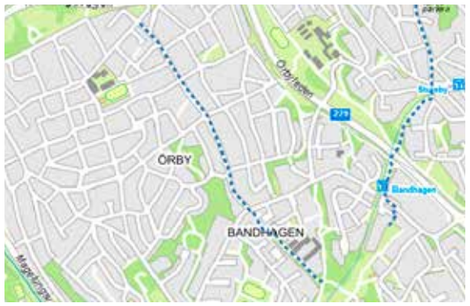
Ny koppling på huvudnätet längs Johan Skyttes väg
Johan Skyttes väg mellan Älvsjövägen och Långbrodalsvägen blir del av huvudnätet. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och möjliggöra en genare och tydligare koppling mot Älvsjö centrum och station.



Bandhagsvägen blir del av huvudnätet
En ny länk i huvudnätet föreslås längs Bandhagsvägen, Sävenäsgatan och parkstråk, mellan huvudnätet på Tussmötevägen och det primära nätet längs med Örbyleden. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och öka tillgängligheten till målpunkter som tunnelbanestationer och idrottsplats.



Årdalsvägen blir del av huvudnätet
En ny koppling i huvudnätet föreslås längs Årdalsvägen, mellan Gamla Huddingevägen och Skebokvarnsvägen. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och möjliggöra en genare och tydligare koppling mellan Bandhagen och Örby.



Ny länk i huvudnätet längs Hagsätravägen
En ny länk i huvudnätet föreslås längs Hagsätravägen, mellan Rågsvedsvägen i söder och befintligt primärt stråk mellan Huddinge och Gullmarsplan i norr. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och möjliggöra ett alternativt stråk med fler målpunkter parallellt med primära stråket längs Örbyleden.



Huvudnät för cykel genom Hagsätra
En ny länk i huvudnätet föreslås längs Olshammarsgatan, Vintrosagatan och Porlabacken som förbinder befintligt primärt stråk längs Huddingevägen och föreslagen huvudnätslänk på Hagsätravägen. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och öka tillgängligheten till målpunkter som centrumfunktioner och tunnelbana.



Ny sträckning i huvudnätet genom Majroskogen
En ny sträckning i huvudnätet föreslås mellan Örbyleden och Nynäsvägen, genom Majroskogen och längs med Tallkrogsvägen. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt med genare radiella kopplingar mellan delar av söderort och centrala Stockholm. Cykling genom skogen bedöms vara attraktivt inte minst för rekreativ cykling.



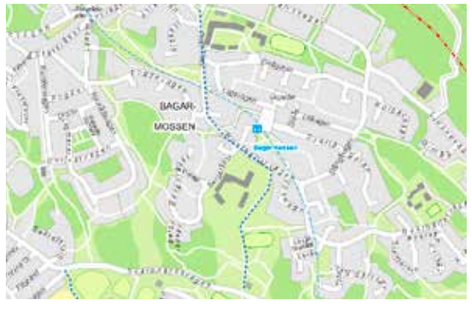
Huvudnät på Kärrtorpsvägen och Ystadsvägen
Östra Söderort har relativt glest med utpekade cykelstråk. En ny koppling i huvudnätet föreslås längs Kärrtorpsvägen och Ystadsvägen, som ansluter till Malmövägen i norr och stråk vid Sara Moraeas väg i söder. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och förbättra tillgängligheten till målpunkter som centrum, tunnelbana och idrottsplats.



Ny länk i huvudnätet förbi Kärrtorps IP
Östra Söderort har relativt glest med utpekade cykelstråk. En ny länk i huvudnätet föreslås förbi Kärrtorps IP, mellan Kärrtorpsvägen och befintligt nät på Sockenvägen. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och förbättra tillgängligheten till målpunkter i området.



Ny sträckning i huvudnätet längs Rusthållarvägen
Östra Söderort har relativt glest med utpekade cykelstråk. Huvudnätet föreslås kompletteras genom centrala Bagarmossen för att förbinda befintligt nät längs Sockenvägen i norr med det primära stråket längs Skarpnäcksvägen i söder. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och förbättra tillgängligheten till målpunkter i området, som centrum, skolor och bolllplan.



Skarpnäcks allé blir del av huvudnätet
Östra Söderort har relativt glest med utpekade cykelstråk. En ny koppling i huvudnätet föreslås längs Skarpnäcks allé. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och förbättra tillgängligheten till centrala Skarpnäck.



