

# **Smidigt, smart och säkert – hur långt har vi kommit?**

## **Regionalt cykelboks slut för 2014**



Trafikverket, Tillväxt- och regionplaneförvaltningen  
och Landstingets trafikförvaltning (SLL)  
samt Länsstyrelsen i Stockholms län

**Kontakt:**

Emma Ström, Länsstyrelsen 010-223 15 78, emma.strom@lansstyrelsen.se

Joel Edding, TRF 08-123 144 80, joel.edding@sll.se

Annarella Löfblad, Trafikverket 010-123 63 16, annarella.lofblad@trafikverket.se

Marcus Andersson, Trafikförvaltningen 070 786 17 44, marcus.andersson@sll.se

Foto omslag: Trafikverket

Utgivningsår: 2015

ISBN: 978-91-7281-659-6

# Förord

---

Du håller just nu i Stockholms läns första regionala cykelbokslut – *Smidigt, smart och säkert – hur långt har vi kommit?* Regionalt cykelbokslut för 2014. Ambitionen är att ett cykelbokslut ska tas fram årligen.

Stockholmsområdet växer och för att underlätta för alla att resa mellan arbete, bostad och fritidsaktiviteter behövs smarta sätt att ta sig fram på. Att cykla är hälsosamt, yteffektivt och miljösamt. För att möjliggöra ökad cykling i hela länet togs en regional cykelplan fram år 2014.

Vår vision lyder: Smidigt, smart och säkert – så cyklar vi i Stockholmsregionen!

Cykelbokslutets syfte är att följa genomförandet av den regionala cykelplanen. Bokslutet ska utgöra kunskapsunderlag för kommande planering och åtgärder samt klargöra eventuella ytterligare åtgärder som behöver vidtas för att uppnå den regionala cykelplanens vision och målbild.

Tillväxt- och regionplaneförvaltningen (TRF), SLL är projektägare för cykelbokslutet. Arbetsgruppen för projektet har bestått av TRF, Trafikförvaltningen SLL, Trafikverket Region Stockholm och Länsstyrelsen i Stockholms län. Stockholms kommuner har även aktivt varit med och bidragit, framförallt genom att besvara en enkät och genom deltagande på workshop. Sweco har anlitats för att ta fram underlag, genomföra enkätundersökning och göra analyser till cykelbokslutet.

Stort tack till alla som bidragit i arbetet med cykelbokslutet! Nu tar vi tillsammans krafttag för ett förverkligande av den regionala cykelplanen för främjandet av ekonomin, folkhälsan och miljön.

Stockholm, oktober 2015

Hanna Wiik  
Förvaltningschef, Tillväxt- och regionplaneförvaltningen,  
Stockholms läns landsting

Jens Plambeck  
Avdelningschef, Strategisk utveckling, Stockholms läns landsting

Helena Sundberg  
Regionchef, Trafikverket i Stockholms län

Magdalena Bosson  
Länsöverdirektör, Länsstyrelsen i Stockholms län



# Innehåll

---

<b>Förord</b> .....	<b>5</b>
<b>Innehåll</b> .....	<b>7</b>
<b>Sammanfattning</b> .....	<b>8</b>
<b>Inledning</b> .....	<b>10</b>
Bakgrund och syfte .....	10
Metodbeskrivning .....	11
<b>Kort om den regionala cykelplanen</b> .....	<b>12</b>
<b>Ett bättre cykelvägnät</b> .....	<b>13</b>
Den regionala cykelplanen har ett starkt stöd .....	13
Åtgärder på längre sträckor i det regionala cykelvägnätet .....	17
Punktåtgärder för ett smidigare och säkrare cykelvägnät .....	20
Kombinationsresor .....	21
Den planerade utbyggnadstaken är för låg .....	22
Hinder och möjligheter i genomförandet .....	25
Cykelfrämjande åtgärder .....	26
<b>Trafiksäkerhet</b> .....	<b>27</b>
Cykelolyckor .....	27
Drift och underhåll .....	33
Cykelstölder .....	34
Cykelhjälmsanvändning .....	36
<b>Cykeltrafikens utveckling</b> .....	<b>37</b>
Cykelandel .....	37
Cykeltrafiken ökar .....	39
<b>Slutsatser</b> .....	<b>41</b>
<b>Källförteckning</b> .....	<b>42</b>
<b>Bilagor</b> .....	<b>43</b>
Bilaga 1 – Tabell över åtgärdade sträckor.....	43
Bilaga 2 – Tabeller över olyckor .....	44
Bilaga 3 – Enkätfrågor till kommunerna .....	47



Foto: Trafikverket

# Sammanfattning

---

I den regionala cykelplanen identifieras ett mål om att cykeltrafiken i länet år 2030 ska utgöra 20 procent av det totala resandet. Målet omfattar alla former av resor, inte bara resor till och från arbete. För att nå målet om ökad cykling krävs åtgärder på bred front.

Cykelbokslutet omfattar de regionala cykelstråken som pekats ut i länets regionala cykelplan. Cykelbokslutet är en viktig grund för att få en samlad helhetsbild av cykeltrafikens utveckling och genomförandet av den regionala cykelplanen. Detta är första gången det regionala cykelbokslutet tas fram, vilket innebär att bokslutet kommer att utvecklas och förbättras över åren.

Utvecklingen i länet går åt rätt riktning – antalet cyklister ökar årligen. Det är dock oklart hur nära vi är att nå målet med en cykelandel på 20 procent till år 2030. Framöver behöver cykeltrafiken följas mer noggrant för att bättre kunna prioritera framtida insatser för ökat cyklande i länet.

Flera kommunala cykelplaner, ungefär två tredjedelar, har tagits fram med avstamp i den regionala cykelplanen. Detta är mycket positivt för det fortsatta arbetet med den regionala cykelplanen.

Utbyggnadstakten är dock för långsam. Under år 2014 åtgärdades 25 kilometer på det regionala cykelvägnätet. Den sammanlagda längden på det som åtgärdats med fullgod standard är drygt 3 km. I relation till hela det regionala cykelvägnätet har knappt 0,4 procent åtgärdats till fullgod standard under år 2014. De planerade åtgärderna för de kommande fem åren omfattar igenomsnitt cirka 20 kilometer årligen. För att uppnå ett fullt utbyggt regionalt cykelvägnät krävs det att mer än 50 km årligen åtgärdas till fullgod standard.

Det förekommer tyvärr många avvikelser från den regionala cykelplanens utformningsprinciper – både på åtgärdade sträckor och i kommunernas cykelplaner. Det är oftast ekonomiska skäl som ligger bakom avvikelserna, men ibland anser kommunerna att det även är tillräckligt med exempelvis smalare breddmått.

Drift och underhåll är viktigt för ett framkomligt och trafiksäkert cykelvägnät. Mindre än hälften av kommunerna uppfyller idag den regionala cykelplanens riktlinjer. Samtidigt är bristande drift och underhåll en vanlig orsak till singelolyckor. Det finns en tydlig förbättringspotential och det krävs generellt mer satsningar på detta. Inte minst för trafiksäkerheten, men även för att kunna uppnå en hög cykelandel året om.

# Inledning

---

Cykelbokslutet omfattar de regionala cykelstråken som pekats ut i länets regionala cykelplan från år 2014. Cykelbokslutet är ett kunskapsunderlag för kommande planering och ett sätt att följa upp att tillräckligt mycket åtgärder görs för att uppnå cykelplanens vision och målbild. Bokslutet är därmed en viktig grund för att få en samlad helhetsbild av cykeltrafikens utveckling och genomförandet av den regionala cykelplanen.

Tillväxt- och regionplaneförvaltningen (TRF), SLL är projektägare för cykelbokslutet. Arbetsgruppen för projektet har bestått av TRF, Trafikförvaltningen SLL, Trafikverket Region Stockholm och Länsstyrelsen i Stockholms län. Stockholms kommuner har aktivt varit med och bidragit, framförallt genom att besvara en enkät och genom deltagande på workshop.

Detta är första gången det regionala cykelbokslutet tas fram. Ambitionen är att ett cykelbokslut ska tas fram årligen. Bokslutet kommer att utvecklas och förbättras över åren.

## Bakgrund och syfte

För att möjliggöra ökad cykling i hela länet har en regional cykelplan tagits fram år 2014. Den regionala cykelplanen är ett resultat av projektet SATSA II Regional cykelstrategi som pågått mellan 2010–2013. SATSA står för samverkan för ett effektivt transportsystem i Stockholmsregionen där Trafikverket, Länsstyrelsen, Tillväxt- och regionplaneförvaltningen (TRF) och Trafikförvaltningen i Stockholms läns landsting, kommunerna i Stockholms län samt ett antal intresseorganisationer deltog.

Syftet med bokslutet är att få ett kunskapsunderlag för kommande planering och att följa upp att tillräckligt mycket åtgärder görs för att uppnå cykelplanens vision och målbild. Bokslutet ska dels fylla en funktion som återkopplings- och uppföljningsinstrument och samtidigt användas för att lyfta cykel frågans betydelse. Detta bokslut är en uppföljning av år 2014.

Bokslutet har som syfte att följa upp följande delar:

- Genomförda åtgärder längs de regionala cykelstråken
- Trafiksäkerhet
- Cykeltrafikens utveckling





Foto: Christina Fagergren

## Metodbeskrivning

Cykelbokslutet har bland annat sammanställts med hjälp av en enkät till kommuner och regionala aktörer samt med uppgifter från olika statistikkällor och rapporter. Bokslutets omfattning och kvalitet beror i hög grad på data-underlagens omfattning och kvalitet.

## Enkätundersökning

En enkät har utformats och skickats ut till väghållarna, det vill säga länets kommuner och Trafikverket. Respondenterna fick bland annat svara på frågor om genomförda åtgärder på de regionala stråken, planerade åtgärder som diskuteras samt cykelfrämjande åtgärder under året. Se frågeformulär i bilaga. Frågor har även ställts till Länsstyrelsen i Stockholms län, Tillväxt- och regionplaneförvaltningen (TRF) och Trafikförvaltningen i Stockholms läns landsting som alla är viktiga regionala aktörer.

## Övriga källor

I bokslutet finns en rad olika uppgifter som samlats in för att kunna beskriva trafikutvecklingen och kvaliteten i vägnätet. Detta omfattar bland annat rapporter och statistik med avseende på olyckor, anmälda brott, cykelhjälm-användning, flödesmätningar och resvaneundersökningar.

## Kort om den regionala cykelplanen

---

I den regionala cykelplanen identifieras ett mål om att cykeltrafiken i länet år 2030 ska utgöra 20 procent av det totala resandet. Målet omfattar alla former av resor, inte bara resor till och från arbete. Idag utgör cykeltrafiken endast fem procent av alla resor som görs i Stockholms län. För att nå målet om ökad cykling krävs åtgärder på bred front.

Den regionala cykelplanen beskriver en kraftfull utbyggnad av de regionala cykelstråken. Ett sammanhängande cykelnät för arbetspendling som möjliggör resande mellan större bostadsområden, arbetsplatser och knutpunkter pekas ut. Frågan om bättre möjligheter till kombinationsresande mellan cykel och kollektivtrafik lyfts fram liksom förbättringar av drift och underhåll. Planen beskriver även behovet av vägvisnings- och parkeringsåtgärder.

Den regionala cykelplanen innehåller inga medel för utbyggnad av cykelvägar. Föreslagna åtgärder måste i särskild ordning finansieras på samma sätt som andra förslag på förbättringar av länets transportsystem. Planen är därför ett viktigt underlag till Nationell plan för infrastruktur samt Stockholms länsplan för regional transportinfrastruktur, liksom kommunala budgetar som finansierar kommunens cykelvägar.

### Regionala cykelplanens målbild:

- › Bra utbud av cykelvägar
- › Enkelt att planera cykelresan
- › Lät att hitta under resans gång
- › Säkert och tryggt för alla trafikanter
- › Enkelt att kombinera cykel med kollektivtrafik
- › Gott om cykelplanering



### Regionala cykelplanens vision och mål:

*"Smidigt, smart och säkert – så cyklar vi i Stockholms-regionen!"*

*"Andelen cykelresor ska öka markant fram till år 2030 då cykeltrafiken bör utgöra minst 20 procent av resorna."*

## Ett bättre cykelvägnät

---

Detta avsnitt följer upp åtgärder längs de regionala cykelstråken som berörda väghållare har genomfört under år 2014. Även planerade åtgärder längs det regionala cykelvägnätet redovisas. Avsnittet följer alltså enbart upp *väghållarnas* (kommunernas och Trafikverkets) arbete och enbart åtgärder längs de *regionala cykelstråken*. Övriga åtgärder i cykelvägnätet, exempelvis på kommunala cykelvägar som inte är regionala stråk, ingår inte i uppföljningen.

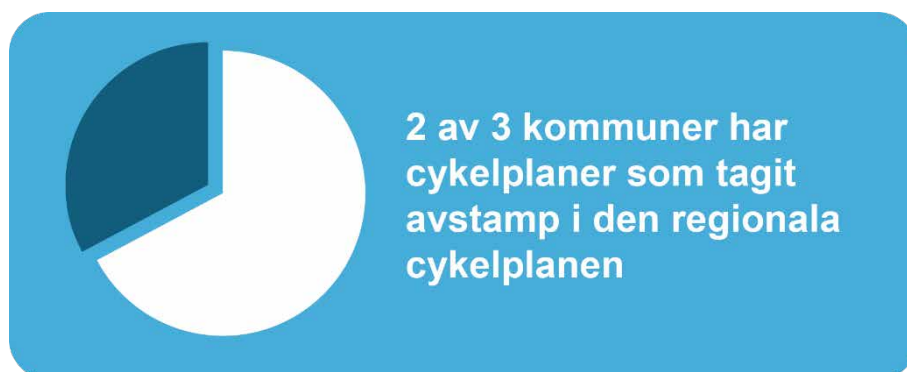
Uppgifterna i detta avsnitt grundar sig i huvudsak på enkätundersökningen och intervjuer med kommunerna i länet, Trafikverket, Länsstyrelsen, Tillväxt- och regionplaneförvaltningen (TRF) och Trafikförvaltningen i Stockholms läns landsting. Samtliga kommuner som har ett regionalt stråk inom kommunen har även svarat på enkäten (endast Norrtälje, som saknar regionalt cykelstråk, har inte svarat).

