

Handläggare
Joakim Boberg
08-508 26 392

Till
Trafiknämnden
2019-11-14

Cykelmiljarden 2012-2018. Slutredovisning

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner slutredovisningen avseende Cykelmiljarden 2012-2018.

Gunilla Glantz
Förvaltningschef

Mattias Lundberg
Avdelningschef

Jenny Carlsson
Enhetschef

Sammanfattning

Trafikkontoret har under 2018 slutfört satsningen att investera en miljard kronor i cykelinfrastrukturåtgärder mellan åren 2012 och 2018, och konstaterar att en betydande del av cykelplanens mest prioriterade åtgärder har genomförts under perioden och att cykeln som transportmedel har fått högre prioritet.

Totalt har 91 investeringsprojekt för utbyggnad av cykelnätet bedrivits av trafikkontoret inom ramen för cykelmiljarden. Av dessa återfinns 44 i innerstaden, 32 i söderort och 15 i västerort.

Vid utgången av 2018 var 47 projekt färdigställda, 16 projekt var pågående och 23 projekt planerade.

I de färdigställda projekten tillsammans med de som är i entreprenadskede har 61 km cykelinfrastruktur anlagts, fördelat på 53 % breddning av befintlig infrastruktur och 47 % nyanlagd. Den

Trafikkontoret
Trafikplanering

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 392
Växel 08-508 27 200
joakim.boberg@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

genomsnittliga tiden mellan inriktningsbeslut och färdigställande är drygt tre år, och majoriteten av projekten har en mindre investeringsutgift än 20 miljoner kronor. En tiondel av projekten överstiger 50 miljoner kronor.

Under perioden har förutom utbyggnad av cykelvägnätet ett stort antal cykelparkeringsplatser anlagts, cykelvägvisningen uppdaterats och cykling mot enkelriktat möjliggjorts inom ramen för cykelmiljarden.

Trafikkontorets övergripande målsättning i de cykelprojekt som bedrivs är att öka framkomligheten, trafiksäkerheten och tryggheten för cyklister, och på så vis bidra till cykelplanens syfte att göra det enklare och säkrare att cykla och mål om att öka andelen cyklister. Bedömningen är att den övergripande målsättningen klaras.

Bakgrund

Cykelplanen 2012

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

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. Den viktigaste delen i planen, och grundläggande för att kunna öka cyklandet, är en väl fungerande infrastruktur med ett sammanhängande nätverk av gena, säkra och framkomliga cykelvägar.

Den totala längden på cykelnätet i Stockholms stad är ca 900 km. I cykelplanen klassificeras cykelvägnätet i tre nivåer - pendlingsstråk, huvudstråk och lokalstråk. Pendlingsnätet med en längd på ca 360 km, är det övergripande cykelvägnätet och motsvarar en grundläggande infrastruktur för cykling som även möjliggör regional cykling då det kopplar ihop Stockholm med länets övriga kommuner. Detta nät ska vara till för alla, och cykelvägarnas utformning ska möjliggöra att cyklister som tar sig fram med olika hastigheter och med olika förutsättningar kan känna sig trygga och säkra.

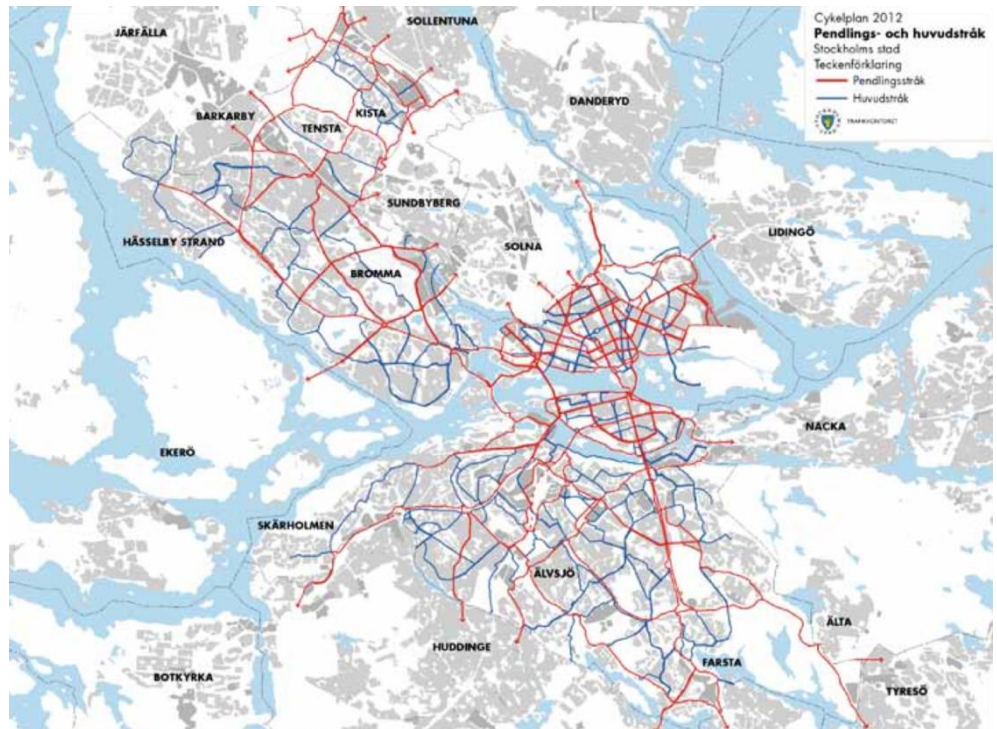


Bild 1: Karta över Stockholms pendlings- och huvudstråk.

