

**Handläggare**  
Joakim Boberg  
08-508 26 392

**Till**  
Trafiknämnden  
2021-04-22

## Översyn cykelplan. Svar på uppdrag från kommunfullmäktige och beslut om remiss

### Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner kontorets uppföljning av arbetet med Cykelplan 2012.
2. Trafiknämnden godkänner att förslag till reviderad cykelplan för Stockholms stad och förslag på nya och ändrade cykelstråk skickas på remiss enligt bifogad sändlista.
3. Trafiknämnden beslutar om omedelbar justering.

Gunilla Glantz  
Förvaltningschef

Mattias Lundberg  
Avdelningschef

Mikael Ranhagen  
Enhetschef

### Sammanfattning

I budget för Stockholms stad 2018 gavs trafiknämnden i uppdrag att påbörja en översyn av stadens cykelplan, som är en av flera tematiska fördjupningar av *Framkomlighetsstrategin*. Översynen har resulterat i ett förslag på reviderad cykelplan, Cykelplan för Stockholm 2021 – Cykelstaden, som utgör bilaga 1.

Syftet med cykelplanen är att lägga fast en långsiktig inriktning för cykelplaneringen i Stockholms stad. Det övergripande målet bör

fortsatt vara att öka såväl antalet som andelen cyklister genom att göra det enklare och säkrare att cykla. Visionen i stadens cykelstrategi beskriver en cykelstad där alla kan ta sig fram på ett säkert och tryggt sätt.

Cykelplanen pekar ut sex inriktningar för stadens cykelplanering. De bidrar till och följs upp genom preciserade mål, och utgör grunden för de åtgärdsområden som syftar till genomförande av planen. Vidare har förslag på nya och ändrade cykelstråk i Stockholms stad tagits fram, vilka redovisas i bilaga 1b.

Stockholms nuvarande cykelplan från 2012 innehåller mål och indikatorer för cykling i Stockholm, samt åtgärder som ska bidra till att uppfylla cykelplanens syfte och mål. I bilaga 2 görs en bedömning av i hur hög utsträckning målen och indikatorerna uppnåtts. Dessutom redovisas status på åtgärderna i handlingsplanerna.

Cykelplanens mål, planeringsinriktningar och åtgärder är i linje med stadens vision och översiktsplan, bidrar till uppfyllelse av framkomlighetsstrategin och klimathandlingsplanen, liksom till regionala, nationella och globala mål om cykling och hållbar samhällsutveckling.

## **Bakgrund**

### **2012 års cykelplan**

*Cykelplan Stockholm 2012* antogs av kommunfullmäktige 2013-02-18. Planen beskrev hur staden skulle arbeta utifrån den huvudsakliga inriktningen 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 med ett sammanhängande nätverk av cykelvägar.

Cykelplanen är en av flera tematiska fördjupningar av *Framkomlighetsstrategin*, i vilken en bärande del är att fler människor och mer gods ska kunna förflyttas genom att fler använder kapacitetsstarka färdmedel, det vill säga kollektivtrafik, cykel och gång, samt godsfordon med hög beläggning.

I planen angavs den prioritetsordning för utbyggnad av pendlingsnätet, som varit den huvudsakliga utgångspunkten för investeringsplaneringen och genomförandet av cykelåtgärder mellan 2012-2018, och som slutredovisades till trafiknämnden 2019-11-14. En betydande del av cykelplanens mest prioriterade

åtgärder har genomförts under perioden.

Kartorna nedan ger en överblick över trafikkontorets cykelinvesteringsprojekt mellan 2012 och mars 2021 i innerstaden, västerort och söderort, med undantag för projekt som är i tidigt utredningsskede. ”Planerade cykelprojekt” är åtgärder med inriktningsbeslut. ”Pågående cykelprojekt” har genomförandebeslut, varav en del är i entreprenadskede.