### Den regionala cykelplanen har ett starkt stöd

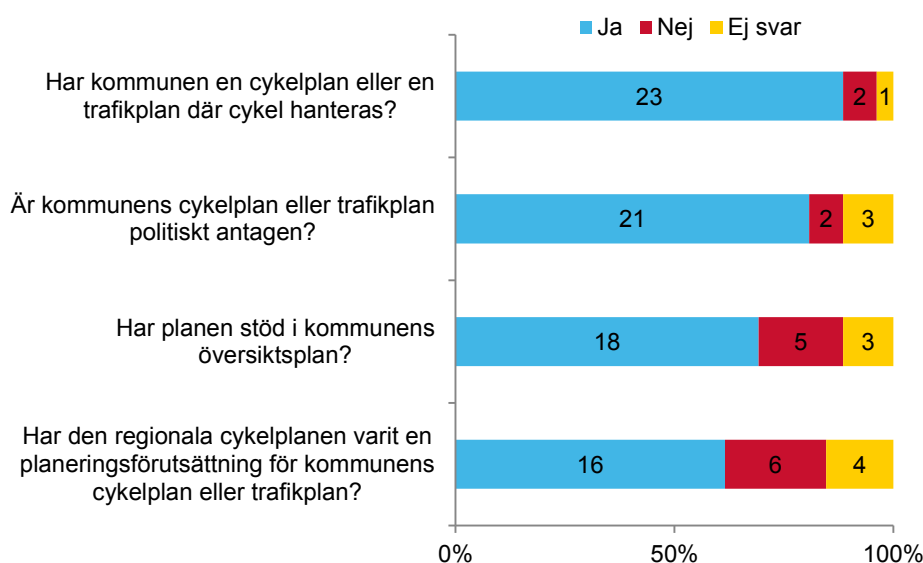
Den regionala cykelplanen togs fram år 2014. Att redan flera kommunala cykelplaner, ungefär två tredjedelar, har tagits fram med avstamp i den regionala cykelplanen är positivt.

Att den regionala cykelplanen har ett starkt stöd och förankring i kommunernas cykelplaner är en viktig förutsättning för det fortsatta arbetet när de ambitiösa målsättningarna i den regionala planen ska realiseras.

En majoritet av länets kommuner har en cykelplan, eller trafikplan där cykel hanteras, och i övriga kommuner är en cykelplan under framtagande. De flesta cykelplaner är även politiskt antagna med stöd i kommunens översiktsplan.



Figur 1: Enkätfrågor med avseende på kommunernas cykelplaner. Siffrorna i staplarna avser antal kommuner som svarat.



De flesta kommunerna anger att kommunens cykelplan överensstämmer med den regionala cykelplanens målsättning, som i huvudsak avser att cykelandelen ska vara 20 procent år 2030. Många kommuner har mål om att cykelandelen ska öka men inte alltid specificerat till hur mycket. Det finns därmed en osäkerhet kring om cykelplanernas målsättningar är tillräckligt tilltagna för att det ska vara möjligt att nå den satta målsättningen i den regionala cykelplanen.

Hälften av kommunerna svarar att utbyggnadstaken i den regionala cykelplanen överensstämmer med kommunens cykelplan eller trafikplan. Utbyggnadstakten är ännu inte bestämd i alla kommuner och i vissa kommuner råder osäkerhet kring om kommunens planerade utbyggnadstakt överensstämmer med den regionala cykelplanen.

## Vanligt med avsteg från utformningsprinciperna

En länsgemensam utformningsprincip behövs för att nå en enhetlig utformning i hela länet samt hög framkomlighet och trafiksäkerhet. Cyklisten bör mötas av goda trafiklösningar oavsett var i länet de befinner sig.

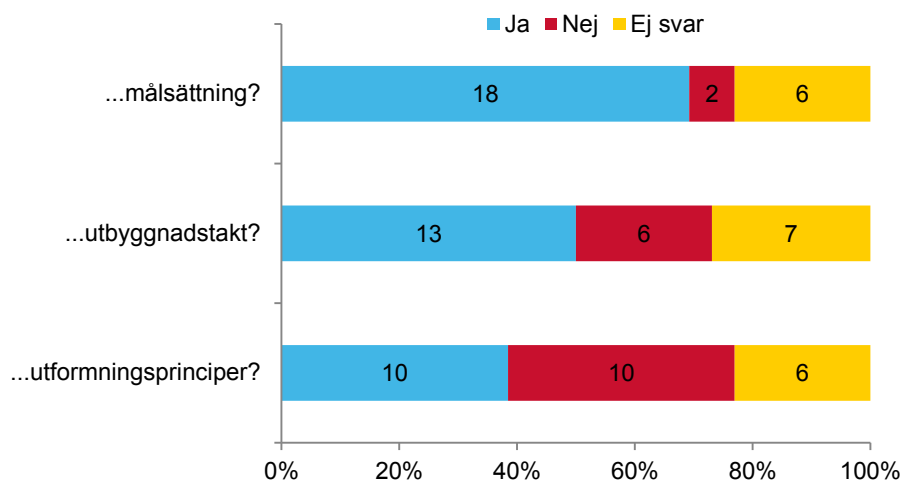
Utformningsprincipen anger en lägsta nivå för de regionala cykelstråken, oavsett hur stora cykelflödena är.

Endast tio kommuner anger att kommunens plandokument överensstämmer med den regionala planens utformningsprinciper. Det handlar i huvudsak om avsteg från de rekommenderade breddmått. Flera kommuner förklarar avstegen med att breddmått anses vara för generöst tilltagna för vissa sträckor i det regionala cykelvägnätet. I övrigt ger kommunerna följande förklaringar till avsteg från den förordade standarden:

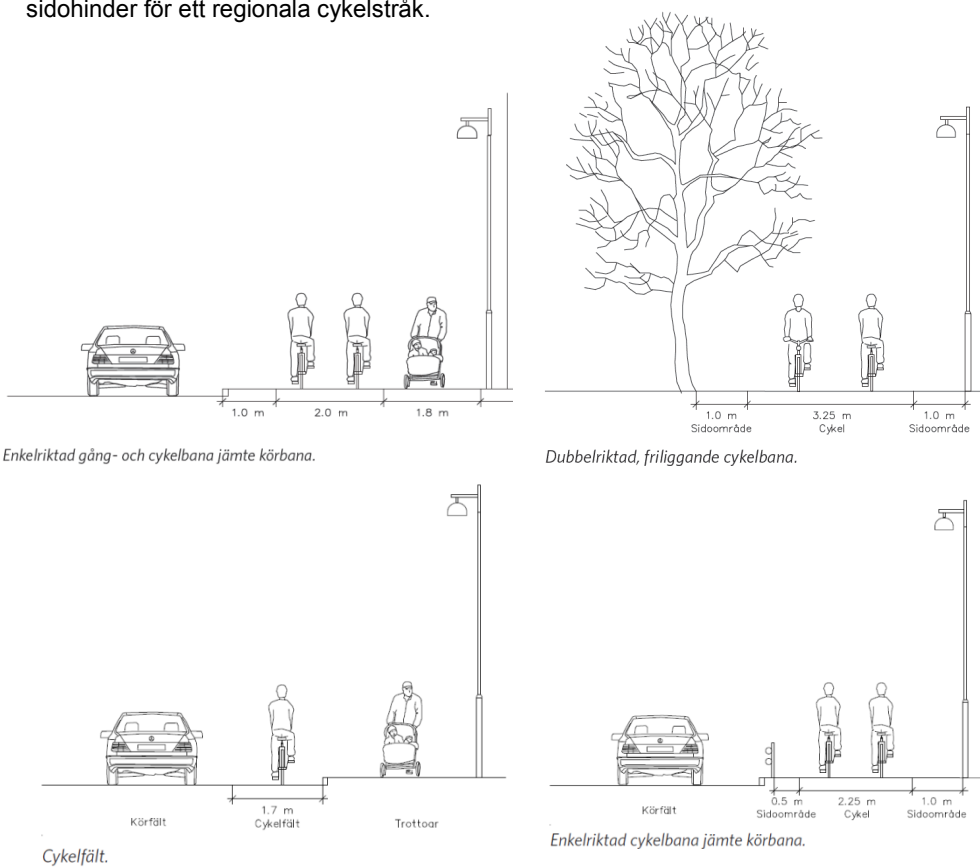
- ekonomi och prioriteringar, kommunen har varit tvungen att välja en mindre kostsam lösning. Ibland har till exempel delsträckor varit väldigt kostsamma att åtgärda av olika skäl,
- tidigare byggd infrastruktur har inte uppfyllt standard och kommunen har valt att fortsätta utbyggnaden med lägre standard på grund av ekonomi och andra prioriteringar,
- tillgängligt utrymme tillåter inte full bredd,
- med hänsyn till nära natur,
- få cyklister (låg trafikintensitet),
- få motorfordon på korsande gator,
- tomtgränser,
- dagvattenhantering,
- att man har ansett att en något mindre bredd är tillräcklig och har funkat bra,
- prioritering av stombuss,
- samt att planeringen är gjord innan planeringsdokumenten var officiella.

Figur 2: Enkätfrågor med avseende på om kommunernas cykelplaner överensstämmer med den regionala cykelplanen. Siffrorna i staplarna avser antal kommuner som svarat.

Överensstämmer kommunens cykelplan eller trafikplan med den regionala cykelplanens...



Exempel på utformningsprinciper för lägsta standard gällande bredd och avstånd till sidohinder för ett regionala cykelstråk.



## Åtgärder på längre sträckor i det regionala cykelvägnätet

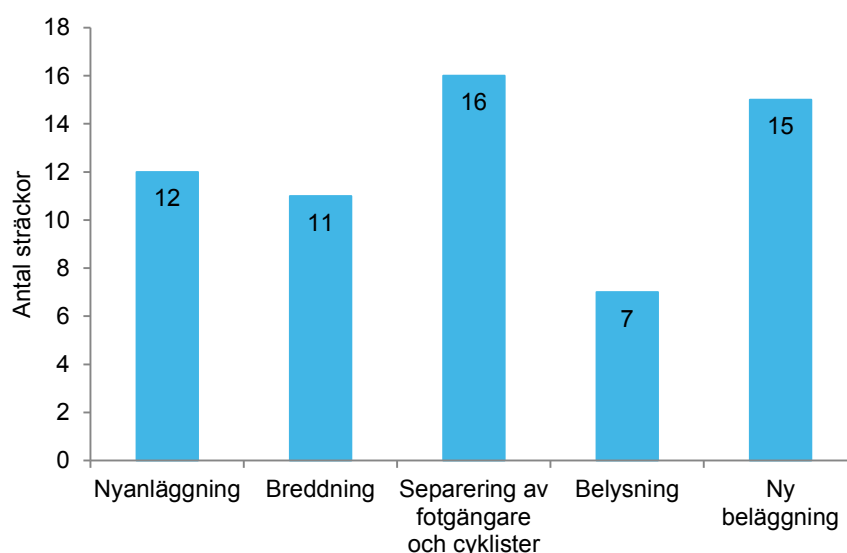
I den regionala cykelplanen har behov av större utbyggnader identifierats på det regionala cykelvägnätet för att uppfylla sitt syfte som smidigt, smart och säkert regionalt arbetspendlingsnät.

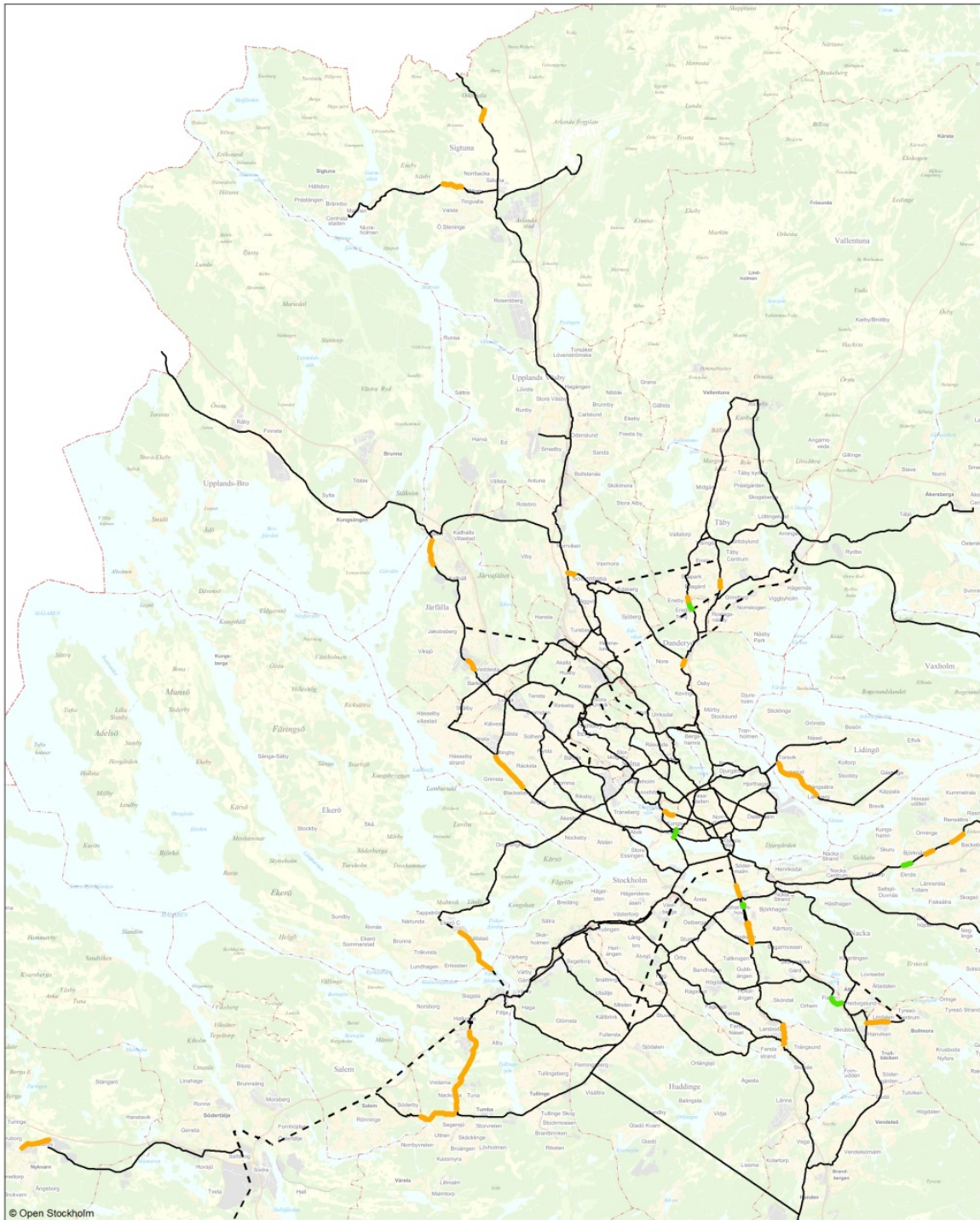
Under år 2014 har ungefär hälften av länets kommuner angett att de genomfört åtgärder på sträckor längre än 100 meter. Totalt har åtgärder av denna omfattning skett på 26 sträckor motsvarande ungefär 25 kilometer. Detta motsvarar ungefär 3 procent av hela det regionala cykelvägnätet (vilket omfattar totalt cirka 850 km).