I arbetet med framtagande av planen inventerades samtliga pendlingsstråk, varpå åtgärderna och de olika länkarna i pendlingsstråken gavs olika prioritet baserat på ett antal kriterier. Åtgärder som utförts inom ramen för cykelmiljarden 2012–2018 tillhör i huvudsak kategorin pendlingsstråk med prioritet ett, vilket innebär saknade länkar, lättare och mindre kostsamma åtgärder som kan ha stora effekter samt länkar där det redan är stora mängder cyklister och där breddning ansågs behövas.

Utredningsbeslutet 2012

2012-11-22 fattade trafik- och renhållningsnämnden och exploateringsnämnden ett utredningsbeslut med innebörden att trafikkontoret gavs i uppdrag att utreda förutsättningarna för infrastrukturåtgärder på cykelvägnätet som leder till en cykelinfrastruktur som är sammanhängande, trafiksäker och framkomlig.

Till beslutet bifogades ett direktiv avseende den fortsatta prioriteringen för utredning och genomförande av cykelinfrastrukturåtgärder i Stockholm. I direktivet beskrevs att infrastrukturåtgärder inom prioriteringsklass ett på pendlingsstråken skulle utredas, för att avgöra vilka som lämpligen kan genomföras senast 2018.

Cykelmiljarden i budgeten 2013 och 2015

I budget 2013 för Stockholms stad framgick att staden kommer att satsa sammanlagt en miljard kronor fram till 2018 för att bygga ut infrastrukturen för cykling i Stockholm, och att genom cykelmiljarden genomförs cykelplanens mest prioriterade åtgärder och cykeln som transportmedel får betydligt högre prioritet. Det framhölls att målet är att konkurrera med städer som Köpenhamn och Amsterdam när det gäller cykelvänlighet och cykelsäkerhet, och att cykelleder som binder ihop stadens olika delar och cykelstråken mellan kommunerna i länet utgör ryggraden i denna satsning.

Trafik- och renhållningsnämndens långsiktiga investeringsplan utökades för att inrymma cykelåtgärder inom ramen för cykelmiljarden. I budgeten framgick att nämnden planerar för åtgärder inom cykelplanen motsvarande 700 miljoner kronor till och med 2018. Resterande åtgärder om 300 miljoner kronor skulle planeras av exploateringsnämnden.

Genom budget 2015 för Stockholms stad ökade investeringarna i cykel genom att cykelplanen tillfördes 300 miljoner kronor till år 2018. Förstärkningen innebar att trafikinämnden sammantaget planerat för en miljard kronor i cykelinvesteringar mellan 2012-2018, vilket redogörs för i denna slutredovisning. Den innebar även att trafikinämnden och exploateringsnämnden tillsammans kunnat investera en miljard kronor under de fyra åren 2015-2018.

Investeringsplanering - prioritering och beslut

Mellan 2013 och 2016 fattades fyra inriktningsbeslut om utbyggnad av pendlingsstråk i trafik- och renhållningsnämnden respektive trafikinämnden. Inriktningsbesluten utgick i stort från utredningsbeslutet och omfattade sammanlagt 36 åtgärder. Genomförandebeslut har sedan kontinuerligt tagits upp i nämnden för varje objekt var för sig.

Utöver de fyra inriktningsbesluten har ett antal projekt skrivits fram i egna inriktningsbeslut, andra har initierats i samband med åtgärder av andra aktörer, och ibland bedrivits i samverkan med dessa. Ytterligare projekt har utgjorts av mindre åtgärder där beslut fattats av trafikkontoret på delegation. Dessutom har några projekt sitt ursprung i budgetuppdrag till trafikinämnden. Genom att såväl objekt i utredningsbeslutet som andra angelägna åtgärder har inrymts har såväl de prioriterade åtgärderna i planen som nya behov sedan cykelplanen antogs kunnat hanteras.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts på trafikkontoret.

Trafikkontorets synpunkter

Investeringsprojekten

Totalt har 91 investeringsprojekt för utbyggnad av cykelnätet bedrivits av trafikkontoret inom ramen för cykelmiljarden. Av dessa återfinns 44 i innerstaden, 32 i söderort och 15 i västerort. I innerstaden är enkelriktade cykelbanor på båda sidor av gatan en vanlig lösning, men även dubbelriktade cykelbanor och ett mindre antal cykelfält har anlagts. I ytterstaden är dubbelriktade gång- och cykelbanor den vanligaste lösningen. Graden av separering mellan cykeltrafik och gående varierar från olika slags fysisk separering till målad skiljelinje. Den senare är vanligast i ytterstaden.



Bild 2: Enkelriktad cykelbana på Stallgatan.