Ny länk i huvudnätet längs Lingvägen
En ny länk i huvudnätet föreslås på Lingvägen från Örbyleden till Farstavägen, med vidare koppling till det primära stråket längs Nynäsvägen. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt. Längs stora delar av sträckan planeras cykelinfrastruktur inom redan beslutade exploateringsprojekt och pågående detaljplaner.



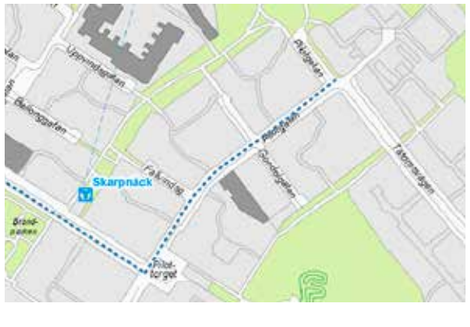
Mårbackagatan och Larsbodavägen blir del i huvudnätet
Farsta är utpekat som fokusområde i Stockholms översiktsplan.En ny länk i huvudnätet föreslås som en ”ringled” för cykel längs Mårbackagatan och Larsbodavägen med anslutning till Farsta Centrum. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och stärka tillgängligheten för cykeltrafik i ett område som är föremål för stadsutveckling.



Selmedalsvägen blir del av huvudnätet
En ny koppling i huvudnätet föreslås på Selmedalsvägen från cirkulationsplats med Hägerstensvägen till korsningen med Hägerstensvägen vid Mälarhöjdens t-banestation. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och möjliggöra en cykelkoppling parallellt med pendlingsstråket längs Hägerstensvägen.



Ny länk i huvudnätet längs Pilotgatan
Östra Söderort har relativt glest med utpekade cykelstråk. En ny huvudnätskoppling föreslås längs del av Pilotgatan i Skarpnäck. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och förbättra tillgängligheten till centrala Skarpnäck.



Ny koppling i huvudnätet längs Flygledargatan
Östra Söderort har relativt glest med utpekade cykelstråk. En ny huvudnätskoppling föreslås mellan Gamla Tyresövägen och Skarpnäcks Allé, längs Flygledargatan och Horisontvägen. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och förbättra tillgängligheten till centrala Skarpnäck.



Ny sträckning i huvudnätet över Nytorps gärde
Östra Söderort har relativt glest med utpekade cykelstråk. En ny sträckning i huvudnätet föreslås över Nytorps Gärde, från Malmövägen, via Ystadsgatan, tvärs Nytorps gärde, och fram till Åstorpsringen. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt i ett område med planerad ny bebyggelse.



Skagersvägen blir del i huvudnätet
En ny länk i huvudnätet föreslås på Skagersvägen i Årsta. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och förbättra kopplingen från norra Årsta till det primära stråket längs Johanneshovsvägen.



Utvecklat huvudnät längs Sköntorpsvägen
Befintlig huvudnätskoppling på Sköntorpsvägen slutar idag på bron över Johanneshovsvägen. Nätet föreslås förlängas österut fram till Gullmarsplan, för bättre tillgänglighet till centrumfunktioner och kollektivtrafik.



Ny länk i huvudnätet längs Karusellvägen
Karusellvägen i Västberga föreslås bli en del av huvudnätet. Stråket blir en naturlig förlängning av befintligt nät på södra sidan av Södertäljevägen/E4, och ansluter till föreslaget primärt stråk längs Västberga Allé.



Söderarmsvägen blir del av huvudnätet
En ny sträckning på huvudnätet förslås längs Söderarmsvägen i Kärrtorp. Syftet är att komplettera och på sikt ersätta dagens sträckning genom Kärrtorpsparken. Det bör även fortsättningsvis vara möjligt att cykla genom parken.



Hammarby kaj blir del av huvudnätet
En ny koppling i huvudnätet föreslås längs Kölnagatan och Hammarby kaj, som ansluter till befintligt nät väster om Skanstullsbron på Årstavikens södra sida. På delar av sträckan finns befintlig cykelinfrastruktur.