Åtgärderna omfattar i huvudsak separering mellan fotgängare och cyklister samt beläggningsåtgärder. Nästan hälften av åtgärderna avser nyanläggning och breddning är också vanligt förekommande. I några fall avser åtgärderna belysning.

I kartan nedan har åtgärdade sträckor på det regionala cykelvägnätet under år 2014 markerats. En grön linje visar om sträckan har åtgärdats i enlighet med cykelplanens riktlinjer. En gul linje visar att någon sorts åtgärd har gjorts, men att sträckan ännu inte når upp till riktlinjerna i den regionala cykelplanen. Svarta linjer avser övriga regionala stråk där det inte skett några åtgärder på längre sträckor under år 2014.

Figur 3: Enkätfrågor med avseende på typ av åtgärd som gjorts på sträckor på minst 100 meter. Siffrorna i staplarna avser antal sträckor. Det kan ha skett fler än en typ av åtgärd på en sträcka. Totalt har 26 åtgärdade sträckor inrapporterats.





**Teckenförklaring**

**Åtgärdade sträckor**

- Uppfyller regional standard
- Uppfyller inte helt den regionala standarden

- - - - Utredningsstråk
- Regionala cykelstråk

**ÖVERSIKT ÅTGÄRDADE STRÄCKOR UNDER 2014**

Regionalt cykelbokslut

Datum: 2015-10-06

Skala (A4): 1:245 000





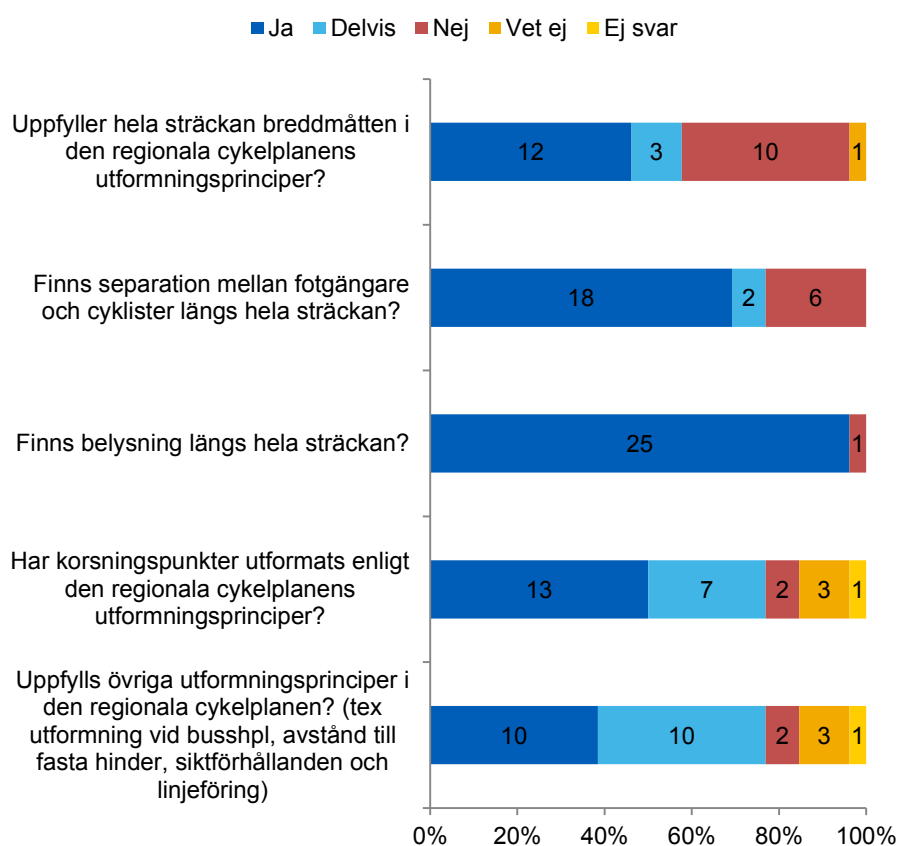
## Åtgärderna uppfyller oftast inte fullgod standard

Kommunernas svar visar på att det är ovanligt att den regionala cykelplanens utformningsprinciper helt följs. Endast 5 av 26 åtgärdade sträckor uppfyller den standard som anges i den regionala cykelplanen. Den sammanlagda längden på det som åtgärdats med fullgod standard är drygt 3 km. I relation till hela det regionala cykelvägnätet har knappt 0,4 procent åtgärdats till fullgod standard under år 2014.

Avvikelser från förordad standard handlar oftast om avsteg från rekommenderade breddmått. Vanliga skäl till detta är att breda cykelbanor många gånger är förknippade med höga kostnader. Ibland anser kommunerna också att det är tillräckligt med lägre breddmått än vad som anges i den regionala cykelplanen. Korsningspunkter och övriga utformningsprinciper uppfylls också i något lägre grad.

De flesta åtgärdade sträckor har dock belysning längs hela sträckan och det finns oftast separation mellan fotgängare och cyklister.

Figur 4: Enkätfrågor med avseende på om den åtgärdade sträckan uppfyller cykelplanens utformningsprinciper. Siffrorna i staplarna avser antal sträckor där svarsalternativet har valts.



## Punktåtgärder för ett smidigare och säkrare cykelväg nät

De regionala cykelstråken är genomgående i behov av olika punktvisa åtgärder för att förbättra framkomlighet och trafiksäkerhet. Punktåtgärder som utförts på stråken i länet under år 2014 följs därför upp i cykelboks slutet.

Två av tre kommuner anger att man genomfört punktåtgärder längs de regionala cykelstråken. Korsningsåtgärder är den vanligaste punktåtgärden, men det har även förekommit åtgärder för att förbättra cykelinfrastrukturen vid busshållplatser, skapa bättre sikt, korrigera tvära kurvor och borttagning av hinder.

I vissa fall avser de inrapporterade punktåtgärderna utbyggnation av vägsträcka som är mindre än 100 meter.

Figur 5: Enkätfrågor med avseende på typ av punktåtgärd som gjorts på de regionala cykelstråken. Procentsiffrorna i staplarna avser hur stor andel (av de 20 stråken där punktåtgärd rapporterats) där punktåtgärdstypen har skett. Det kan ha skett fler än en typ av punktåtgärd på ett stråk.

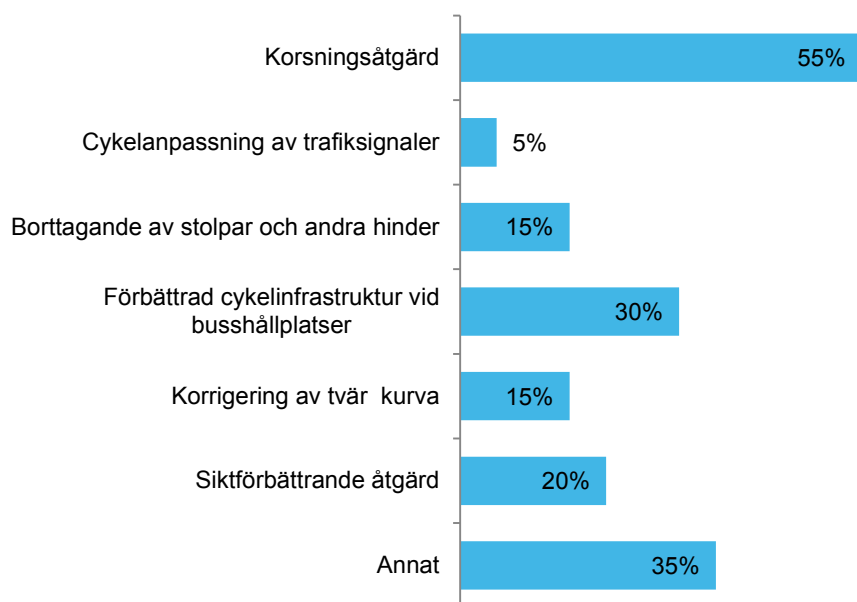




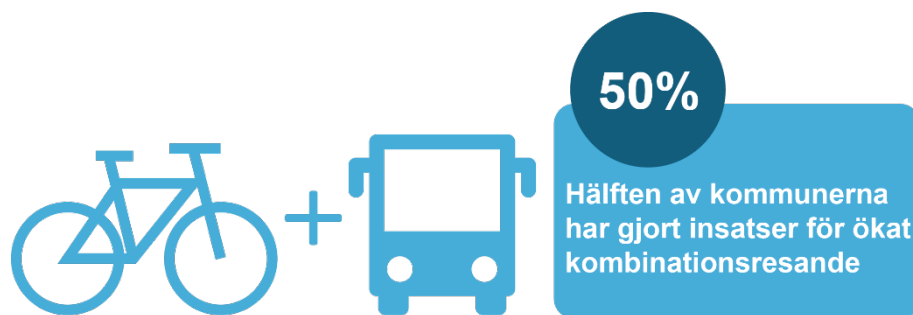
Foto: Thinkstock

## Kombinationsresor

Att kombinera cykel med kollektivtrafik är av stor vikt i Stockholms län då avstånden kan vara långa. Med kombinationsresor avses resor som sker med två eller flera färdssätt. Åtgärder som i den regionala cykelplanen bedöms vara till gagn för flest resenärer fram till 2030 är att bygga ut cykelparkeringar och hyrcykelsystem vid kollektivtrafikens bytespunkter.

Hälften av kommunerna har gjort insatser för ökat kombinationsresande under året. Insatser som utförts är huvudsakligen cykelparkeringar. Cykelparkeringar har anlagts vid flera kollektivtrafiknoder samt vid andra platser där kommunen har sett behov av cykelparkering. Många av cykelparkeringarna som anlagts har varit väderskyddade med möjlighet att låsa fast sin cykel.

Det är viktigt att insatser för standardhöjningar av cykelparkeringar fortsätter. I många fall är befintliga parkeringar fullbelagda och ibland saknas möjlighet att låsa fast sin cykel. Trafikförvaltningen har exempelvis genomfört kundmiljöundersökningar som visar att det finns stora skillnader i kvalitet och omfattning på cykelparkeringar runt om i länet och beroende på vilket trafikslag det hörde till. Dåliga cykelparkeringar kan leda till att färre använder cykeln i kombination med kollektivtrafik eller/och att fler använder



cyklar i sämre skick på grund av stöldrisken. Cykelstölderna har ökat i länet under många år och år 2014 var inget undantag.

Under året har Trafikförvaltningen och Trafikverket godkänt statlig medfinansiering för utbyggnad av infartsparkering för bil och cykel från avsatta medel i länsplanen.

Trafikförvaltningen i Stockholms län har även påbörjat en utredning över hur kombinationsresor mellan cykel och kollektivtrafik kan förbättras, det vill säga vilka åtgärder man främst bör satsa på.

Hyrcykelsystemet i Stockholm är i dagsläget mest anpassat efter turisternas behov, vilka också är de vanligaste användarna. Hyrcyklar kan dock bli ett bra komplement till kollektivtrafiken på kortare sträckor även för arbetspendlare. I Stockholm pågår kontinuerlig utbyggnad av lånecykelsystem, men även i Sundbyberg har utbyggnad skett och i Solna har kommunen identifierat platser för uppställning av lånecyklar. Detta är positivt och det är viktigt att den fortsatta utbyggnaden tar hänsyn till olika behov bland turister och pendlare.

### **Den planerade utbyggnadstaken är för låg**

För att hela det regionala cykelvägnätet ska vara utbyggt till år 2030 måste i genomsnitt mer än 50 kilometer årligen åtgärdas till fullgod standard. De planerade åtgärderna i länet på fem års sikt omfattar ungefär 10 mil, vilket motsvarar 20 kilometer om året. Detta är alldeles för lite för att nå målet om ett helt utbyggt cykelvägnät år 2030. Dessutom är det inte heller säkert att de planerade åtgärderna är enligt fullgod standard. Under år 2014 var det exempelvis enbart 5 av 26 åtgärdade sträckor som hade fullgod standard enligt riktlinjerna i den regionala cykelplanen.

Totalt är det två av tre kommuner som diskuterar planer om att genomföra åtgärder på sträckor längre än 100 meter i det regionala cykelvägnätet under de kommande fem åren. Även Trafikverket har planer på att genomföra åtgärder på flera av sina stråk. Totalt sett omfattas cirka 45 stråk av planerna.