Bild 3: Dubbelriktade cykelbanor på farstastråket (t v) och längs Lidingövägen (t h).

Vid breddning och nyanläggning av cykelinfrastruktur har cykelplanens rekommendationer för utformning av pendlingsstråk respektive huvudstråk eftersträvat. För pendlingsstråk innebär det att stråken ska vara tillräckligt breda så att omcykling och cykling i bredd medges. Planen innehåller breddmått för enkel- och dubbelriktade cykelbanor och cykelfält, liksom riktlinjer avseende bland annat kurvradier, sikt, separering från gångtrafiken, materialval och anpassade signaler. Generella riktlinjer för detaljutformning av cykelstråk finns bland annat i handboken *Cykeln i staden*.

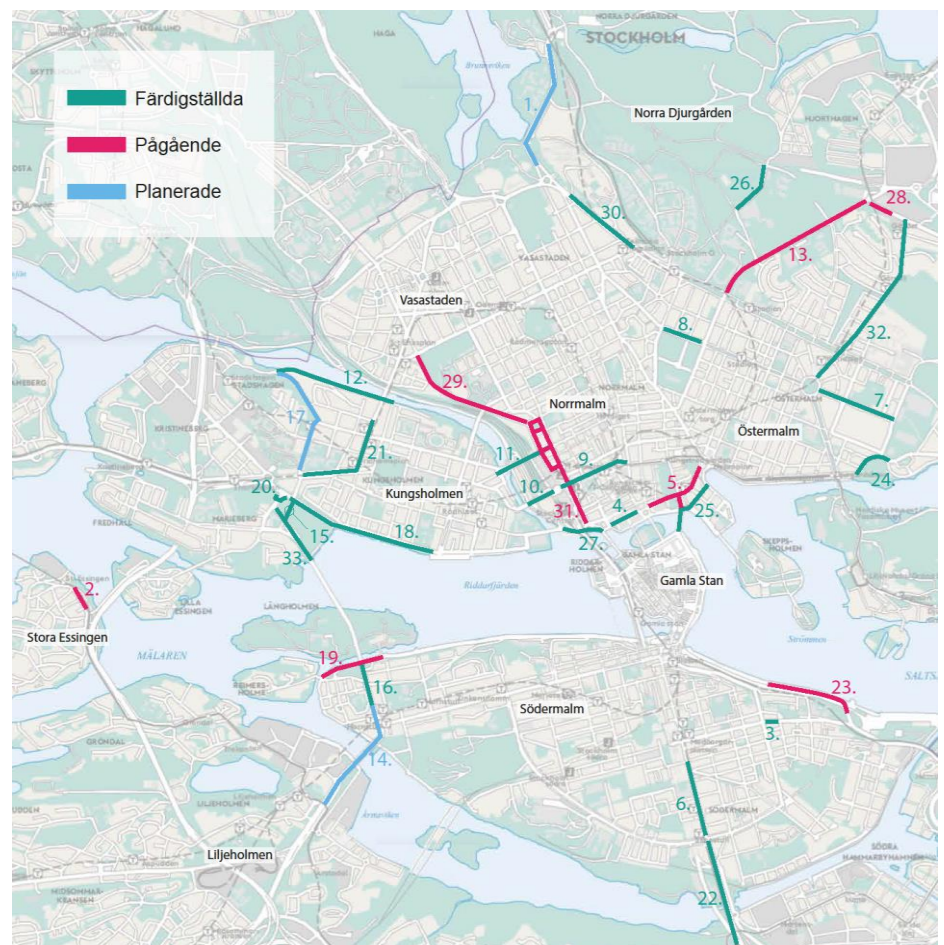
Kontoret konstaterar att den cykelinfrastruktur som byggts 2012-2018 i hög utsträckning motsvarar rekommendationerna, och i övrigt håller en generellt god standard. I den mån avvägningar har gjorts till förmån för andra funktioner i och anspråk på gatumiljön har kontorets ambition varit att beskriva och motivera dessa i samband med beslut i trafiknämnden.

I Stockholms stads framkomlighetsstrategi betonas förutom cykel även gång- och kollektivtrafik, liksom godstrafik med god beläggning som kapacitetsstarka trafikslag som bör prioriteras. I cykelprojekten har ofta särskild vikt lagts vid att beakta förutsättningarna för goda helhetslösningar med avseende på detta, och att tydligt beskriva konsekvenserna för andra funktioner av de föreslagna åtgärderna. Bättre och tydligare ytor för gående, ombyggda busshållplatser, hastighetssäkrade och tillgänglighetsanpassade gång- och cykelpassager och nyplanterade träd är exempel på åtgärder inom ramen för cykelprojekten.

Vid utgången av 2018 var 47 projekt färdigställda, 16 projekt var pågående och 23 projekt planerade. De pågående har genomförandebeslut och i vissa fall pågående entreprenad. De projekt som benämns som planerade kan befinna sig i ett tidigt utredningsskede eller har fått ett inriktningsbeslut. Fyra projekt som bedrivits under perioden har färdigställts under 2019, men är i kartorna nedan beskrivna som pågående. Dessa är Stadsgårdsleden, Ulvsundavägen, Spångavägen och Flatenvägen. Även projekt med delsträckor öppnade för trafik anses vara pågående.