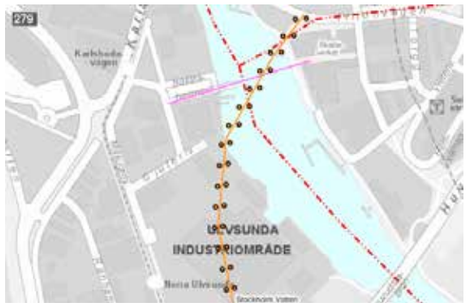


5 Strategiska kopplingar

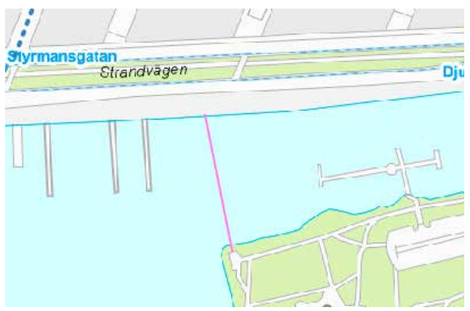
Strategiska kopplingar är en ny kategori av stråk i cykelplanen. Några av de föreslagna strategiska kopplingarna sammanfaller med tidigare särskilda objekt, men flera är nya med inriktningen att åskådliggöra ett önskat samband eller korridor mellan olika målpunkter där cykelinfrastruktur idag helt eller delvis saknas och där den exakta dragningen inte är fastlagd.

I flera fall är syftet med kopplingen att överbrygga barriärer i form av vatten eller infrastruktur. Stockholm är byggd på öar, med vatten som naturliga barriärer i stadslandskapet. För en stad som hänger samman krävs infrastruktur som överbrygger dessa. Flertalet av de viktigaste broarna som binder ihop Stockholm över innerstadssnittet och Saltsjö-Mälarsnittet är högbroar som utgör viktiga kopplingar för såväl motorfordons-spårbunden och gång- och cykeltrafik. De kopplingarna bör finnas kvar, inte minst då de ofta är centrala länkar i exempelvis pendlingsnätet för cykel. Dessa bör dock kunna kompletteras med fler broar för enbart gång- och cykeltrafik. På vissa platser finns intressanta kopplingar som kräver höga broar, och på andra kan låga öppningsbara gång- och cykelbroar fylla en funktion både som strategiska länkar i ett övergripande cykelnätet och för att binda samman stadsdelar för trafik av mer lokal karaktär.

Strategisk koppling Ulvsunda-Solna strand
Det tidigare schematiskt utritade huvudstråket över Bällstaviken ersätts av en strategisk koppling mellan Bällsta hamn och Solna strand.



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



Strategisk koppling Hammarby Sjöstad-Södermalm
Hammarby Sjöstad är administrativt del av stadsdelen Södermalm. Ändå saknas en fast förbindelse mellan sjöstaden och Södermalm öster om Skanstull. En gång- och cykelbro med ungefär samma målpunkter som dagens färjeförbindelse skulle binda ihop stadsdelen och avlasta framför allt Skansbron som är ett huvudstråk i cykelplanen med som mest 8000 cykelpassager per dag.