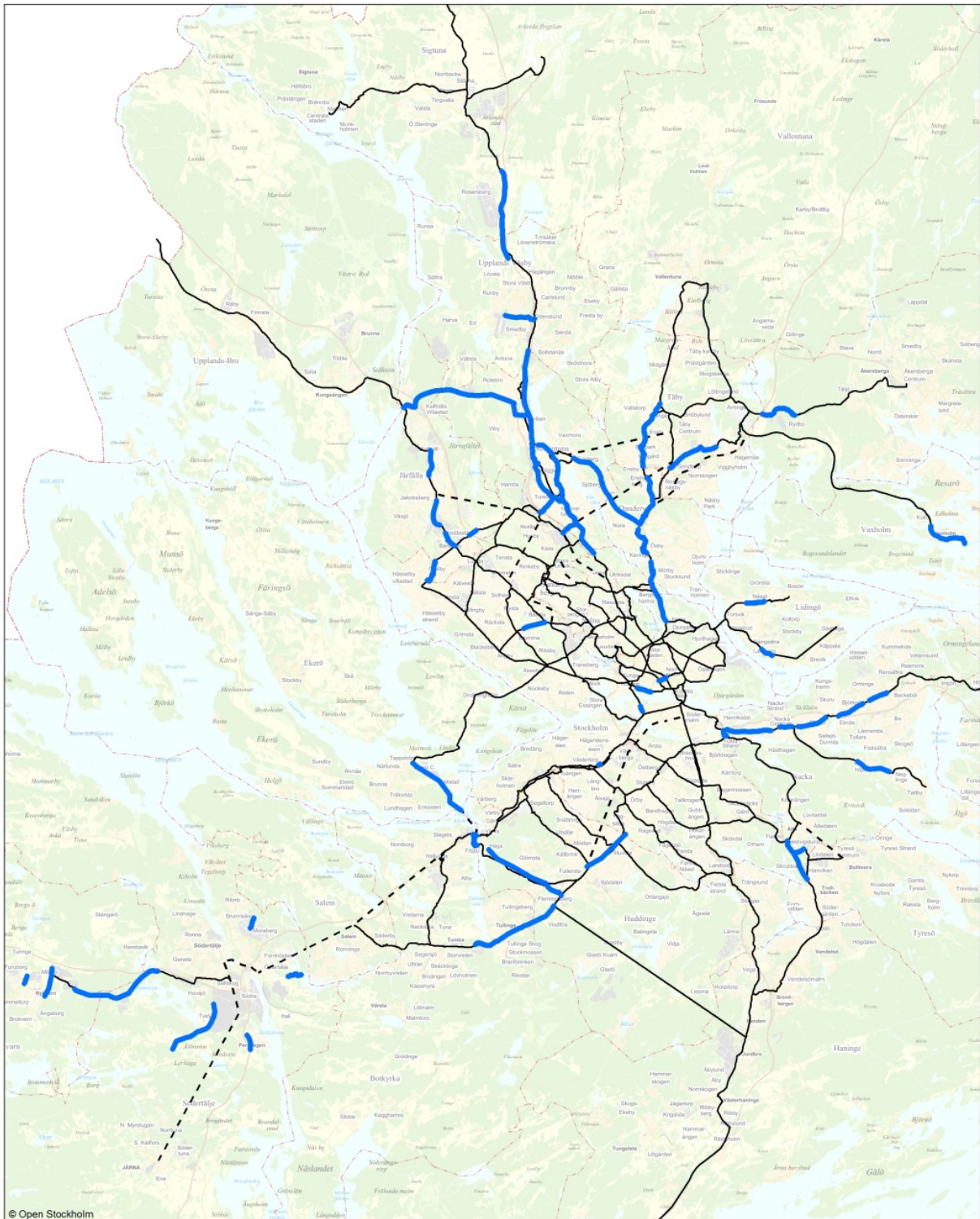
Foto: Christina Fagergren

Detta är något som kan förändras/revideras och det kan antagligen redan ha skett vissa ändringar innan publiceringen av detta bokslut.

Många åtgärder som diskuteras avser nyanläggningar, breddningar, nya beläggningar, korsningsåtgärder, anpassningar vid busshållplatser, belysning, separeringar med mera. Många diskuterade åtgärder är redan planerade tillsammans med exempelvis Trafikverket och andra kommuner. På så vis kan åtgärder göras tillsammans eller/och kopplas samman med åtgärder på samma eller länkande stråk i andra delar av länet.

Vissa kommuner har inte angett att man diskuterar några åtgärder inom de kommande fem åren. I exempelvis Huddinge beror det på att man just nu tar fram en ny cykelplan och att åtgärdsprogrammet inte är fastställt.

I kartan nedan visas planeringsläget juni 2015. Detta är något som kan ha förändrats/reviderats och det kan antagligen redan ha skett vissa ändringar innan publiceringen av detta bokslut. Linjerna avser diskuterade planerade åtgärder inom de närmaste fem åren.



© Open Stockholm

### Teckenförklaring

- Planerade åtgärder på 5 års sikt
- - - - Utredningsstråk
- Regionala cykelstråk

### ÖVERSIKT PLANERADE ÅTGÄRDER

Regionalt cykelboks slut

N Datum: 2015-10-06

Skala (A4): 265 000





Foto: Trafikverket

## Hinder och möjligheter i genomförandet

Oftast handlar hinder och möjligheter om kostnader, resurser och prioriteringar. Ibland upplevs det som att de regionala riktlinjerna inte tar hänsyn till lokala förhållanden och det kan ibland råda bristande samsyn mellan olika aktörer.

Väghållarna anger varierande hinder för att genomföra åtgärder i det regionala cykelvägnätet. Marktillången anges bland annat som en begränsning för att kunna bygga med tillräcklig bredd. Ibland behövs tomtinlösen från privata fastighetsägare, vilket anges som ett stort hinder.

Fysiska begränsningar med avseende på terräng påverkar möjligheten att anlägga gena cykelstråk. Ibland anses det till exempel inte ekonomiskt försvarbart med bergssprängning för att skapa bredare vägar. Geografiska, topografiska hinder och placering av spårväg leder till höga utbyggnads-kostnader i vissa fall. I vissa fall anses argument för framkomlighet krocka med kommunens ambition om ”stadsmässighet”.



Foto: Sweco

### **Cykelfrämjande åtgärder**

För att uppnå den regionala cykelplanens vision och målbild behövs inte enbart åtgärder för att förbättra det regionala cykelvägnätet. För att cykelandelen ska öka behövs även beteendeförändringar, vilket bland annat påverkas av cykelns status. Bra och tydlig kommunikation med resenärerna är även av betydelse. Det handlar både om att man som resenär bör få information om cykel som komplement/alternativ till kollektivtrafik och om bra information om vilka cykelvägar det finns. Därför har även väghållarna tillfrågats om övriga åtgärder för ökad cykling i regionen.

Flera kommuner ger exempel på cykelfrämjande aktiviteter och åtgärder. Exempel på aktiviteter som genomförts i flera kommuner i länet är cykeldagar, trafikantveckor och kurser/utbildningar. Upplands Väsby har genomfört jämnhetsmätningar samt inventerat och digitaliserat hela cykelvägnätet. Även i Huddinge lanserade kommunen en ny cykelkarta under året. I Tyresö har kommunen haft en cykeldialog där kommunens representanter för trafik och drift/underhåll och representanter för cyklande invånare träffas några gånger under året för att fånga upp brister och utvecklingsmöjligheter.



# Trafiksäkerhet

---

Detta avsnitt följer upp trafiksäkerheten för cyklisterna i länet, vilket här omfattas av olyckor på cykelvägnätet, cykelstölder och cykelhjälm-användning. Även väghållarnas drift och underhåll omfattas av uppföljningen.

Liksom för övriga trafikanter är det angeläget att cyklister kan färdas trafik-säkert och kan undvika att komma i konflikt med andra trafikantgrupper. Trafiksäkerhet behöver bland annat vägas in i utformningen av vägmiljön i stort, i möten mellan olika trafikslag, i cykelbanornas utformning i sig och i rutiner för halkbekämpning, grusröjning och enkelt åtgärdade hinder i väg-banan. Därutöver finns andra åtgärder som ökar säkerheten, inte minst hjälmanvändning.

## Cykelolyckor

I dag är cyklister den trafikantgrupp som råkar ut för flest allvarliga skador i trafiken och det finns därför stora behov av insatser, i synnerhet som cykel-trafiken ökar. De allvarligt skadade cyklisterna har i flertalet fall drabbats av singelolyckor och i andra hand av kollision med motorfordon eller andra oskyddade trafikanter. Kollision med motorfordon är också den vanligaste orsaken till dödolyckor, enligt nationell statistik.<sup>1</sup> Statistiken som presenteras nedan är hämtad från databasen STRADA och mycket av analyserna kommer från en rapport från Trafikverket där cykelolyckor i Stockholms län analyseras.

År 2014 rapporterades 1613 olyckor av polis och/eller sjukhus i Stockholm län där minst en cyklist var inblandad. Antalet avser samtliga cykelolyckor i länet – inte enbart olyckor på de regionala cykelstråken. Detta är en minskning jämfört med år 2013 då antalet olyckor var 1710. Det är däremot en ökning jämfört med perioden 2009-2012 (fram till 2012 fanns dock fortfarande sjukhus i länet som inte var anslutna till databasen STRADA vilket kan innebära en underskattning av antalet olyckor med skadade).<sup>2</sup>

Av olyckorna år 2014 utgjordes två tredjedelar singelolyckor, en femtedel olyckor med konflikt mellan cyklist och motorfordon och knappt en tiondel olyckor mellan cyklister. Jämfört med tidigare år har singelolyckornas andel ökat medan andelen olyckor mellan cyklister och motorfordon minskat.

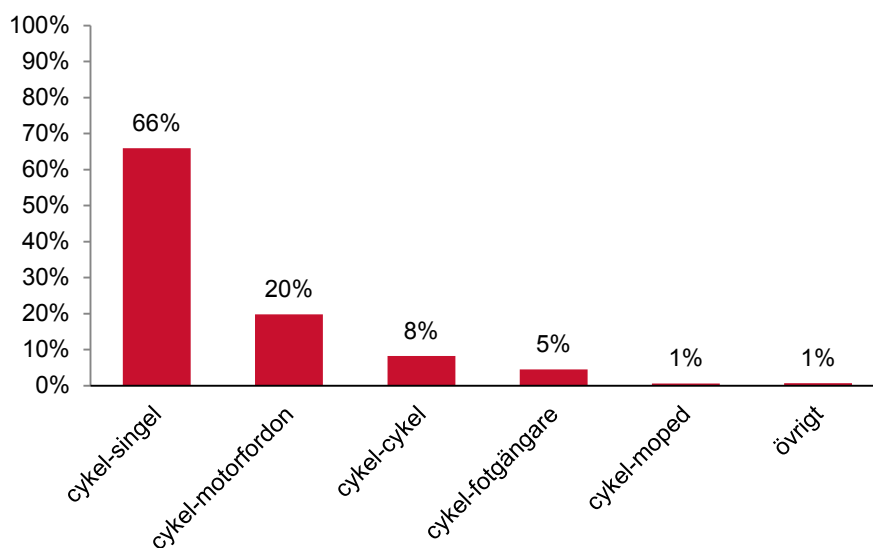
Olyckorna skedde i 84 procent av fallen på vägar där kommunen är väghållare, 5 procent skedde på det statliga och 10 procent på det enskilda vägnätet.

---

<sup>1</sup> Trafikverket, Säkrare Cykling, Publikation 2014:030

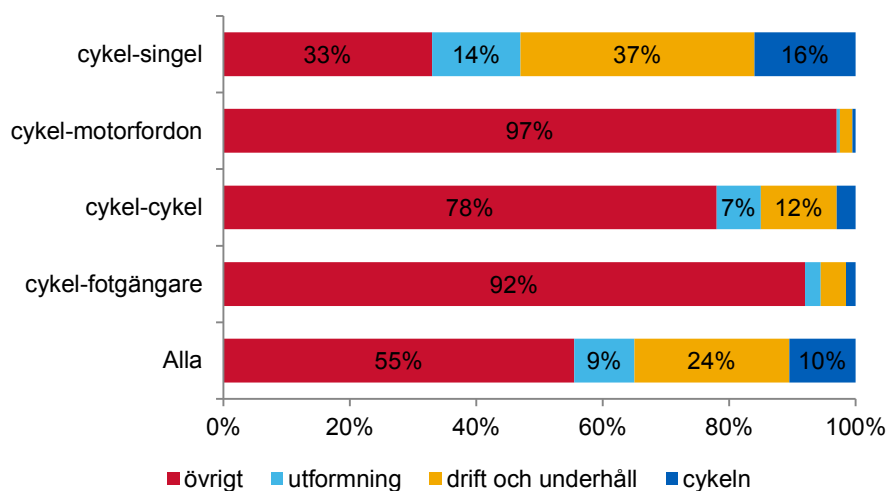
<sup>2</sup> Transportstyrelsen, STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition)

Figur 6: Olyckstyper. Stockholms län år 2014. Källa: STRADA.



En analys av samtliga olyckor som skett under år 2009-2014 i länet visar att 24 procent av olyckorna berodde på brister i drift och underhåll, vilket visar på hur viktigt det är att drift och underhåll håller hög standard. Vidare berodde 9 procent av olyckorna på brister i utformning och 10 procent på cykeln. 55 procent berodde på övriga orsaker. Se Figur 7. Övriga orsaker är antagligen överskattade eftersom många svårkategoriserade olyckor fått klassificering övrigt. Inom övriga orsaker ryms bland annat samspel med andra trafikanter, cyklistens beteende och svårkategoriserade olyckor som delvis avser problem med cykeln och brister i utformningen.<sup>3</sup>

Figur 7: Olycksorsaker vid olika olyckskategorier. Källa: Trafikverket, Analys av cykelolyckorna i Stockholms och Gotlands län 2009-2014.



<sup>3</sup> Trafikverket, Analys av cykelolyckorna i Stockholms och Gotlands län 2009-2014.