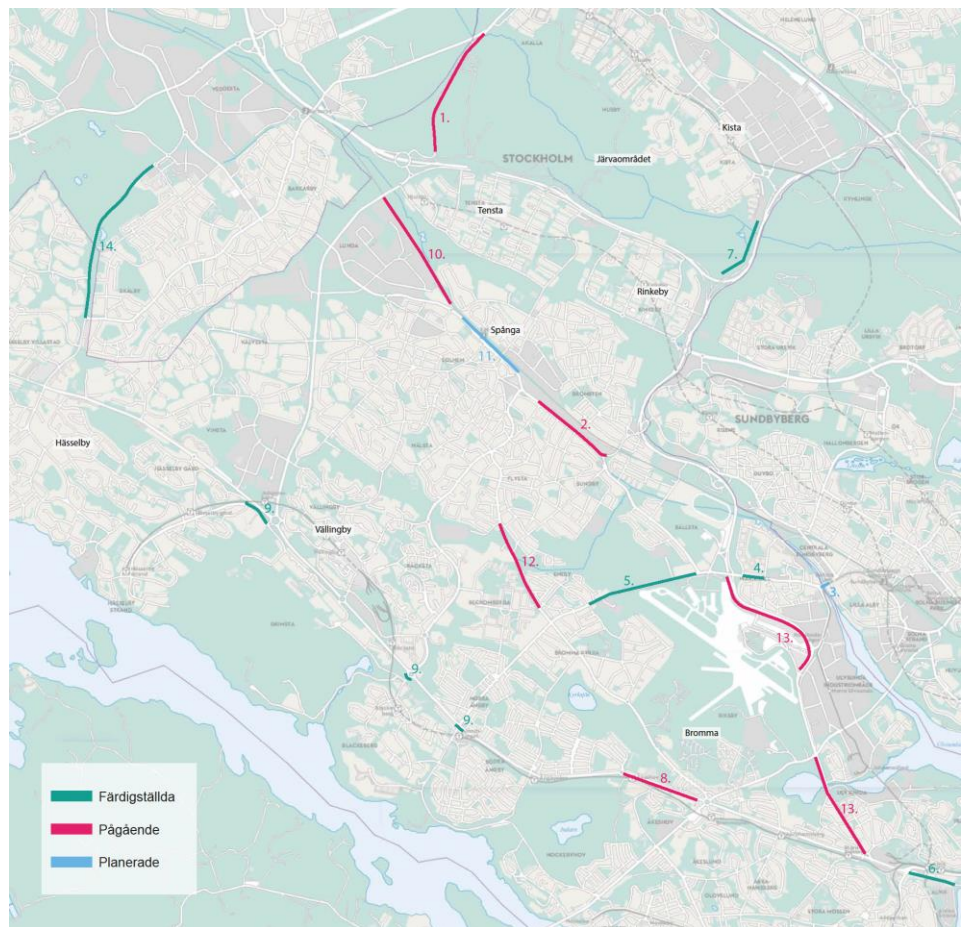
Kartorna nedan visar status på trafikkontorets aktuella cykelinvesteringsprojekt i innerstaden, västerort och söderort, med undantag för projekt som är i tidigt utredningsskede.