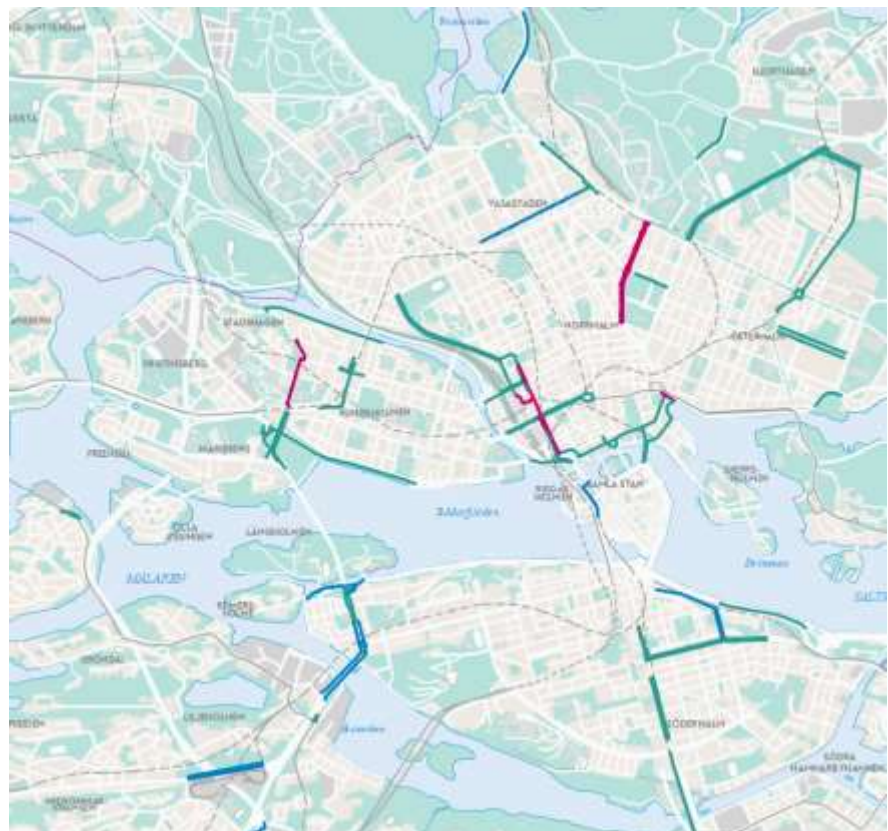
Avslutade cykelprojekt



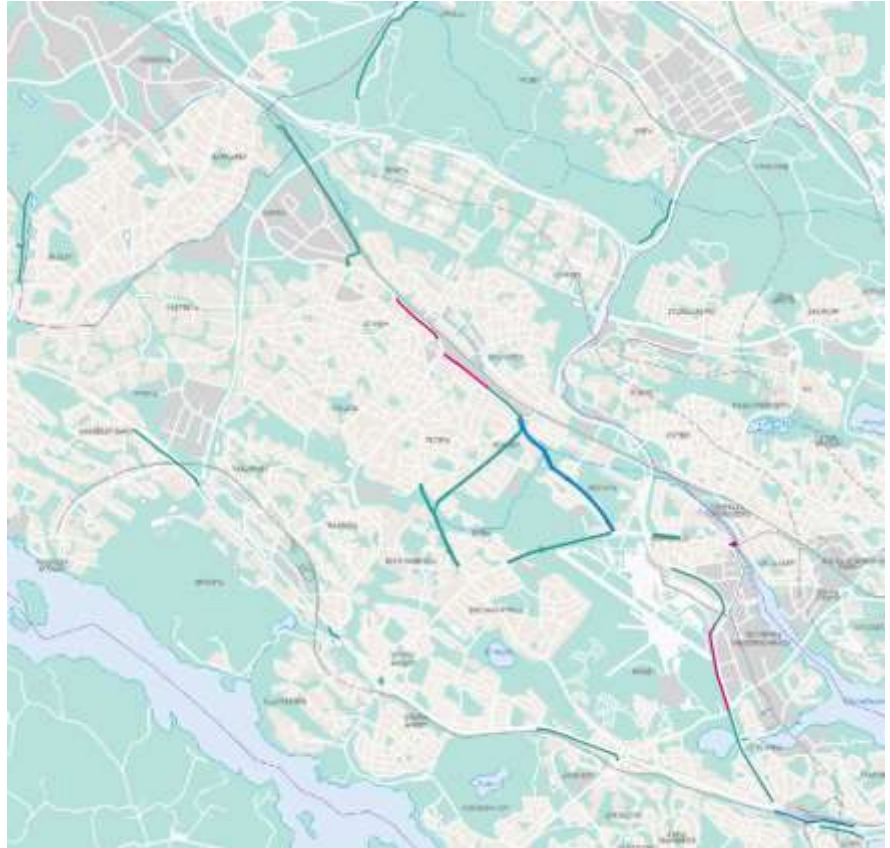
Pågående cykelprojekt



Planerade cykelprojekt



*Bild 1: Färdigställda, pågående och planerade cykelåtgärder i innerstaden. Uppdaterad till och med mars 2021.*



*Bild 2: Färdigställda, pågående och planerade cykelåtgärder i västerort. Uppdaterad till och med mars 2021.*



*Bild 3: Färdigställda, pågående och planerade cykelåtgärder i söderort. Uppdaterad till och med mars 2021.*

De övergripande målen om att göra det enkelt och säkert att cykla samt att öka andelen cyklister kompletterades i planen av specificerade mål och indikatorer. Cykelplanen innehöll dessutom ett antal åtgärder inom olika delområden som skulle bidra till genomförande av planen.