Foto: Trafikverket

### Analys av singelolyckor

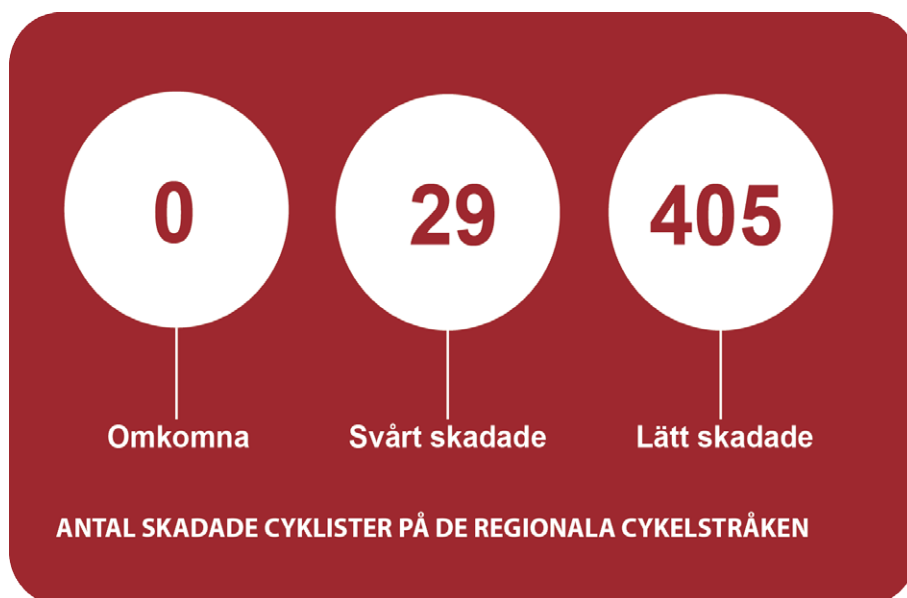
Många av olyckorna är kategoriserade med en övrig orsak. En mer djupgående analys av enbart *singelolyckorna* visar på att 37 procent av singelolyckorna berodde på brister i drift och underhåll, 14 procent berodde på utformning och 16 procent på grund av cykeln. Minst 16 procent av singelolyckorna har uppstått på grund av bristande samspel med övriga trafikanter. Vidare berodde 11 procent på cyklistens beteende. Ibland beror singelolyckor på att cyklisten ramlat vid kraftig inbromsning, att cykeln slutat fungera eller att man exempelvis missbedömt kantstenshöjden. Det är också relativt vanligt att olyckan uppstår på grund av att cyklisten fastnar med hjulen i spårvagnsspår eller att cykelbanorna är underdimensionerade.<sup>4</sup>

### Upplevd trafiksäkerhet och trygghet

Få undersökningar av hur cyklisterna generellt uppfattar säkerhet och trygghet i länet har gjorts. År 2013 svarade 50 procent av Stockholms stads invånare att man var mycket eller ganska nöjd med trafiksäkerheten för fotgängare och cyklister i sin stadsdel. Generellt sett är invånarna mindre nöjd i innerstaden.<sup>5</sup> I en enkät i Vallentuna från år 2013 svarade 17 procent att kommunens cykelvägnät upplevs som tryggt, och 11 procent svarade att

<sup>4</sup> Trafikverket, Analys av cykelolyckorna i Stockholms och Gotlands län 2009-2014.

<sup>5</sup> Stockholms stad, Miljö och miljövanor i Stockholm 2013.



nätet uppfattas som säkert.<sup>6</sup> Observera dock att dessa undersökningar inte specifikt avser de regionala cykelstråken.

### Olyckor på de regionala cykelstråken

Antalet lätt skadade cyklister (ISS 1-8) på de regionala cykelstråken var 405 år 2014 medan antalet svårt skadade (ISS>8) var 29 stycken. Ingen cyklist hade omkommit på de regionala cykelstråken under år 2014.<sup>7</sup> Detta motsvarar två svårt eller lätt skadade personer per 10 000 invånare under år 2014 på de regionala stråken. Dessa siffror kan jämföras med alla vägtrafikolyckor. År 2014 var det totalt 35 personer som omkom i vägtrafikolyckor i länet och antalet svårt skadade var 417.<sup>8</sup>

I den analys som gjorts på cykelolyckorna i Stockholms län 2009-2014 finns även sammanställningar över de mest olycksdrabbade sträckorna och korsningarna på det regionala cykelvägnätet där det bland annat framgår vad det är för olyckstyper som förekommit. På följande sidor visas två kartor (med tillhörande tabeller i bilaga) från analysrapporten som illustrerar detta.

<sup>6</sup> Vallentuna kommun, Sammanställning enkät inom arbetet med cykelplanen. (Procentsatserna svarsalternativen 4-5, från en skala från 1 till 5 där 5 betyder "instämmer helt" och 1 betyder "instämmer inte alls").

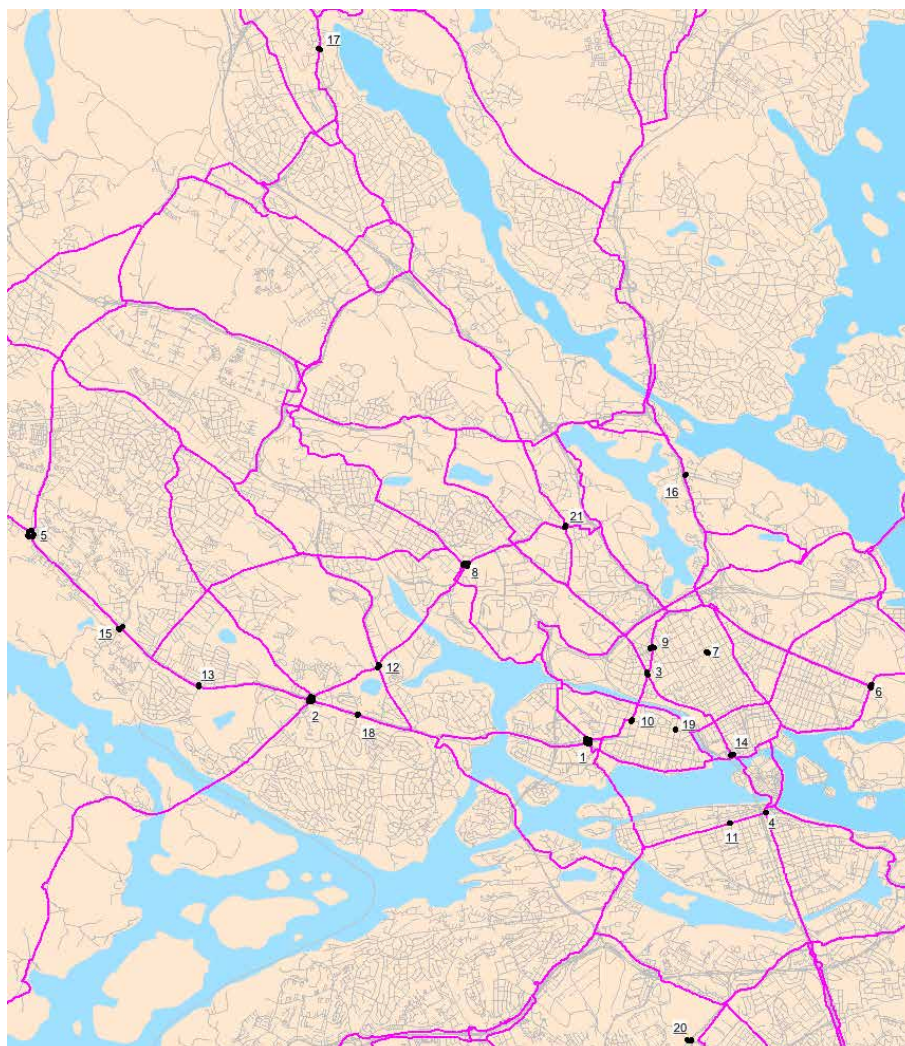
<sup>7</sup> Trafikverket/STRADA

<sup>8</sup> Transportstyrelsen. Avser endast polisrapporterade olyckor.

## Olycksdrabbade korsningar

De mest olycksdrabbade korsningarna som har identifierats visas i kartan nedan.<sup>9</sup> Majoriteten av olyckorna har inträffat utmed de regionala cykelstråken, vilket illustreras med de lila linjerna i figuren nedan.

På hela cykelvägnätet är singelolyckor vanligast. På de mest belastade korsningarna längs det regionala cykelvägnätet är dock olycks kategorin ”Cykel-Motorfordon-Övrigt” den vanligaste olycks kategorin och står för 75 procent av olyckorna. Dessa olyckor beror varken på utformning, drift och underhåll eller cykeln, utan handlar till exempel om ouppmärksamhet, handhavandefel eller bristande samspel mellan trafikanterna.

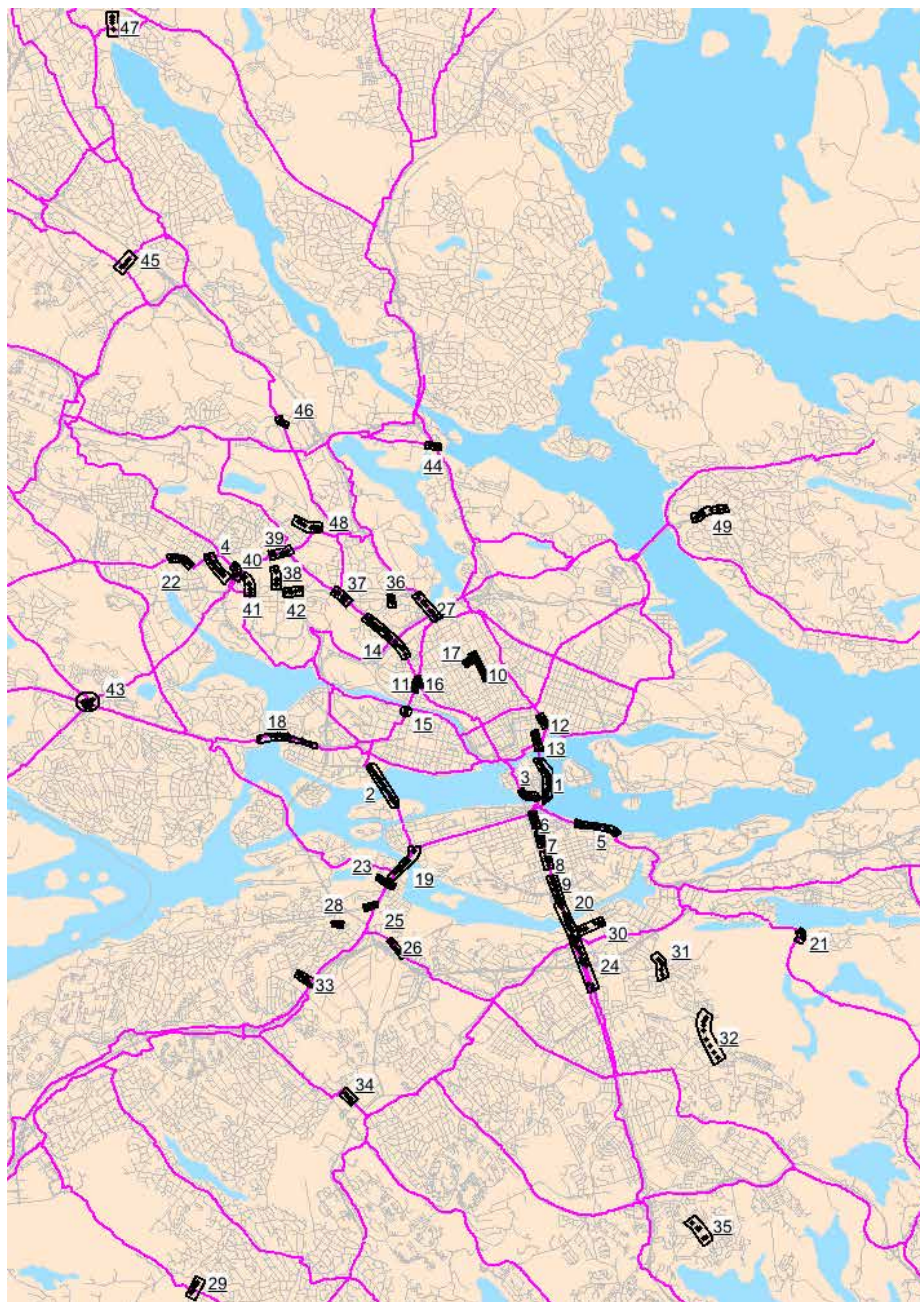


<sup>9</sup> Källa: Trafikverket, Analys av cykelolyckorna i Stockholms och Gotlands län 2009-2014, sid 25. Siffran som står invid de identifierade korsningarna är enbart en numrering, inte antalet olyckor.

## Olycksdrabbade sträckor

De mest olycksdrabbade sträckorna som identifierats visas i kartan nedan.<sup>10</sup> Majoriteten av olyckorna har inträffat utmed de regionala cykelstråken, vilket illustreras med de lila linjerna i figuren.

Av de olyckor som inträffat på de mest olycksdrabbade sträckorna längs det regionala cykelvägnätet är de tre vanligaste olyckskategorierna singelolyckor, olyckor mellan cyklister och motorfordon samt olyckor mellan cyklister och andra cyklister.



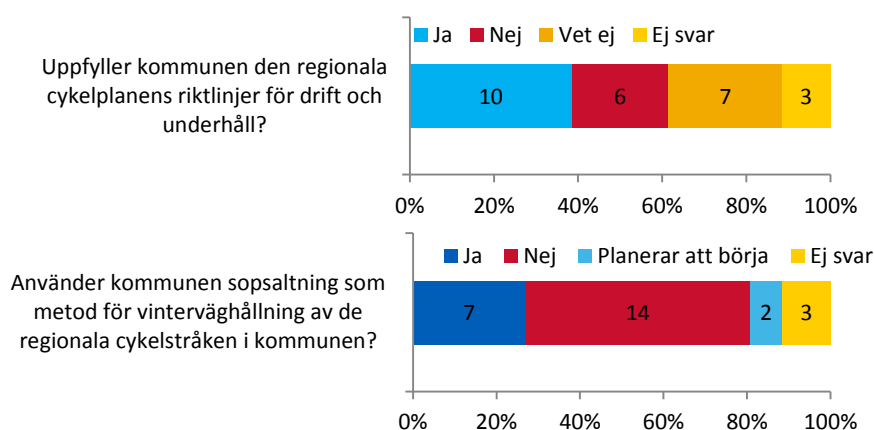
<sup>10</sup> Källa: Trafikverket, Analys av cykelolyckorna i Stockholms och Gotlands län 2009-2014, sid 27. Siffran som står invid de identifierade sträckorna är enbart en numrering, inte antalet olyckor.

## Drift och underhåll

Drift och underhåll är viktigt för ett framkomligt och säkert cykelvägnät. Målet i den regionala cykelplanen är att stråken ska hålla samma höga driftstandard som de största transportlederna för motortrafik. Motivet är tydligt eftersom många singelolyckor beror på bristande drift och underhåll. Dessutom stimulerar välskötta cykelvägar till ett ökat cyklande året runt.