Innerstaden



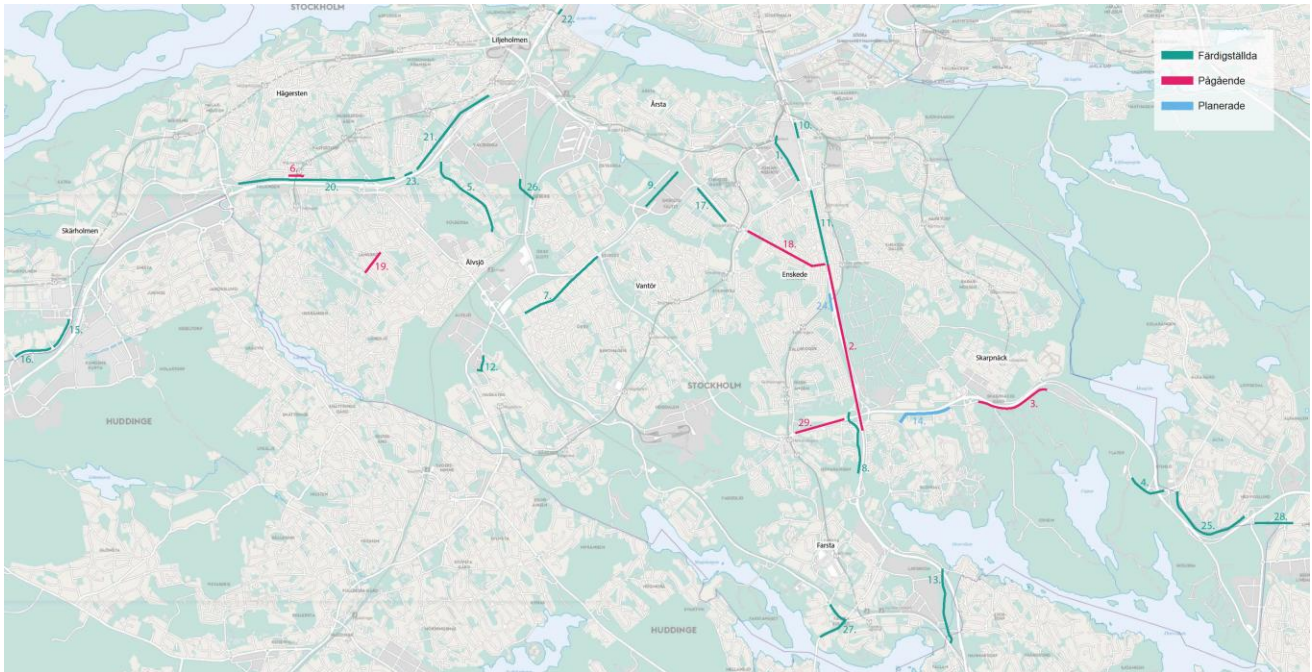
- | | | | |
|---|---------------------------------------|---------------------------------------|------------------------|
| 1. Albano Roslagsvägen | 11. Kungsgatan | 21. Sankt Eriksgatan och Fleminggatan | 31. Vasagatan |
| 2. Badstrandsvägen och Essingeringen | 12. Kungsholms strand | 22. Skanstullsbron (västra sidan) | 32. Värtavägen |
| 3. Folkungagatan | 13. Lidingövägen | 23. Stadsgårdsleden | 33. Västerbrondefarten |
| 4. Fredsgatan | 14. Liljeholmsbron och Hornstull | 24. Strandvägen vid Nobelparken | |
| 5. Gustav Adolfs torg till Nybroplan | 15. Lilla Västerbron | 25. Strömbron och Stallgatan | |
| 6. Götgatan (pilotprojekt) | 16. Långholmsgatan | 26. Södra Fiskartorpsvägen | |
| 7. Karlavägen (Karlavägen-Oxenstiernsgatan) | 17. Mariebergsgatan och Igeldammgatan | 27. Tegelbacken | |
| 8. Karlavägen (Runebergsgatan-Sturegatan) | 18. Norr Mälärstrand | 28. Tegeluddsvägen | |
| 9. Klarabergsgatan | 19. Pålundet (Söder Mälärstrand) | 29. Torsgatan | |
| 10. Klarabergsviadukten | 20. Rålambshovsparken | 30. Valhallavägen | |

Västerort



- | | |
|--|---|
| 1. Akallastråket | 11. Spånga station |
| 2. Bromstensvägen (Gamla Bromstensvägen-Logvägen) | 12. Spångavägen (Enebyvägen-Enevägen) |
| 3. Bällstabro | 13. Ulvsundavägen (Ulvsundaplan-Bällstavägen) |
| 4. Bällstavägen (Annedal) | 14. Växthusvägen |
| 5. Bällstavägen (vid Bromma flygplats) | |
| 6. Gustavslundsvägen | |
| 7. Hållbara Järva | |
| 8. Hässelbystråket (Brommaplan-Åkeshov) | |
| 9. Hässelbystråket (Lövstavägen, Räckstarondellen och Islandstorget) | |
| 10. Mälärbanan | |

Söderort



- | | | |
|----------------------------------|--|---|
| 1. Arenavägen | 11. Nynäsvägens lokalbanor | 21. Södertäljevägen (Korpmsosvågen-Niörtsvågen) |
| 2. Farstastråket | 12. Ormkärsvägen | 22. Södertäljevägen (vid Tvärbanan) |
| 3. Flatenvägen | 13. Perstorpsvägen | 23. Södertäljevägen och Korpmsosvågen (Bro) |
| 4. Flatenvägen (vid Flatenbadet) | 14. Sandåkravägen | 24. Tallkrogens bollplan |
| 5. Folkparksvägen | 15. Skärholmsvägen (Ekholmsvågen-Lindholmsbacken) | 25. Töresjövågen |
| 6. Fruängsbanan | 16. Skärholmsvägen (Lindholmsbacken-Lammholmsbacken) | 26. Västberga allé (bro) |
| 7. Gamla Huddingevägen | 17. Sockenvägen | 27. Ågesta Broväg och Magelungsvägen |
| 8. Gubbängsmotet (Farstastråket) | 18. Sockenvägen (Sockenplan-Nynäsvågen) | 28. Ältabergsvägen |
| 9. Huddingevägen | 19. Svartlösavägen | 29. Örbyleden |
| 10. Nya Arenakopplet | 20. Södertäljevägen (Bredäng+Hökossen) | |

Totalt har 61 km cykelinfrastruktur färdigställdt eller påbörjats i entreprenadskede mellan 2012-2018. 53 % av den totala längden utgör breddning av befintlig infrastruktur, medan 47 % är helt nyanlagd cykelinfrastruktur. I söderort är andelen ny infrastruktur något högre och utgör 60 % av längden.