### Uppdraget att göra en översyn av cykelplanen

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. I uppdraget framgår att cykelplanen ska fokusera på utformning av kompletta nätverk av cykelbanor som skapar möjligheter för alla att känna sig trygga på stadens infrastruktur för cykling.

Trafikkontoret har konstaterat att cykelplanens huvudsakliga inriktning överlag fortfarande är 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 tillkommer bland annat tydligare planeringsinriktningar och målen har utvecklats.

Vidare framgår hur staden ska arbeta med åtgärdsområden för att följa planeringsinriktningarna och uppnå målen, samt inriktningen för kommande utredningsbeslut för fortsatt utbyggnad av cykelinfrastrukturen.

### Ärendets beredning

Uppföljning av cykelplanens mål och indikatorer samt handlingsplanens åtgärder har tagits fram inom trafikkontoret, i samråd med Stockholm Parkering AB.

Förslag till reviderad cykelplan har tagits fram inom trafikkontoret. Informellt tidigt samråd av förslagen till nya och ändrade stråk har skett med stadsbyggnadskontoret, exploateringskontoret och stadsdelsförvaltningarna.

Dialog- och förankringsarbetet har försvårats av de anpassade arbetsformerna på grund av pandemirestriktionerna och har därigenom inte kunnat utföras i den omfattning som varit avsett från början.

## **Analys och konsekvenser**

Cykelplanen syftar till att det ska bli enklare och säkrare att cykla i Stockholm och att alla kan ta sig fram på cykel på ett säkert och tryggt sätt – van som ovan, ung som gammal.

Det finns många positiva konsekvenser av att i linje med cykelplanen satsa på att underlätta för cykling, både för samhället och för den enskilde stockholmaren. Det ökar rörelsefriheten och flexibiliteten i resandet, och bidrar till välmående för individen och bättre folkhälsa. Det bidrar till förbättrad ljudmiljö och god luftkvalitet i staden, och därmed till ett attraktivt stadsliv. Då cykeln är ett yteffektivt färdmedel kan trafiken totalt sett flyta bättre. Dessutom är kostnaden för en resa med cykel låg för både individen och samhället.

En högre andel och större antal cyklister är i linje med stadens Vision 2040 och översiktsplan och bidrar till uppfyllelse av framkomlighetsstrategin, strategin om offentliga rum och klimathandlingsplanen, liksom flera regionala, nationella och globala mål om cykling, trafik, miljö, folkhälsa och en hållbar utveckling.

## **Förslaget till reviderad cykelplan**

### **Syfte och mål**

Syftet med cykelplanen är att lägga fast en långsiktig inriktning för cykelplaneringen i Stockholms stad, sätta mål för cykeltrafikens utveckling och ange inriktningen för de åtgärder som krävs för att nå målen.

De långsiktiga målen i den befintliga planen är satta till 2030. Den reviderade planen blickar mot 2040, för att ha samma planeringshorisont som Stockholms stads Vision 2040 och översiktsplan.

Den nuvarande cykelplanen från 2012 har ett huvudsakligt fokus på arbetspendling. Inriktningen har tydligt bidragit till den satsning som inletts på en nödvändig utbyggnad av det mest prioriterade cykelnätet. Satsningarna börjar nu ge effekt, och ser ut att förstärka den långsiktigt uppåtgående trenden för cyklingen i Stockholms stad. Cykeltrafiken ökar för varje år och cykeln som transportmedel har fått högre prioritet i trafikplaneringen. Potentialen är fortsatt stor. Hälften av stockholmarna har mindre än 30 minuters cykelväg till jobbet, och en tredjedel mindre än 15 minuter.

Det långsiktiga övergripande målet bör fortsatt vara att öka såväl antalet som andelen cyklister genom att göra det enklare och säkrare att cykla. Visionen i stadens cykelstrategi beskriver en cykelstad där alla kan ta sig fram på ett säkert och tryggt sätt.

I den reviderade planen föreslås i linje med detta att Stockholm tar nästa steg som cykelstad med ett utökat fokus och ett bredare anslag för att underlätta vardagscykling i bred bemärkelse. I detta kan ingå cykling till och från arbete och studier, barns och föräldrars cykling till skola och fritidsaktiviteter, liksom inköps- och andra service- och besöksresor med cykel – vardag som helg.