Mindre än hälften av länets kommuner uppfyller den regionala cykelplanens riktlinjer för drift och underhåll. Det råder ganska stor osäkerhet kring om riktlinjerna för drift och underhåll uppfylls. Nivån på drift och underhåll varierar mellan stråken i kommunerna, vilket beror på att kommunerna prioriterat vissa stråk i högre grad jämfört med andra. Generellt sett kan drift och underhåll bli bättre i regionen och det kan finnas effektivitetsfördelar med att samarbeta kommuner emellan för att upprätthålla en hög standard.

Figur 8: Enkätfrågor med avseende på drift och underhåll i kommunerna. Siffrorna i staplarna avser antal kommuner som svarat.



Sopsaltning är ett sätt att förbättra både framkomligheten och säkerheten för vintercyklisterna. Utvärderingar har visat att metoden ger en högre standard vintertid med generellt bättre friktion än traditionell vinterväghållning.<sup>11</sup> Idag använder redan en tredjedel av kommunerna i länet sopsaltning (eller planerar att börja). Flera kommuner har även planer på att utöka sopsaltningen till att omfatta fler sträckor än vad den gör idag.

Många kommuner uppger att kostnaderna är det största hindret för att kunna leva upp till den regionala cykelplanens intentioner. Framkomlighetsproblem för fordon som används för drift och underhåll är även ett vanligt hinder. Trafikverkets krav för drift överensstämmer med cykelplanens riktlinjer, men det finns brister i underhållet – bland annat saknas beläggningsplaner.

<sup>11</sup> VTI, Sopsaltning av cykelvägar – för bättre framkomlighet och säkerhet för vintercyklisterna.



Foto: Trafikverket

Andra brister/problem är att beställd drift inte alltid levereras samt att gällande snöröjningsavtal inte uppfyller insatstider och röjningsstandard som anges i den regionala cykelplanen.

## Cykelstölder

Antalet anmälda cykelstölder i länet är en indikation på cyklisternas trygghet och säkerhet. Cykelstölderna har ökat i länet under många år och år 2014 var inget undantag. År 2014 anmäldes nästan 14 000 cykelstölder i Stockholms län. Detta är den högsta noteringen sedan år 2000, och en ökning på nära 40 procent sedan år 2012. Räknat per 100 000 invånare anmäldes 640 år 2014, vilket kan jämföras med 476 år 2012. I riket som helhet har det också skett en ökning sedan år 2012, men på något längre sikt har antalet anmälda stölder minskat nationellt.<sup>12</sup>

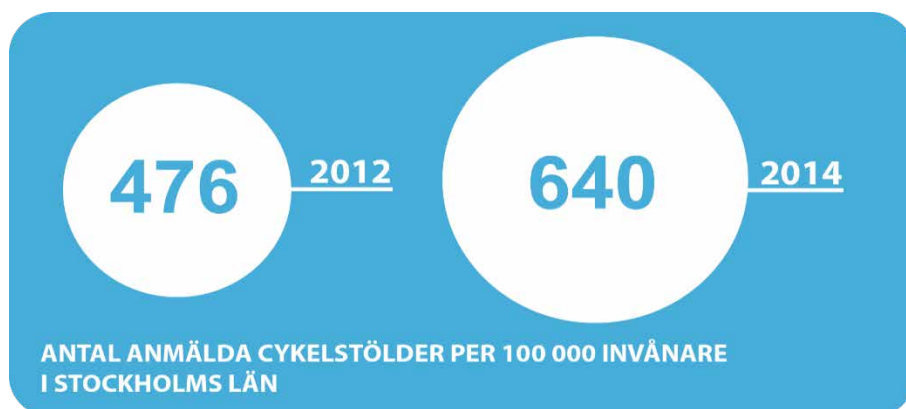
Att antalet anmälda cykelstölder har ökat kan bero på flera olika saker. Exempelvis kan det bero på att cyklarna ökat i värde och därmed blivit mer stöldbegärliga. En annan trolig anledning är att antalet cyklar ökat i länet.

Bra cykelparkeringar motverkar cykelstölder. Fler och bättre cykelparkeringar har tillkommit under året, men mer behöver göras för att minska risken för cykelstölder. År 2013 svarade exempelvis endast 16 procent av Stockholms

---

<sup>12</sup> BRA, Anmälda cykelstölder.



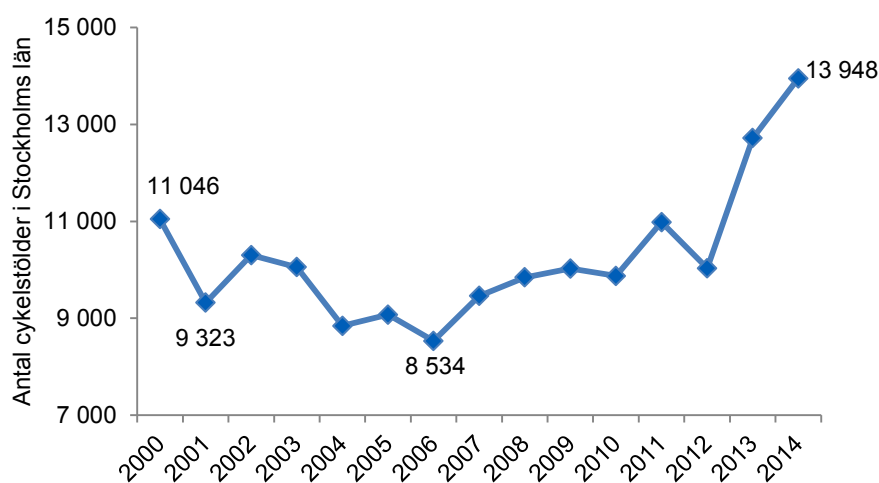


stads invånare att de var nöjda med tillgången till stöldsäker cykelparkering i sin stadsdel. Generellt sett är innerstadens invånare mindre nöjda.<sup>13</sup>

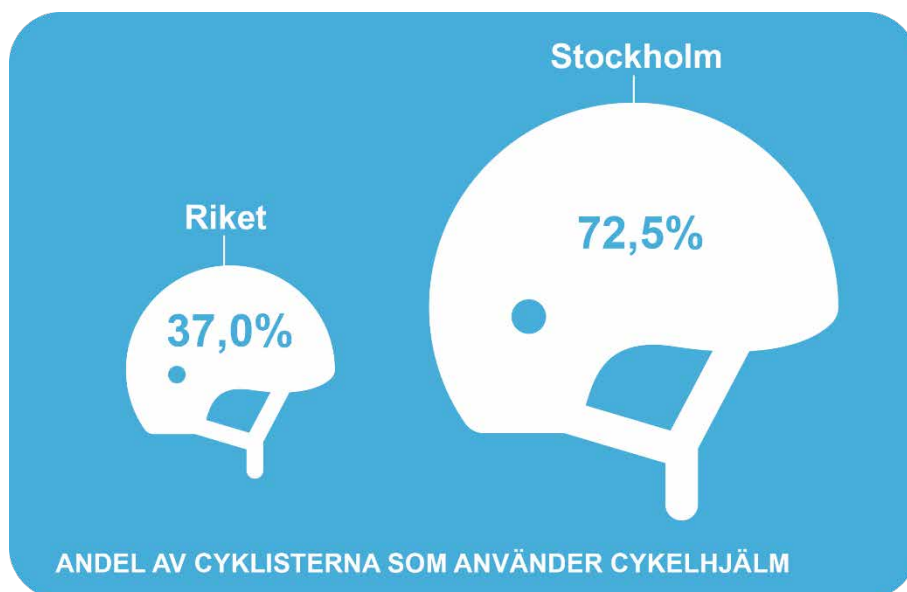
Det bör dock noteras att detta handlar om antalet *anmälda* cykelstöldar. Det kan alltså inte helt uteslutas att benägenheten att anmäla cykelstöldar även kan ha ökat (eller minskat) under perioden. Anmälda cykelstöldar kan även ändras över tid beroende på gällande försäkringsvillkor vilka påverkar benägenheten att anmäla cykelstöldar. Dessutom kan mörkertalet antas vara större för äldre cyklar och mindre för nyare och dyrare cyklar.

Oavsett anledning till att de anmälda cykelstölderna ökat är detta ett problem för cyklisternas trygghet och säkerhet samt för cykeltrafikens utveckling som helhet. För att flera ska vilja välja cykel framför andra färdmedel krävs att denna typ av brottslighet förebyggs och motverkas.

Figur 9: Anmälda cykelstöldar 2000-2014. Källa: BRÅ.



<sup>13</sup> Stockholms stad, Miljö och miljövanor i Stockholm 2013



## Cykelhjälm användning

Cykelhjälm användningen är mycket viktig för cyklisternas säkerhet. För att minska antalet allvarliga cykelolyckor i länet krävs självklart många åtgärder i cykelvägnätet liksom ständiga förbättringar i drift och underhåll. Om en olycka trots allt sker så är cykelhjälm ett mycket viktigt skydd. Därför är en ökad cykelhjälm användning viktig för en säker cykeltrafik.

Cykelhjälm användningen är relativt hög i länet jämfört med övriga riket. Uppskattningsvis 72,5 procent av stockholmarna använde cykelhjälm år 2014. Detta kan jämföras med 37 procent i riket och 59 procent i Göteborg.<sup>14</sup> Stockholms stads manuella räkningar visar på att 80 procent i innerstadsnittet använde cykelhjälm år 2014. Motsvarande andelar var 76 procent i Saltsjö-Mälarsnittet och 67 procent i Citysnittet. I samtliga snitt har cykelhjälm användningen ökat under perioden 2012-2014.<sup>15</sup>

<sup>14</sup> VTI, Cykelhjälm användning i Sverige 1988–2014.

<sup>15</sup> Stockholms stad, Stockholmstrafiken 2014.

# Cykeltrafikens utveckling

---

Trafikutvecklingen i länet påverkas av en rad olika faktorer. Tillgång till en framkomlig och säker cykelinfrastruktur är en viktig del i att stimulera ökat cyklande. Det finns idag få tillförlitliga källor för att beskriva trender i cykeltrafikens utveckling. I detta avsnitt har siffror hämtats från resvaneundersökningar, medborgarenkäter samt flödesmätningar från kommunerna.

## Cykelandel

Den regionala cykelplanen har som mål att andelen cykelresor ska utgöra minst 20 procent av resorna i hela Stockholms län. Det har inte skett några undersökningar år 2014 som visar på hur andelen har utvecklats. År 2005-2006 låg cykelandelen i hela Stockholms län på cirka 5 procent.<sup>16</sup> En andel som även bekräftas i andra studier som genomförts senare.<sup>17</sup> Detta är en låg nivå i jämförelse med andra storstäder i Sverige. *Stockholms stads* andel ligger på cirka 5 procent, vilket är lägre jämfört med exempelvis Göteborg och Malmö. Cykelandelen varierar dock inom länet, och oftast har de centrala kommunerna högre cykelandel jämfört med mer perifera kommuner i länet.

Målet är att cykelandelen ska vara 20 procent i länet till år 2030. Alla kommuner har dock inte samma förutsättningar för en sådan hög cykelandel. Potentialen för arbetspendling med cykel bedöms vara störst på stråken i riktning in mot Stockholms innerstad från kommuner inom en radie på cirka 15 km.<sup>18</sup> En anledning till detta är att ungefär 60 procent av länets arbetsplatser finns i Stockholms stad och Solna, och nästan hälften av länets förvärvsarbetande befolkning bor i dessa områden. För att länets totala cykelandel ska vara 20 procent kommer det krävas att cykelandelen till och med är högre än så i kommuner som har bättre förutsättningar för cykelpendling.

Kommuners cykelandelar varierar från exempelvis 2 procent i Upplands Väsby, Tyresö och Haninge till 12 procent i Täby och 8 procent i Sollentuna (avser år 2011-2012).<sup>19</sup> År 2013 svarade 15 procent september 2013 att man huvudsakligen cyklade mellan sin bostad och arbetet/skolan i Stockholms stad. Under februari månad var motsvarande andel 5 procent.<sup>20</sup> I Sverige som helhet är andelen som väljer cykel cirka 8 procent.<sup>21</sup>

---

<sup>16</sup> SIKA, Den nationella resvaneundersökningen RES 2005–2006.

<sup>17</sup> Spolander, K (2013) Cykling i Sverige. En studie av variation mellan regioner och kommuner.

<sup>18</sup> Spolander, K. (2012) Underlag för regionalt cykelvägnät i Stockholms län. Pendlingsrelationer mellan bostäder och arbetsplatser.

<sup>19</sup> Samma som ovan.

<sup>20</sup> Stockholms stad, Miljö och miljövanor i Stockholm 2013.

<sup>21</sup> Trafikverket, Det nationellt cykelbokslut 2014 – Hur utvecklas cyklandet i Sverige och vart är det på väg?



Foto: Trafikverket

Utveckling i länet går åt rätt riktning – antalet cyklister ökar årligen. Det är dock oklart hur nära man är att nå målet med en cykelandel på 20 procent av länets resor eftersom regionala resvaneundersökningar inte har genomförts under de senaste åren.

Trafikförvaltningen i Stockholms län planerar tillsammans med en rad andra regionala aktörer att genomföra en resvaneundersökning under september och oktober 2015. Där kommer andelar av olika färdmedelslag fördelat på olika typresor att framgå. Det är viktigt att framöver mer noggrant följa cykeltrafikens utveckling på olika sätt för att bättre kunna prioritera framtida insatser för ökat cyklande i länet.



## Cykeltrafiken ökar

Cykeltrafiken har ökat i Stockholm sedan början på 90-talet. De manuella mätningarna som Stockholms kommun gjort antyder dock på att ökningen stannat av något, men om detta är ett trendbrott är svårt att säga.<sup>22</sup> De få automatiska mätstationer som funnits i länet under några år visar på att cykeltrafiken ökade år 2014 jämfört med föregående år.

Antalet automatiska räkningar av cyklister i Stockholms län blir allt fler. De flesta automatiska fasta mätstationer har inte funnits så länge vilket gör det svårt att ännu använda resultat från dessa för att uttala sig om mer långsiktiga trender. På de automatiska mätstationer som funnits under år 2013–2014 har det skett ökning från år 2013 till år 2014 på mellan 5–10 procent, och även tidigare år ökade antalet cykelpassager. Framförallt vintercyklingen var högre år 2014 jämfört med föregående år.