Avvägningar och omfattning

När befintliga gator får ny utformning ses vanligtvis gatans funktion och omkringliggande gatunät och omgivningar över. Flera av de bedrivna projekten berör komplexa urbana miljöer, och innebär avvägningar både vad gäller tid och ekonomi och mellan olika intressen och anspråk utifrån de förutsättningar som råder på platsen. Exempel på sådana är kapacitet, angränsningsbehov, gestaltning, vistelsezoner samt tillgänglighet och säkerhet för olika trafikslag.

Särskilt i innerstaden är många gator i behov av större ombyggnationer för att klara intentionerna i framkomlighetsstrategin och cykelplanens riktlinjer. Det kan därför vara långsiktigt lönsamt att ta ett helhetsgrepp på gatan så att fler intressen kan tillgodoses. Denna typ av genomgripande lösningar har inom ramen för cykelmiljarden balanserats upp av enklare och mindre kostsamma åtgärder med liknande effekt på framkomlighet och trafiksäkerhet. Under perioden har några projekt startat som pilotprojekt eller försök, för att utvärderas och sedan permanentas.

I en del projekt har avvägningar behövts göras där ytan för breddad eller ny cykelinfrastruktur har inneburit minskade ytor för andra funktioner. I de fall körfält eller parkeringsplatser tagits i anspråk har konsekvensbedömningar gjorts. Totalt har 10,7 km körfält för motorfordonstrafik tagits i anspråk, ofta genom att ett av två körfält i samma riktning omdisponerats för att möjliggöra breddade eller nya cykelbanor, cykelfält och gång- och cykelbanor. I de flesta fall har detta kunnat ske utan påvisbar negativ påverkan på biltrafikens framkomlighet.

Tid och kostnader

Att planera för, utreda och bygga cykelinfrastruktur i städer innebär i normalfallet fleråriga projekt. För projekt med inriktningsbeslut i trafikinämnden och som har färdigställts är den genomsnittliga tiden mellan inriktningsbeslut och färdigställande nästan tre och ett halvt år. Med färdigställande avses att sträckan är öppnad för trafik och slutbesiktning har skett. Variationen är dock stor mellan projekten. Arenavägen har en projekttid från inriktningsbeslut till färdigställande på sex och ett halvt år medan bron över Korp mosssevägen tog drygt ett år. Om även programutredningsskedet räknas in blir den faktiska genomsnittliga projekttiden längre än tre och ett halvt år.

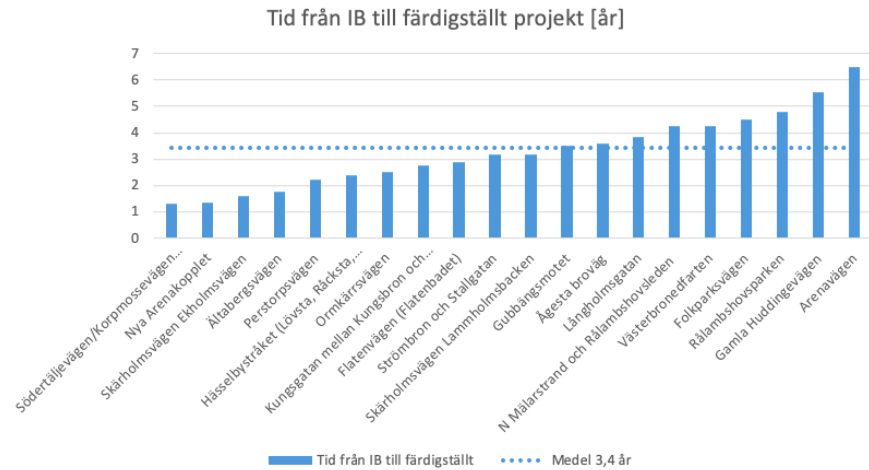


Bild 4: Tid från inriktningsbeslut till färdigställande.

Av projekten med nämndbeslut har en majoritet, 58 %, en mindre investeringsutgift än 20 mnkr. 11 % av projekten överstiger 50 mnkr.

Budgetstorlek per investeringsprojekt [mnkr]

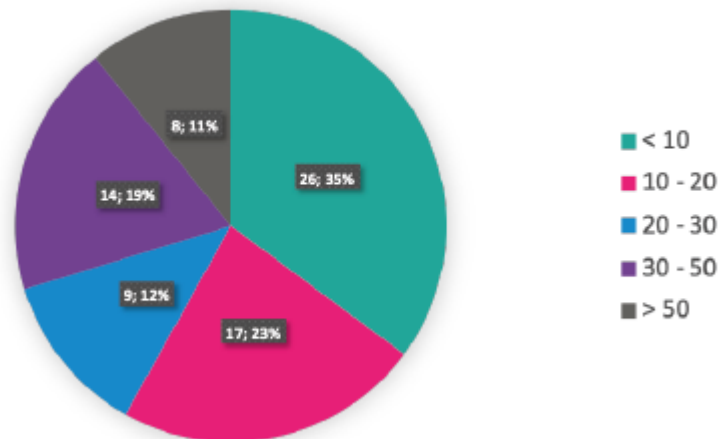


Bild 5: Fördelning av storlek på samtliga investeringsprojekt med nämndbeslut.