Cykeln är både ett transportmedel och en del i ett attraktivt stadsliv. En större mångfald av såväl cyklister som fordon ställer krav på en fortsatt ambitiös utbyggnad av cykelinfrastruktur och noggrann utformning av såväl cykelbanor som blandtrafikmiljöer.

Planen pekar ut det huvudsakliga cykelnätet, som består av primära stråk och huvudnät, vilka kompletteras med det lokala nätet. Den befintliga cykelplanens pendlingsstråk ligger i stort fast, men föreslås byta namn till *primära cykelstråk (primära stråk, primärt cykelnät)*, för att bättre spegla planens utökade fokus på vardagscykling. Breda cykelbanor med bra framkomlighet, anpassade trafiksignaler och hög standard på drift och underhåll är kvaliteter som underlättar inte bara för arbetsresor, utan för alla slags cykelresor oavsett ärende.

Den rekommenderade standarden och utformningen på olika delar av nätet har setts över. Vissa mindre justeringar och tillägg föreslås för att möjliggöra en framkomlig, trygg och säker infrastruktur för alla cyklister och en mångfald av fordon. Bland annat införs cykelgata som begrepp och planeringsverktyg.

### Varför underlätta för cykling?

Planen lyfter fram ett antal huvudsakliga skäl för att underlätta för cykling såväl för samhället som för den enskilde, vilka utgör grunden och utgångspunkten för övervägandena i planen.

- **Enkelt och pålitligt.** Cykeln är ett enkelt, pålitligt och smidigt transportmedel som kan användas för olika typer av resor och av personer i alla åldrar. Den ger rörelsefrihet och möjliggör för människor att ta sig från dörr till dörr i egen takt.

- **Miljövänligt.** Ökad cykling bidrar positivt till samhällsmål om minskad klimatpåverkan, förbättrad ljudmiljö och god luftkvalitet – såväl globalt som nationellt och lokalt.
- **Hälsofrämjande.** Cykling kan på flera sätt bidra till välmående för individen och bättre folkhälsa. Regelbunden fysisk aktivitet som att cykla eller gå är tydligt kopplat till lägre risk att dö i förtid. En ökad andel cykeltrafik kan även bidra till bättre folkhälsa genom lägre nivåer av buller och luftföroreningar i städerna.
- **Attraktivt stadsliv.** Ju tätare och mer gång- och cykelvänlig en stad är, desto fler går och cyklar. Cykeln bidrar i sin tur till attraktivare stadsmiljöer genom att vara tyst, utsläppsfri och ta liten plats. Genom att cyklister har kontakt med omgivningen och lätt kan stanna längs vägen kan de både ta del av och bidra till ett tryggare stadsliv.
- **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 samt godstrafik med hög beläggning för att transportsystemet fortsatt ska kunna fungera effektivt.
- **Ekonomiskt hållbart och effektivt.** 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.

### Planeringsinriktningar

Utifrån argumenten för att underlätta för cykling pekar cykelplanen ut sex inriktningar för stadens cykelplanering. De bidrar till och följs upp genom preciserade mål, och utgör grunden för de åtgärdsområden som syftar till genomförande av planen.

#### 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.

#### 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. Det ska finnas



möjlighet att parkera cykeln nära målpunkten och 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. Då kan både antalet och andelen som cyklar öka.

### **4. Planera för cykel som en del i stadslivet**

God planering och utformning för cykel kan tillsammans med gång, kollektivtrafik, grönska och ytor för vistelse bidra till en levande stad och attraktivt stadsliv.

### **5. Möjliggör för en mångfald av cyklister och fordon**

Genom att utgå från de ovana och osäkra cyklisternas behov och de fordon som har störst krav på infrastrukturen blir cykelinfrastrukturen trygg och funktionell för alla cyklister och deras olika fordon, såväl dagens som morgondagens.

### **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 kan underlätta för cykling inom ramen för befintligt regelverk och ge underlag för en utvecklad lagstiftning som gynnar cyklingens potential.

#### **Mål för uppföljning av planeringsinriktningarna**

Ett antal mål föreslås för att följa upp den övergripande inriktningen och de sex planeringsinriktningarna. Några av målen kvarstår från nuvarande cykelplan, men är antingen preciserade eller framskrivna utifrån den nya tidshorisonten 2040. Andra mål är nya eller omformulerade.