Resvaneundersökningarna som genomförts på riksnivå visar på att det finns en indikation (dock ej signifikant) på en minskning av antalet cykelresor mellan mätningarna 2005/2006 och 2011–2014 – framförallt i storstadsregioner och i mindre kommuner. Det är i huvudsak cykelresor till skola som verkar ha minskat i riket som helhet, medan cyklandet till arbetet varit ganska konstant. Det är framförallt i de lägre åldrarna (under 35) som cyklandet tycks ha minskat i riket.<sup>23</sup> Trots att dessa resultat ej är helt statistiskt säkerhetsställda är det oroande resultat för den framtida utvecklingen av cykeltrafiken.

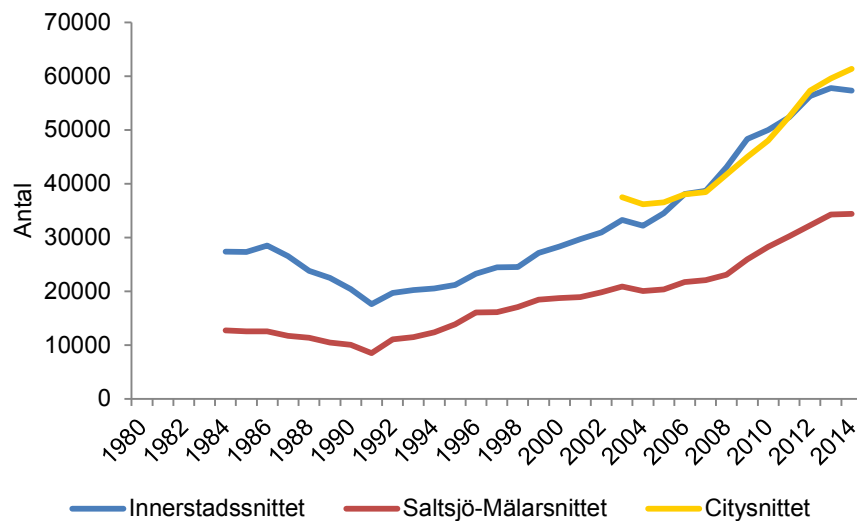
Det behövs bättre undersökningar i Stockholms län för att få en bättre förståelse för cykeltrafikens utveckling. Speglar cykeltrafikens ökning i länet endast en högre cykelanvändning bland arbetspendlare som är 35 år och däröver? Om det är så, varför väljer yngre inte cykeln i högre grad – vad kan göras åt saken?

---

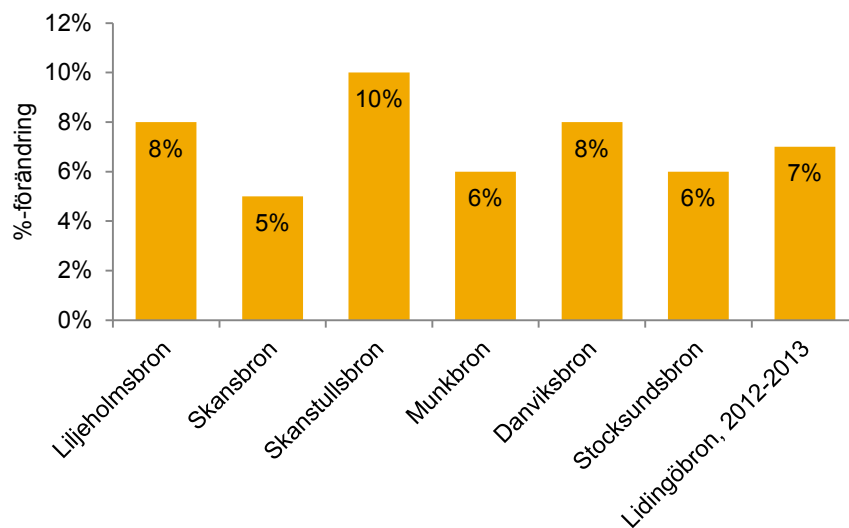
<sup>22</sup> Stockholms stad, Stockholmstrafiken 2014.

<sup>23</sup> Trafikverket, Det nationellt cykelbokslut 2014 – Hur utvecklas cyklandet i Sverige och vart är det på väg? (2014)

Figur 10: Antalet cykel- och mopedpassager per dygn, 5-årsmedelvärden. Manuella räkningar. Källa: Stockholms stad.



Figur 11: Antal cyklister från automatiska mätstationer, procentuell förändring 2013-2014 (årsbasis). Källa: Stockholms stad, Danderyd och Lidingö (data saknas för Lidingöbron 2014-2015).



## Slutsatser

---

Detta är första gången det regionala cykelbokslutet tas fram, vilket innebär att bokslutet kan komma att utvecklas och förbättras under kommande år. Bokslutet är en viktig grund för att få en helhetsbild av cykeltrafikens utveckling och hur det går med genomförandet av den regionala cykelplanen.

Det är positivt för det fortsatta arbetet att redan mer än hälften av de kommunala cykelplanerna utgår från den regionala cykelplanen.

Utbyggnadstakten är dock alldeles för långsam. Under år 2014 åtgärdades 25 kilometer på det regionala cykelvägnätet, och endast 3 km av sträckorna var enligt fullgod standard. För att uppnå målet om ett fullt utbyggt nät fram till år 2030 behöver mer än 50 kilometer årligen åtgärdas till full standard. De planerade åtgärderna för de kommande fem åren omfattar i genomsnitt cirka 20 kilometer årligen. En delförklaring dock till den låga utbyggnadstakten är att alla kommuner inte är klara med sin planering.

Det är många avvikelser från den regionala cykelplanens utformningsprinciper på åtgärdade sträckor på cykelvägnätet, men även i kommunernas cykelplaner återfinns avvikelser. Detta är allvarligt för att kunna uppnå de högt uppsatta målen i den regionala cykelplanen. Den vanligaste avvikelserna är breddmått. Det är oftast ekonomiska skäl som ligger bakom avvikelserna, men ibland anser även kommunerna att det är tillräckligt med exempelvis smalare breddmått.

Årets cykelbokslut visar på att drift och underhåll är ett prioriterat område. Mindre än hälften av kommunerna uppfyller den regionala cykelplanens riktlinjer. Samtidigt är bristande drift och underhåll en vanlig orsak till singelolyckor med cykel. Drift och underhåll är även viktigt för att kunna uppnå en hög cykelandel året om. Det finns alltså en tydlig förbättringspotential och det krävs generellt mer satsningar på detta.

Det är oklart hur nära man är att nå målet om en cykelandel på 20 procent av länets resor. Fler och utökade undersökningar krävs för att få en god uppföljning av cykeltrafikens utveckling. Vidare behövs en mer konkret plan på vad som behöver åstadkommas för att uppnå den regionala cykelplanens ambitiösa vision och målbild. För att uppnå en cykelandel på 20 procent till år 2030 behöver andelen som i huvudsak väljer cykel öka årligen med nära 10 procent (vilket motsvarar nästan en procentenhet årligen).

# Källförteckning

---

BRÅ, Anmälda cykelstölder.

SIKA, Den nationella resvaneundersökningen RES 2005–2006.

Spolander, K. (2013) Cykling i Sverige. En studie av variation mellan regioner och kommuner.

Spolander, K. (2012) Underlag för regionalt cykelvägnät i Stockholms län. Pendlingsrelationer mellan bostäder och arbetsplatser.

Stockholms stad, Miljö och miljövanor i Stockholm 2013.

Stockholms stad, Stockholmstrafiken 2014.

Trafikverket, Säkrare Cykling, Publikation 2014:030.

Trafikverket, Analys av cykelolyckorna i Stockholms och Gotlands län 2009-2014.

Trafikverket, Det nationellt cykelbokslut 2014 – Hur utvecklas cyklandet i Sverige och vart är det på väg?

Transportstyrelsen, STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition).

Vallentuna kommun, Sammanställning enkät inom arbetet med cykelplanen.

VTI, Sopsaltning av cykelvägar – för bättre framkomlighet och säkerhet för vintercyklister.

VTI, Cykelhjälm användning i Sverige 1988–2014.



# Bilagor

## Bilaga 1 – Tabell över åtgärdade sträckor

Kort beskrivning av typ av åtgärder som gjorts på sträckor om minst 100 meter i det regionala cykelvägnätet år 2014 visas i tabellen nedan.

Väghållare	Stråk	Sträcka	Typ av åtgärd	Uppfyller standard
Botkyrka	Hallundastråket	Längs hela Tumbavägen och Hågelbyleden	Ny beläggning	Inte helt
Botkyrka	Salemstråket	Söderby Gårds- Tumba C	Nyanläggning	Inte helt
Danderyd	Täbyvägen	Täbygränsen till Gamla Norrtäljevägen	Nyanläggning	Ja
Danderyd	Täbystråket	Sätraängsvägen till Skogsviksvägen	Breddning, Ny beläggning	Inte helt
Ekerö	Ekeröstråket	Bryggavägen korsningen Gälstaö fram till 90 kurvan på Bryggavägen	Separering	Inte helt
Järfälla	Kungsängenstråket	Längs med Järfällavägen, mellan Viksjöleden och Nettovägen	Breddning, Separering, Ny beläggning	Inte helt
Järfälla	Kungsängenstråket	Gc-väg utmed järnvägens västra sida, mellan Fabriksvägen och gc-tunnel vid Knektvägen	Breddning, Separering, Ny beläggning	Inte helt
Lidingö	Lidingöstråket	Lidingöbron - Larsberg	Breddning, Separering, Ny beläggning	Inte helt
Nacka	Värmdöstråket	Värmdövägen mellan korsning Mensättravägen till en punkt 100 meter väster om korsning med Sunnanbacken	Breddning, Separering, Belysning, Ny beläggning	Inte helt
Nacka	Värmdöstråket	Värmdövägen mellan korsning Kanholmsvägen till en punkt 20 meter väster om busshållplats Telegramvägen	Breddning, Separering, Ny beläggning	Inte helt
Nacka	Värmdöstråket	Värmdövägen mellan korsning Klintvägen till busshållplats Centralplan	Breddning, Separering, Ny beläggning	Ja
Sigtuna	Sigtunastråket	Mellan Stationsgatan och Väg 255, längs Karlsborgsvägen	Nyanläggning	Inte helt
Sigtuna	Knivstastråket	Längs väg 898, mellan Odensala kyrkby och väg 906	Nyanläggning	Inte helt
Sollentuna	Sollentunastråket	Längs med Sollentunavägen mellan korsningen med Norrvikenleden och Minervavägen	Nyanläggning, Separering, Belysning	Inte helt
Solna	Sundbybergsstråket	Ekelundsbron- Karlbergs strand	Separering	Inte helt
Stockholm	Västerhaningestråket	Skanstullsbrons västra sida	Breddning, Separering, Ny beläggning	Inte helt
Stockholm	Hässelbystråket	Bergslagsplan - Räcksta	Breddning	Inte helt
Stockholm	Norra Tvärstråket	Lilla västerbron	Breddning, Separering, Ny beläggning	Ja
Stockholm	Västerhaningestråket	Nya Arenakopplet	Nyanläggning, Separering, Belysning, Ny beläggning	Ja
Stockholm	Tyresöstråket	Flatenbadet-kommungräns	Nyanläggning, Separering, Belysning, Ny beläggning	Ja
Stockholm	Västerhaningestråket	Stortorpsvägen - Magelungsvägen (Sthm har byggt även delen inom Huddinge)	Nyanläggning, Separering, Ny beläggning	Inte helt
Stockholm	Västerhaningestråket	Båda sidor av Nynäsvägen mellan Sockenvägen - Sofielundsvägen (950m per sida)	Nyanläggning, Separering, Belysning, Ny beläggning	Inte helt

Nykvam	Nykvamstråket	Längs Södertäljevägen mellan korsningen Stallbacksvägen och korsningen väg 509.	Nyanläggning, Belysning	Inte helt
Tyresö	Tyresöstråket	Skrubba malmväg (Sthlm) till Njupkärrsvägen	Breddning, Separering, Belysning, Ny beläggning	Inte helt
Täby	Täbyvägen	Kommungräns Danderyd till Enhagsvägen	Nyanläggning	Inte helt
Täby	Täbystråket	Värmevägens vändplan till infart Värmevägen 8-10	Nyanläggning	Inte helt

## Bilaga 2 – Tabeller över olyckor

Tabell över olycksdrabbade korsningar

Nr	Korsning	Beskrivning	Antal olyckor	Väghållare	Kommun
1	Lindahagensgatan/Drottningholmsvägen/ Rålambshovsleden	Hela cirkulationen är inräknad	15	Kommunal	Sthlm
2	Drottningholmsvägen/Klädesvägen / Kvarnbacksvägen/Spångavägen/ Bergslagsvägen	Hela rondellen vid Brommaplan inräknad	13	Kommunal	Sthlm
3	Sankt Eriksgatan/Torsgatan	Femvägskorsning	11	Kommunal	Sthlm
4	Götgatan/Hornsgatan	Vid Södermalmstorg	11	Kommunal	Sthlm
5	Bergslagsvägen/Marieholmsvägen/ Lövstavägen/Kirunagatan	Rondellen vid Bergslagsplan	11	Kommunal	Sthlm
6	Valhallavägen/Lindarängsvägen	Rondellen vid Filhuset	9	Kommunal	Sthlm
7	Odengatan/Sveavägen	Fyrvägskorsning	9	Kommunal	Sthlm
8	Frösundaleden/Gränsgatan/Ankdammsgatan	Hela cirkulationen inräknad	9	Kommunal	Solna
9	Sankt Eriksgatan/Gävlegatan/ Hålsingegatan/ Vanadisvägen	Hela cirkulationen är inräknad	7	Kommunal	Sthlm
10	Sankt Eriksgatan/Fleminggatan	Fyrvägskorsning	7	Kommunal	Sthlm
11	Hornsgatan/Timmermansgatan	Fyrvägskorsning	6	Kommunal	Sthlm
12	Ulvundavägen/Kvarnbacksvägen/ Norrbyvägen	Fyrvägskorsning	6	Kommunal	Sthlm
13	Bergslagsvägen/Färjestadsvägen/ Vultejusvägen	Fyrvägskorsningen med lv 275	6	Kommunal	Sthlm
14	Vasagatan/Tegelbacken	Vid hpl Tegelbacken	6	Kommunal	Sthlm
15	Bergslagsvägen/Räckstavägen	Hela cirkulationen inräknad	4	Kommunal	Sthlm
16	Roslagsvägen/Bergiusvägen	Fyrvägskorsning	5	Kommunal	Sthlm
17	Linnés väg/Sollentunavägen	Fyrvägskorsning	4	Kommunal	Sollentuna
18	Drottningholmsvägen/Abrahamsvägen	Fyrvägskorsning	4	Kommunal	Sthlm
19	Flemminggatan/Scheelegatan	Fyrvägskorsning	5	Kommunal	Sthlm
20	Tussmötevägen/Östbergavägen/ Huddingevägen/Sockenvägen	Två mycket närliggande korsningar	5	Kommunal/ Statlig	Sthlm
21	Frösundaleden/Kolonnvägen/ Viktoriagatan	Hela cirkulationen inräknad	5	Kommunal	Solna