Anläggning av infrastruktur i tät stadsmiljö innebär ofta risker som wkan leda till både tidsmässiga fördröjningar och kostnadsökningar. Erfarenheten av 27 slutredovisade projekt är att nio projekt har fördyrats från genomförandebeslut till slutredovisning, sju projekt har i princip hållit budget och för elva projekt har utfallet blivit lägre än beslutat. Av de projekt som har fördyrats har åtta av nio ett överskridande med mindre än fem miljoner kronor, medan Värtavägen sticker ut med ett utfall som är betydligt högre än beräknat. Sammantaget kan konstateras att de beskrivna projekten

relativt väl hållit budget från genomförandebeslut till färdigställande.

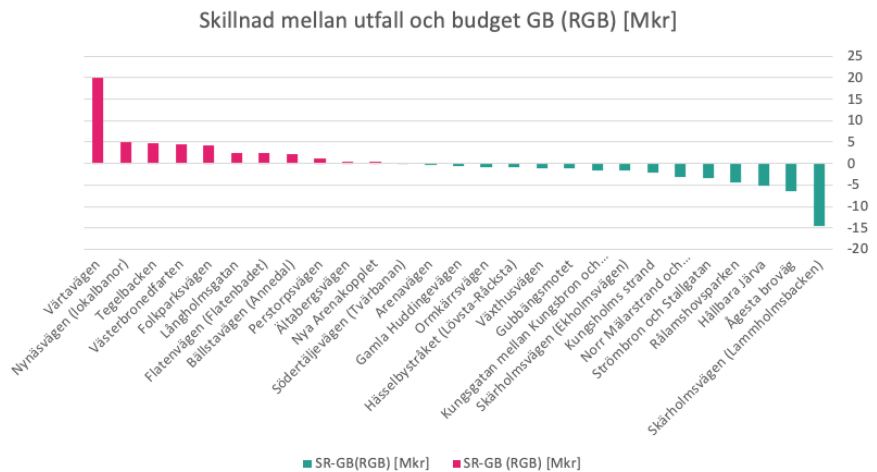


Bild 6: Skillnaden mellan utfall och budget från (reviderat-)genomförandebeslut.

Parkering och vägvisning

En viktig del av cykelinfrastrukturen är ett bra utbud av säkra cykelparkeringar. Cykelplanen 2012 anger en utbyggnadstakt om ca 500 cykelparkeringar per år. Den parkeringsutredning som utfördes 2013 visade på ett större behov, och den faktiska utbyggnadstakten har legat på nästan 3 000 cykelparkeringar per år mellan 2015 och 2018. Totalt har trafikkontoret investerat 53,2 miljoner kronor i cykelparkeringar mellan 2012-2018.



Bild 7: Stockholmshage (t v), cykelvägvisning (t h).

Förutom vanliga pollare och cykelställ har två nya lösningar introducerats under perioden. Stockholmshagen med plats för ca tio

cyklar ersätter en parkeringsplats för bil och används exempelvis där ytor i möbleringszoner saknas. Tvåvåningsställ används exempelvis vid kollektivtrafikknutpunkter där behovet oftast är väldigt stort men ytorna begränsade. Totalt har ca 130 Stockholmshagar placerats ut på 70 platser med plats för sammanlagt runt 1 300 cyklar. Tvåvåningsställ har placerats ut på fem platser med plats för drygt 400 cyklar.

Även vägvisning är en viktig del av cykelinfrastrukturen. Mellan 2014-2018 har cykelvägvisningen uppgraderats i hela staden till en utgift om 11 miljoner kronor. Ytterstaden och innerstaden som tidigare hade olika system har nu gemensamma målpunkter och stråk som kan följas i samma skyltsystem. Ca 7 000 målpunkter har monterats på närmare 2 000 stolpar.

Cykling mot enkelriktat

I arbetet med att göra det enklare och säkrare att cykla i Stockholm har utbyggnad av cykelinfrastruktur längs utpekade stråk varit i huvudsakligt fokus. Ett viktigt komplement till detta är att göra det smidigare att ta sig fram på cykel i sitt närområde, och snabbare och enklare att på lokalgatunätet ansluta till och från det huvudsakliga cykelvägnätet. Stockholms stad har av det huvudsakliga skälet infört möjligheten till dubbelriktad cykling på enkelriktade gator. Totalt har ca 300 kvarter skyltats om mellan 2016-2018 i framför allt Stockholms innerstad.

Övriga åtgärder för framkomlighet, trygghet och säkerhet.

Inom ramen för cykelmiljarden har ytterligare investeringsprojekt bedrivits av olika karaktär. Bland dessa kan nämnas korsningsåtgärder på pendlingsnätet, trimning av trafiksignaler för cykelframkomlighet som grön våg på Långholmsgatan, och deltagande i forskningsprojekt som försök med yta för vänstersväng för cyklister i korsningen Sveavägen-Kungsgatan.

Ekonomi

Trafikkontoret har under 2018 slutfört satsningen att investera en miljard kronor i cykelinfrastrukturåtgärder mellan åren 2012 och 2018, och konstaterar att en betydande del av cykelplanens mest prioriterade åtgärder har genomförts under perioden och att cykeln som transportmedel har fått högre prioritet.