#### **Andelen cykeltrafik**

Ett nytt mål föreslås om att andelen av stockholmarnas resor som sker med cykel ska vara minst 25 procent år 2040. Målet gäller andelen boende i Stockholms stad som i resvaneundersökningar anger cykel som det huvudsakliga färdmedlet.

I Cykelplan 2012 finns ett mål för andelen cykel i högtrafik och resor till arbete och utbildning, som bedöms ha uppnåtts. I och med att syftet med cykelplanen breddas från fokus på arbetspendling till att omfatta vardagscyklning i bred bemärkelse finns anledning att

införa ett mål om en ökad andel cykeltrafik som omfattar alla resor under hela veckan för att mäta utvecklingen brett.

Trafikkontoret anser att ett sådant mål bör vara ambitiöst och samtidigt rimligt att nå givet utgångsläge, förutsättningar och i planen föreslagna åtgärder. Målet om 25 procent är i nivå med motsvarande mål i den regionala cykelplanen om att minst 20 procent av resorna i Stockholms län ska ske med cykel år 2030, men framskrivet till det nya måläret 2040.

I RVU 2019 framgår att cykelandelen av stockholmarnas alla resor i nuläget är ca 10 procent, och av arbetsresorna 16 procent. Av dem som reste till arbete och studier i september 2020 använde nästan 25 procent cykeln.

### **Mål om cykelflöden, barns cykling och Stockholm som cykelstad**

Målet om antalet cykelpassager i stadens mätpunkter kvarstår, och kompletteras med ett motsvarande mål för cykelflöden under vintermånaderna.

Målet om barns cykling till skolan ändras till att gälla barns cykling och vuxnas cykling med barn generellt.

Ett nytt mål om trygg och säker cykling från dörr till dörr införs, med koppling till planeringsinriktningen om ett sammanhängande cykelnät och som en av utgångspunkterna i investeringsplaneringen för cykel.

Uppdaterade och utvecklade mål föreslås vidare för framkomlighet och upplevelsen av Stockholm som cykelstad.

Några mål i Cykelplan 2012 utgår och får ingen motsvarighet i den reviderade planen. *Målet om andelen cykelresor i högtrafik och av arbetsresor* ersätts av mål för alla slags resor. *Förbättrad standard på drift och underhåll* blir ett åtgärdsområde med bäring på flera mål, såsom andelsmålet, risken att råka ut för en cykelolycka och medborgarnas upplevelse. *Framkomligheten för cyklister genom jämnare hastighet* blir en del av målet om att åtgärda passager på det primära nätet. *Trafiksäkerhet för cykel* blir ett åtgärdsområde och hanteras även inom ramen för stadens Trafiksäkerhetsplan. Ambitionen vad gäller *utbyggnad av cykelparkeringsplatser* beskrivs i åtgärdsområdet om parkering.

## Övriga delar av planen

I en bakgrundsdel beskrivs nuläge och hur cyklingen och cykelinfrastrukturen har utvecklats de senaste åren. Planens roll beskrivs i förhållande till andra korresponderande strategier, planer och mål på kommunal, regional och nationell nivå.

Som utgångspunkt för delar av planeringsinriktningarna beskrivs mångfalden av cyklister och de senaste årens utveckling av olika typer av fordon på cykelbanorna samt de krav som ställs på cykelplaneringen. Slutsatser utifrån bland annat detta hanteras i det något uppdaterade avsnittet om rekommenderad utformning av olika delar av cykelnätet, som även innehåller principer för inrättande av cykelgator.

Planen innehåller även en genomgång av innovation, utveckling och nya regler på cykelområdet de senaste åren. Genomgången har fokus på det utvecklingsarbete som skett i Stockholms stad med exempelvis införande av dubbelriktad cykling på enkelriktade gator och enklare omdisponering av gaturum till förmån för cykel. Slutsatser dras för framtida planering och utveckling.

Slutligen redovisas de åtgärdsområden som syftar till genomförande av planeringsinriktningarna och att målen nås. Den huvudsakliga inriktningen beskrivs vad gäller åtgärder för infrastruktur, framkomlighet, trafiksäkerhet och trygghet, drift och underhåll, parkering, kommunikation och samverkan.

Trafikkontorets avsikt är att i samband med beslutet om reviderad cykelplan efter remissbehandlingen, även ta fram ett förslag till utredningsbeslut för fortsatt utbyggnad av cykelinfrastruktur från 2023 och framåt.

## Reviderade cykelstråk

Inom ramen för översynen av cykelplanen har en inventering och kategorisering av det befintliga primära nätet (*tidigare pendlingsnätet*) för cykel gjorts, liksom en målpunktsanalys. Utifrån dessa och en allmän översyn av saknade länkar, maskvidd och anpassning utifrån stadsbyggnadsprojekt har förslag på nya och ändrade cykelstråk tagits fram.