Tabell över olycksdrabbade sträckor

Nr	Sträcka	Beskrivning	Antal olyckor	Väghållare	Kommun
1	Skeppsbron	Mellan Slussplan och Strömbron	55	Kommunal/ Enskild	Sthlm
2	Västerbron	Mellan Västerbroplan och över bron	35	Kommunal	Sthlm
3	Munkbroleden	Mellan Slussplan och Munkbrogatan	30	Kommunal	Sthlm
4	Svetsarvägen	Mellan Frösundaleden och Ekenbergsvägen	29	Kommunal	Solna
5	Stadsgårdsleden	Mellan Söderbergs trappor och Östra Tegelsviksslingan	23	Kommunal	Sthlm
6	Götgatan	Mellan Hornsgatan och Hökens gata	21	Kommunal	Sthlm
7	Götgatan	Mellan Högbergsgatan och Tjärhovsgatan	20	Kommunal	Sthlm
8	Götgatan	Mellan Folkungatan och Vartoftagatan	18	Kommunal	Sthlm
9	Götgatan	Mellan Blekingegatan och Skansbrogatan	24	Kommunal	Sthlm
10	Sveavägen	Mellan Surbrunnsgatan och Rådmanngatan	17	Kommunal	Sthlm
11	Sankt Eriksgatan	Mellan Tomtebogatan och Rörstrandsgatan	12	Kommunal	Sthlm
12	Birger Jarlsgatan	Mellan Hamngatan och Jakobsbergsgatan	12	Kommunal	Sthlm
13	Kungsträdgårdsgatan	Mellan Hamngatan och Strömgatan	12	Kommunal	Sthlm
14	Solnavägen	Mellan Norra Stationsgatan och Karolinska vägen	32	Kommunal	Solna
15	Sankt Eriksgatan	Mellan Alströmergatan och Sankt Eriksterrassen	11	Kommunal	Sthlm
16	Torsgatan	Mellan Sankt Eriksgatan och Odengatan	8	Kommunal	Sthlm
17	Odengatan	Mellan Karlbergsvägen och Sveavägen	7	Kommunal	Sthlm
18	Tranebergsbron	Mellan cykelpåfart väster om bron och E4 på Kungsholmen	16	Statlig	Sthlm
19	Liljeholmbron	Mellan Liljeholmsinfarten och Hornsgatan	18	Kommunal	Sthlm
20	Skansbron	Mellan Skansbrogatan och Hammarbybacken	36	Kommunal	Sthlm
21	Ältavägen	Mellan HPL Nacka kvarn och Håsthagsvägen	5	Statlig	Nacka
22	Landsvägen	Mellan Ekenbergsvägen och Humblegatan	10	Kommunal	Sundby- berg
23	Liljeholmsvägen	Mellan Södertäljevägen och Nybohovsbacken	14	Kommunal	Sthlm
24	Nynäsvägen	Mellan Blåsutvägen/Arenaslingan och Gullmarsplan	22	Kommunal	Sthlm
25	Hägerstensvägen	Mellan HPL Nybodahallen och Södertäljevägen	10	Kommunal	Sthlm
26	Årstadalsvägen	Mellan Sjöviksbacken och HPL Årstaberget	7	Kommunal	Sthlm
27	Annerovägen	Mellan Norra Stationsgatan och Solna Kyrkväg	13	Kommunal	Solna
28	Tellusborgsvägen	Mellan Lötrogatan och Kliabergsvägen	5	Kommunal	Sthlm
29	Källbrinksvägen	Mellan Lundavägen och Snättringeleden	5	Kommunal	Huddinge
30	Hammarby Allé	Mellan Sjöfartsgatan och Skansbron	8	Kommunal	Sthlm

31	Ulricehamnsvägen	Mellan Finn Malmgrens väg och Hammarbyhöjdens IP	6	Kommunal	Sthlm
32	Vikstensvägen, Kärrtorpsvägen	Mellan Sockenvägen och Ystadsvägen	9	Kommunal	Sthlm
33	Mikrofonvägen	Mellan E4 och Svarvstolsvägen	7	Kommunal	Sthlm
34	Älvsjö Broväg	Mellan Mässvägen och Älvsjö station	5	Kommunal	Sthlm
35	Sköndalsvägen	Mellan HPL Dalbobranten och Bagarfruvägen	6	Kommunal	Sthlm
36	Kapellansbacken	Mellan HPL Karolinska sjukhuset och Solna kyrkväg	5	Kommunal	Solna
37	Solnavägen	Mellan Solna kyrkväg och Industrivägen	11	Kommunal	Solna
38	Huvudstagatan	Mellan Centralvägen och Centrumslingan	7	Kommunal	Solna
39	Frösundaleden	Mellan Solnavägen och Solna Centrum Spärv	7	Kommunal	Solna
40	Frösundaleden, Grängsgatan	Mellan Svetsarvägen och Smidesvägen	6	Kommunal	Solna
41	Ankdammsgatan	Mellan Framnäsbacken och Solnahallen	7	Kommunal	Solna
42	Sundbybergsvägen	Mellan Huvudstagatan och Klippgatan	6	Kommunal	Solna
43	Brommaplan	Vadmalsvägen, Brommabågen och anslutande vägar	14	Kommunal	Sthlm
44	Gamla vägen	Mellan Himlabacken och Bergshamra allé	5	Kommunal	Sthlm
45	Kistagången	Mellan Torshamngatan och E4	6	Kommunal	Sthlm
46	Överjärva gårdsväg	Mellan Banmästargatan och Norges gränd	5	Kommunal	Solna
47	Malla Silfverstolpes väg	Mellan Landsnoravägen och Djupdalsvägen	5	Kommunal	Sollentuna
48	Råsundavägen	Mellan Rättarvägen och Plogvägen	9	Kommunal	Solna
49	Stockholmsvägen	Mellan Herserudsvägen och Odenvägen	8	Kommunal	Lidingö

## Bilaga 3 – Enkätfrågor till kommunerna

### Det regionala nätets utbyggnad

Har kommunen utfört åtgärder på sträckor längre än 100 m i det regionala cykelvägnätet under 2014?

(senare i enkäten kommer frågor kring övriga punktåtgärder)

Ja

Nej

Tillbaka

Nästa

Hur många sträckor har åtgärdats?

Inget valt... ▾

Tillbaka

Nästa

### Sträcka 1 av 1

Dessa frågor avser **en sträcka**. Sidan upprepas så många gånger som det antal sträckor du angett i föregående fråga så att du kan beskriva en sträcka per sida.

En karta innehållande de regionala stråken i den aktuella kommunen har du fått i ett separat mail från Sweco.

#### Vilka sträckor har åtgärdats?

- markera varje åtgärdad sträcka med överstrykningspenna och skriv ett nummer vid sidan av - samma nummer som du anger längre ned på denna sida.
- skanna kartan och maila den till falt@sweco.se

Ange stråk:

Ange sträcka:  t ex vägen mellan korsning x och y

Ange det nummer som du angivit i kartan:

Längd:  meter

#### Typ av åtgärd?

(Flera alternativ kan anges)

- Nyanläggning
- Breddning
- Separering av fotgängare och cyklister
- Belysning
- Ny beläggning

#### Kommentar:

	Ja	Delvis	Nej	Vet ej
Uppfyller hela sträckan breddmått i den regionala cykelplanens utformningsprinciper?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Finns separation mellan fotgängare och cyklister längs hela sträckan?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Finns belysning längs hela sträckan?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Har korsningspunkter utformats enligt den regionala cykelplanens utformningsprinciper?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Uppfylls övriga utformningsprinciper i den regionala cykelplanen? (tex utformning vid busshpl, avstånd till fasta hinder, siktförhållanden och linjeföring. Se sid 21 i den regionala cykelplanen)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Om avsteg från utformningsprinciperna. Beskriv vilka överväganden som gjorts.

Hur stor andel av sträckan uppfyller i huvudsak utformningsprinciperna i den regionala cykelplanen?

%

Vilka övriga punktåtgärder (åtgärder av enskilda trafiksäkerhets- eller framkomlighetsproblem) har kommunen gjort på det resmätta cykelvägnätet under 2014?

T ex: styrning, cykelanpassning av trafiksignaler, punktvis beläggningssågard, borttagande av stolpar och andra hinder.

Ange per stråk vilka åtgärder som har genomförts. Du kan ange flera åtgärder per stråk.

Stråk	Åtgärd Flera alternativ kan markeras							Om annat. Ange vad			Om korsningsåtgärd. Ange antal		
	Korsnings-åtgärd	Cykelanpassning av trafiksignaler	Punktvis beläggningssågard	Borttagande av stolpar, hinder, andra hinder på cykelbanan	Förbättrad cykelinfrastruktur, såsom: sidobuss, hjälplästar	Slirörning	Korrigerning av tvärkurva	Siktförbättrande åtgärd	Annat				
1. Inget valt...	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Inget valt...	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Inget valt...	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Inget valt...	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Inget valt...	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Inget valt...	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. Inget valt...	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. Inget valt...	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9. Inget valt...	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10. Inget valt...	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11. Inget valt...	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12. Inget valt...	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13. Inget valt...	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14. Inget valt...	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
15. Inget valt...	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
16. Inget valt...	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
17. Inget valt...	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
18. Inget valt...	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
19. Inget valt...	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
20. Inget valt...	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Inga punktåtgärder har gjorts under 2014

Tillbaka

Nästa

## Den regionala cykelplanens införlivande i kommunal planering

Har kommunen en cykelplan eller en trafikplan där cykel hanteras?

- Ja  
 Nej

Tillbaka

Nästa

Är kommunens cykelplan eller trafikplan politiskt antagen?

- Ja  
 Nej

Vilket år antogs planen?

Har planen stöd i kommunens översiktsplan?

- Ja  
 Nej

Har den regionala cykelplanen varit en planeringsförutsättning för kommunens cykelplan eller trafikplan?

- Ja  
 Nej

Överensstämmer kommunens cykelplan eller trafikplan med den regionala cykelplanens...

	Ja	Nej	Kommentar
...målsättning?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="text"/>
...utbyggnadstakt?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="text"/>
...utformningsprinciper?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="text"/>

Tillbaka

Nästa

## Planeringsläget (inom 5 år)

Diskuterar kommunen större åtgärder i det regionala cykelvägnätet i ett 5-årsperspektiv?

- Ja  
 Nej

Tillbaka

Nästa

Hur många sträckor diskuterar ni att åtgärda inom 5 år?

Inget valt... ▾

Tillbaka

Nästa



### Sträcka 1 av 1

Dessa frågor avser **en sträcka**. Sidan upprepas så många gånger som det antal sträckor du angett i föregående fråga så att du kan beskriva en sträcka per sida.

En karta innehållande de regionala stråken i den aktuella kommunen har du fått i ett separat mail från Sweco - den karta där du ev. redan har markerat in de åtgärder som utförts under 2014.

#### Vilka åtgärder planeras?

- markera varje sträcka där en åtgärd planeras med överstrykningspenna.
- skanna kartan och maila den till falt@sweco.se

Ange stråk:

Ange sträcka:  t.ex vägen mellan korsning x och y

Längd:  meter

#### Vilka typer av åtgärder diskuteras?

[Tillbaka](#)

[Nästa](#)

#### Övriga kommentarer om hinder och möjligheter för att genomföra åtgärder i det regionala cykelvägnätet?

[Tillbaka](#)

[Nästa](#)

### Insatser för ökat kombinationsresande

Har kommunen under 2014 gjort insatser för att underlätta kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik (t ex cykelparkering vid kollektivtrafikknutpunkter eller utbyggnad av hyrcykelsystem)?

- Ja  
 Nej

[Tillbaka](#)

[Nästa](#)

#### Vilken typ av insatser har utförts?

[Tillbaka](#)

[Nästa](#)

## Drift och underhåll

Uppfyller kommunen den regionala cykelplanens riktlinjer för drift och underhåll?

- Ja  
 Nej  
 Vet ej

Använder kommunen sopsaltning som metod för vinterväghållning av de regionala cykelstråken i kommunen?

- Ja  
 Nej  
 Planerar att börja

Vilka sträckor i kommunens regionala cykelstråk uppfyller i huvudsak den regionala cykelplanens riktlinjer för drift och underhåll? Beskriv gärna hur.

Övriga kommentarer om hinder och möjligheter kring drift och underhåll.

Tillbaka

Nästa

## Flödesmätningar

Hur många fasta mätstationer för cykelflödesmätningar finns?

st

Planerar kommunen någon ny mätstation?

- Ja  
 Nej

Kontaktperson för att ta del av data från flödesmätningar (namn och mejladress):

Namn   
e-post

Tillbaka

Nästa

### Kvalitetsmätningar (Brukarundersökningar)

Har kommunen under 2014 utfört någon typ av undersökning för att fånga brukarnas synpunkter och upplevelser från cykelvägnätet?

- Ja  
 Nej

Kommentarer om resultaten från eventuella undersökningar:

### Övriga kvalitetsmätningar

Har kommunen under 2014 utfört några andra kvalitetsmätningar av teknisk karaktär (t ex jämnhetsmätning)?

- Ja  
 Nej

Kommentarer om resultaten från eventuella undersökningar:

[Tillbaka](#)

[Nästa](#)

### Till sist

Har kommunen gjort några andra cykelfrämjande aktiviteter under året (t ex informationskampanjer eller cykeldagar)?

- Ja  
 Nej

Kommentera:

[Tillbaka](#)

[Nästa](#)