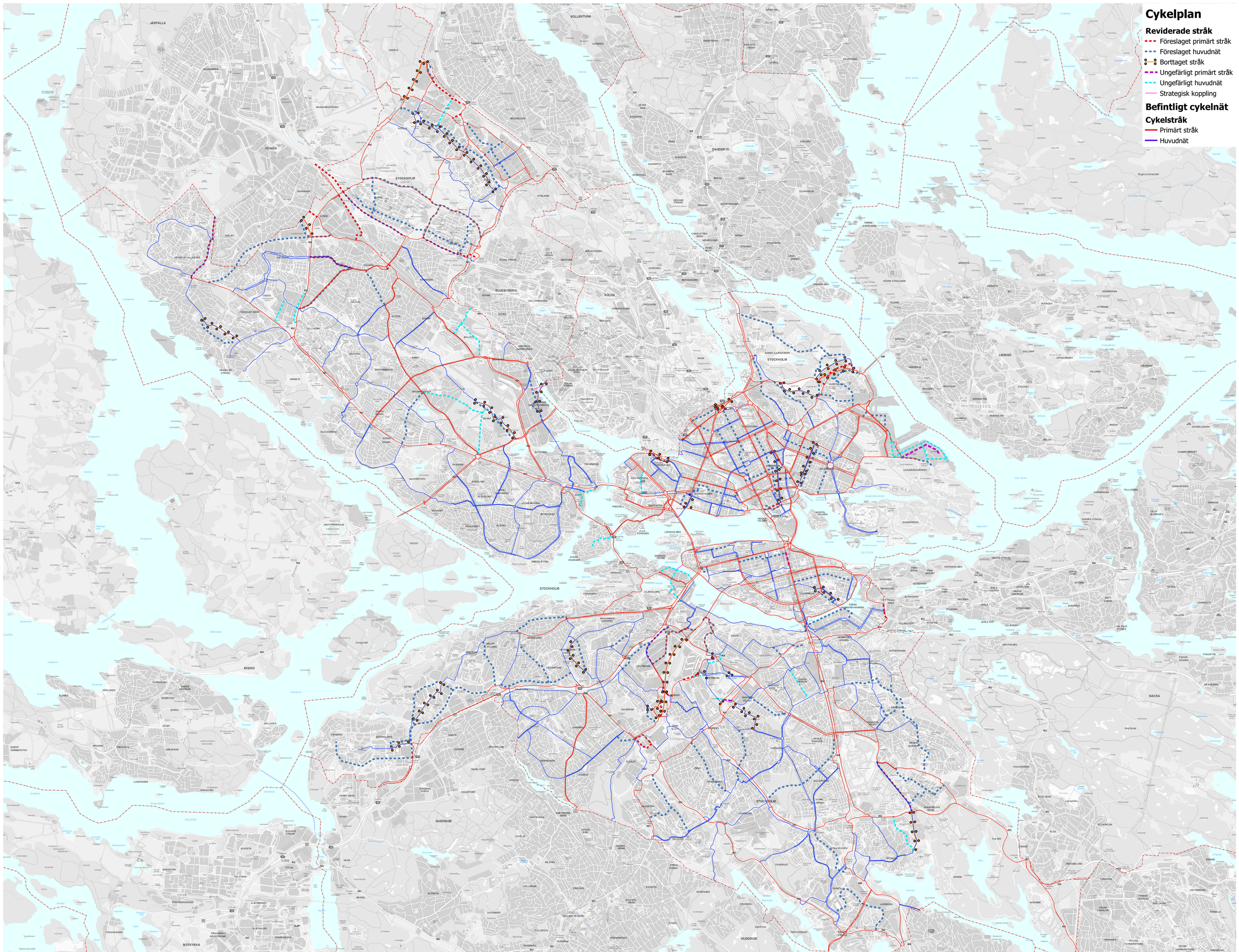


Strategisk koppling Hammarby Sjöstad-Nacka
Det saknas en förbindelse längs vattnet mellan Henriksdalshamnen/Hammarby Sjöstad och Saltsjöqvarns kaj i Nacka vilket gör att de båda områdena blir väldigt åtskilda. En koppling längs vattnet skulle vara gen, utan höjdskillnader och med stora rekreativa värden. Cyklister och gående skulle kunna ta sig mellan stadsdelarna utan att behöva passera trafikplats Henriksdal på Värmdövägen. Idag finns en befintlig smal brygga längs bergssidan.



Strategisk koppling Lövholmen- Bergsunds strand
Det finns i dagsläget endast två förbindelser mellan Söderort och Södermalm väster om Skanstull – Årstabron och Liljeholmsbron. Den förstnämnda har som mest 4000 cykelpassager per dag och höga gångflöden på en oseparerad smal gc-bana. Den sistnämnda har som mest över 13 000 cykelpassager per dag och höga gångflöden på underdimensionerade gång- och cykelbanor. Samtidigt byggs nya bostäder vid Liljeholmskajen och planering pågår av Lövholmen. En ny gång- och cykelbro över Liljeholmsviken skulle både kunna avlasta Liljeholmsbron och knyta ihop staden när innerstaden växer utanför tullarna.




Cykelplan
Reviderade stråk
Föreslaget primärt stråk
Föreslaget huvudnät
Borttaget stråk
Ungefärligt primärt stråk
Ungefärligt huvudnät
Strategisk koppling
Befintligt cykelnät
Cykelstråk
Primärt stråk
Huvudnät
STOCKHOLM
SOLLENTUNA
SOLNA
SUNDBYBERG
HUDDINGE
NACKA
EKERÖ
JÄRFÄLLA
BOTKYRKA
DANDERYD
LIDINGÖ