Planens genomförandetid är lång. Ett nytt föreslaget stråk betyder 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. 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.

Trafikkontoret konstaterar att det cykelvägnät som pekats ut i Cykelplan 2012 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.

### **Primära nätet**

Det i planen utpekade primära nätet (före detta pendlingsnätet) för cykel bör därför i stort ligga fast. Trots en hög utbyggnadstakt från 2012 och framåt kvarstår en stor del av det primära nätet att successivt åtgärda för bättre framkomlighet, trygghet och trafiksäkerhet. Stora delar av nätet sammanfaller dessutom med det regionala cykelnät som pekats ut i Regional Cykelplan för Stockholms län, och som även det i stora delar bedöms ligga fast i den revidering av planen som pågår under 2021.

I bilaga 1b föreslås några mindre justeringar av det primära nätet. I några fall föreslås klassificeringen av sträckor ändras utifrån en uppdaterad bedömning av sträckans vikt och funktion i cykelnätet. Vissa stråk förlängs och kompletteras för att bättre koppla till kommungräns eller målpunkter i kommunen. Några utpekade stråk föreslås få ändrad sträckning för bättre anpassning till förändringar på marken eller ändrade planer för stadsbyggnad och annan infrastruktur sedan 2012 års cykelplan antogs.

I vissa pågående och planerade stadsbyggnadsprojekt anger preliminära dragningar inriktningen för planeringen av cykelinfrastruktur i, och i anslutning till, områdena.

### **Huvudnätet**

När det gäller huvudnätet för cykel föreslås fler förändringar. Utöver några ändrade klassificeringar och justerade dragningar föreslås ett antal nya kopplingar i huvudnätet som anger en långsiktigt önskvärd utveckling. Syftet är att åstadkomma ett mer finmaskigt nät med bättre tillgänglighet för cykel till de målpunkter som identifierats under översynen. På så sätt ökar förutsättningarna att planera för åtgärder som underlättar vardagscykling i bred

bemärkelse, inte minst på sträckor i huvud- eller lokalnätet som utgör kopplingar antingen mellan två primära stråk eller mellan primära stråk och målpunkter som skolor, idrottsplatser och centrumfunktioner.

### **Strategiska kopplingar**

I kartbilagorna till cykelplanen 2012 pekas även ”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. De särskilda objekten föreslås utgå, och ersättas med en ny kategori - strategiska kopplingar. Några av de föreslagna 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 barriären i form av vatten eller infrastruktur.

### **Uppföljning av cykelplanens mål och indikatorer samt handlingsplanens åtgärder**

Stockholms cykelplan från 2012 innehåller mål och indikatorer för cykling i Stockholm, samt åtgärder i två handlingsplaner som ska bidra till att uppfylla cykelplanens syfte och mål.

I bilaga 2 görs en bedömning av i hur hög utsträckning målen och indikatorerna uppnåtts. Dessutom redovisas status på åtgärderna i handlingsplanerna.

### **Mål och indikatorer**

Trafikkontoret bedömer att måluppfyllelsen överlag är god. Fyra mål är redan uppfyllda (grön markering). Tre mål bedöms kunna nås på längre sikt, alternativt går utvecklingen åt rätt håll (gul markering), även om det i två av dessa finns delmål som inte nås. Slutligen saknas det för två av målen tillräcklig data för bedömning av måluppfyllelse.

Andelen av alla resor i högtrafik som sker med cykel ska vara minst 12 procent år 2018 och minst 15 procent år 2030.
Antalet passager med cykel i stadens mätpunkter ska öka med <b>50 procent till 2018</b> och 100 procent till 2030
Barn åk 4–9 som cyklar till skolan ska öka.
Standard på drift och underhåll i cykelvägnätet ska förbättras
Andelen säkra cykelpassager och korsningar ska vara <b>80 procent år 2020</b> och samtliga passager på pendlingscykelnätet ska vara åtgärdade till år 2030
Risken att dödas eller skadas svårt i en cykelolycka ska minska med 50 procent till år 2020
Framkomligheten för cyklister på pendlingsnätet ska öka genom att skapa förutsättningar för en jämnare hastighet
Antalet cykelparkeringar på gatumark ska öka med minst 500 parkeringar per år
Cyklisternas upplevelse av Stockholm som en bra cykelstad ska öka

*Målet från Framkomlighetsstrategin om att andelen av alla resor i högtrafik som sker med cykel ska vara minst 15 procent år 2030, bedöms ha nåtts. Enligt RVU 2019 är cykel huvudfärdssätt i 16 % av arbetsresorna för boende i Stockholms stad, och högtrafik på vardagar är cykelandelen 15 % av antalet resor inom Stockholms stad.*

*Målet om att antalet passager med cykel i stadens mätpunkter ska öka med 100 procent till 2030 bedöms vara möjligt att nå utifrån den trend som de senaste årens genomsnittliga ökning visar. Det förutsätter dock att stadens arbete med att skapa goda förutsättningar för ökad cykling fortsätter i dagens takt.*

*Delmålet till 2018 om att cykelflödena i stadens mätpunkter ska ha ökat med 50 procent uppnås dock inte. Innerstadssnittet visar på en ökning på 32 % mellan 2012 och 2020.*

*Målet om 80 % säkra gång-, cykel- och mopedpassager bedöms inte ha nåtts. Kontorets bedömning är samtidigt att staden är på god väg mot att nå det nationella målet om 35 % säkra passager. För pendlingscykelnätet gäller att samtliga passager ska vara åtgärdade*

till 2030. En lägesbeskrivning och bedömning av möjligheten att nå målet återstår att göra.

*Vad gäller att risken att dödas eller skadas svårt i en cykelolycka ska minska med 50 procent till år 2020 är bedömningen att måluppfyllelsen är relativt god. Antal dödade och svårt skadade cyklister i polisrapporterade olyckor 2019 var 57 % av genomsnittet för åren 2006-2009. Trendkurvan för samlad data från både polis och sjukhus i STRADA pekar sedan 2016 i riktning mot måluppfyllelse, även om brister i inrapporteringen gör det svårt att dra säkra slutsatser.*

*Det har inte gjorts någon övergripande resvaneundersökning eller mätning av barns cyklande till skolan i Stockholms stad, och det finns därför inte tillräckligt underlag för att kunna bedöma måluppfyllelse. De få nationella undersökningar som gjorts tyder dock på att barns cykling till skolan har minskat de senaste decennierna.*

*Bedömningen av målen om förbättrad standard på drift och underhåll och ökad framkomlighet på cykelnätet genom förutsättningar för en jämnare hastighet är att utvecklingen tydligt går åt rätt håll och måluppfyllelsen därmed är god. Sedan 2012 har staden satsat konsekvent och målinriktat på drift och underhåll av cykelnätet, bland annat genom utveckling av sopsaltning som vinterväghållningsmetod. Framkomligheten ökar kontinuerligt genom en mängd åtgärder som skapar bättre förutsättningar för en jämnare hastighet. I nuläget har nästan hälften av Stockholms alla signalreglerade korsningar någon slags cykeldetektering.*

*Målet om 500 nya parkeringar per år har uppfyllts och överträffats. Utbyggnadstakten har mellan 2015-2018 legat på nästan 3 000 cykelparkeringar per år.*

*Stockholmarna upplever generellt Stockholm som en bra cykelstad. I medborgarenkäten 2020 uppger 4 av 10 stockholmare att de upplever eller uppfattar att Stockholm är en ganska eller mycket bra cykelstad, medan 2 av 10 upplever att den är ganska eller mycket dålig. Fortsatta kontinuerliga mätserier är nödvändiga för att ge en bild av utvecklingen och kunna bedöma den långsiktiga måluppfyllelsen.*

#### **Handlingsplanens åtgärder**

Av handlingsplanens åtgärder bedöms 11 klara (mörkgrönt nedan), 10 genomförs kontinuerligt enligt plan (ljusgrönt), 12 är påbörjade

eller sker mer eller mindre kontinuerligt, men har förbättringspotential och utvecklingsmöjligheter (gult). Två åtgärder kvarstår att genomföra (röd). Handboken ”cykeln i staden” har ännu inte uppdaterats i sin helhet, även om separata riktlinjer och typlösningar tagits fram för enstaka lösningar. Former för hur staden ska finansiera och driva parkeringsgarage för cykel har inte beslutats. Olika lösningar och ansvarsfördelning tillämpas i olika fall.

1. En detaljerad åtgärdslista för utbyggnadsordningen av pendlingsstråken ska tas fram och uppdateras årligen.
2. Utbyggnaden av pendlingsstråken ska synkas med andra projekt som pågår i staden för samordningsvinster.
3. Pendlingsstråken ska detaljprojekteras och byggas ut enligt förslaget i planen.
4. Handboken ”cykeln i staden” ska uppdateras för att ge ett ökat detaljplaneringsstöd vid utbyggnaden av stadens cykelvägnät.
5. Fortsatt samarbete med polisen och andra aktörer om tillfälliga hinder som minskar framkomligheten
6. Anpassa trafiksignalerna längs med pendlingsstråken för att öka framkomligheten för cykeltrafiken.
7. En analys av hastighetsnivåer lämpliga för grön våg för cyklisterna ska tas fram
8. Fortsatt engagemang gällande lagändringar som främjar cykling
9. Nya parkeringstal för cykel tas fram som ska ligga till grund för kravställande och rekommendationer gentemot fastighetsägare och exploatörer.
10. En cykelparkeringsplan för hela staden tas fram som skall ligga till grund för utbyggnaden av cykelparkeringar på stadens mark.
11. Rutinen för borttagning av övergivna cyklar förbättras.
12. Former för hur staden ska anlägga och driva cykelparkeringsgarage ska beslutas.
13. En ny cykelvägvisningsplan för <u>hela</u> Stockholm tas fram.
14. Pendlingsstråken ska vägvisas med enhetlig vägvisning och erbjuda god igenkännbarhet.
15. Cykelstationer med luftpumpar, kartor och annan information uppförs på lämpliga platser längs med cykelstråken.
16. Implementera och skapa rutiner för att förbättra drift och underhåll enligt rekommendationerna i cykelplanen.



17. Utveckla arbetet med vinterväghållningen så att standarden på hela pendlingsvägnätet för cykel är god året om
18. En utredning om ifall driften av pendlingsnätet för cykel kan överlåtas på en huvudman föreslås
19. Riktlinjer för cykelvägarnas drift och underhåll skärps och tydliggörs i kommande upphandlingar.
20. Fortsatt utveckling av olika tekniska system som kan underlätta för medborgarna att rapportera driftsproblem och ge direkt input till stadens driftservice.
21. Påbörja underhållsprojekt som har stor betydelse för trafiksäkerheten.
22. Arbetet med TA-planerna ska ses över och rutinerna för att cykelbanorna behåller sin status även vid ombyggnationer ska förbättras.
23. Teknisk handbok del 5 om Trafikanordningar ska uppdateras med åtgärder för cykeltrafiken.
24. Förbättrad säkerhet och åtgärder som bidrar till tydlighet i korsningar med t.ex. cykelboxar och färgade cykelfält och överfarter genomförs.
25. Trygghetsfrågor ska alltid uppmärksammas vid åtgärder i cykelvägnätet, samt vid drift och underhåll av cykelvägar.
26. Information i samband med fysiska cykelåtgärder ska genomföras.
27. En tidplan tas fram för informationsinsatser och kampanjer som ska genomföras.
28. Staden föreslås genomföra kampanjer och information om barn och cykel.
29. Samarbetet med SL, Trafikverket och andra aktörer om cykel på kollektivtrafik föreslås utökas.
30. Cykelparkeringsmöjligheterna vid knutpunkter föreslås studeras i samarbete med SL och andra kollektivtrafikaktörer och hanteras i kommande cykelparkeringsplan.
31. Utvecklingsplan för lånecykelsystemet föreslås tas fram
32. Gatuparkering föreslås tas i anspråk för lånecyklar.
33. Parkeringstal för cykel behöver bearbetas och förankras.
34. Utveckla samarbetet mellan trafik-, stadsbyggnads- och exploateringskontoret för cykelplanering i "tidiga skeden".
35. Öka kompetensen kring cykelfrågor och ta fram rutiner för hur hanteringen av cykelfrågor ska genomföras.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår trafikkontoret att trafiknämnden godkänner kontorets uppföljning av arbetet med Cykelplan 2012, och godkänner att Cykelstaden – förslag på

reviderad cykelplan för Stockholms stad, skickas på remiss enligt bifogad sändlista. Remissperioden föreslås vara 30 april till 30 augusti 2021.

## **Slut**

### **Bilagor**

1. Översyn cykelplan. Svar på uppdrag från kommunfullmäktige. Bilaga 1a. Cykelstaden – Cykelplan för Stockholm 2021 remissversion.
2. Översyn cykelplan. Svar på uppdrag från kommunfullmäktige. Bilaga 1b. Cykelplanen – reviderade stråk 2021.
3. Översyn cykelplan. Svar på uppdrag från kommunfullmäktige. Bilaga 1c. Reviderad stråkkarta
4. Översyn cykelplan. Svar på uppdrag från kommunfullmäktige. Bilaga 2. Uppföljning av cykelplanens mål och indikatorer samt handlingsplanernas åtgärder.
5. Remisslista