Trafikkontoret bedömer sammantaget att målsättningen har uppnåtts relativt väl. Några projekt under 2018 har försenats jämfört med ursprunglig tidplan och genomförandet av dessa har fortsatt under 2019.

Justeringspost	Bokfört netto (år, mnkr)							Summa bokfört (mnkr)
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	
Utbyggnad av huvud- och lokalstråk	13,8	20,7	5,6	8,5	20,0	14,1	4,9	87,6
Övriga åtgärder framkomlighet, trygghet och säkerhet	0,4	1,0	6,6	3,9	2,4	5,7	18,9	38,7
Parkering, vägvisning och pumpar	3,4	6,3	19,0	9,6	8,6	14,4	16,9	78,1
Utbyggnad av pendlingsstråk	40,0	60,4	127,7	85,6	94,9	209,1	292,6	910,3
Summa investering Cykelmiljarden								
Cykelinvesteringar	57,5	88,4	158,9	107,6	125,9	243,3	333,2	1114,8
Cykelinvesteringar, ej cykel	-2,3	-12,8	-39,9	-22,1	-18,6	-29,9	-54,0	-179,6
Investeringar exkl. andra åtgärder	55,2	75,6	119,0	85,5	107,3	213,4	279,2	935,2
Korrigerat totalbelopp								938,3

Bild 8: Sammanställning av utfall för cykelmiljarden.

Bokförda bruttoutgifter under perioden 2012-2018 uppgår till totalt 1 219,1 miljoner kronor. Avräkning har gjorts med 179,6 miljoner kronor för åtgärder i cykelprojekten som inte bedömts vara cykelåtgärder, exempelvis trafiksäkerhets-, markförstärknings- och konstbyggnadsåtgärder. Vidare har inkomster om 101,2 miljoner kronor, bl.a. i form av erhållna statsbidrag, räknats av.

Bokförda nettoutgifter inom cykelmiljarden för åren 2012-2018 uppgår därmed till sammanlagt 938,3 miljoner kronor.

Effekter och resultat

Trafikkontorets övergripande målsättning i de cykelprojekt som bedrivits inom ramen för cykelplanen är att åtgärderna ska öka framkomligheten, trafiksäkerheten och tryggheten för cyklister, och på så vis bidra till cykelplanens syfte att göra det enklare och säkrare att cykla i Stockholms stad och mål om att öka andelen och antalet cyklister.

Trafikkontoret har tillgång till en stor mängd data från såväl automatiska som manuella mätningar av cykelflöden i olika mätpunkter. I dessa går det att se förändringar i antal cykelpassager före och efter åtgärder på en sträcka. Det är dock svårt att utan mer detaljerade uppföljningsstudier med säkerhet påvisa effekten av varje enskild investering i cykelvägnätet. Något sådant systematiskt arbete har inte skett under perioden även om några åtgärder utvärderats genom bland annat intervjuer med trafikanter.

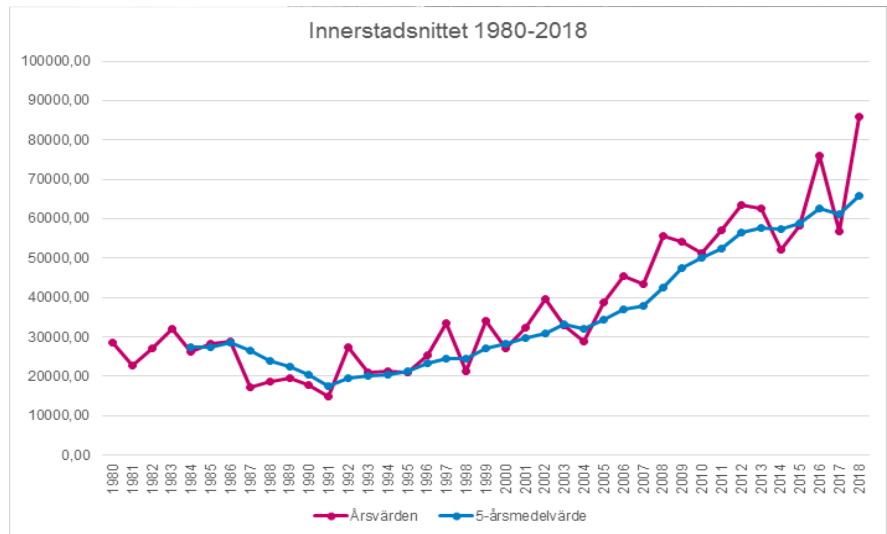


Bild 9: Cykelpassager i innerstadssnittet.

Sammantaget visar dock mätningarna på en långsiktigt uppåtgående trend för cyklingen i Stockholms stad. De senaste 15 åren har antalet cykelpassager i innerstadssnittet, vilket bör kunna användas som ett ungefärligt mått för arbetspendling med cykel, ökat med 98 % (rullande femårsmedelvärde). Sedan cykelplanen antogs 2012 har cykeltrafiken i samma snitt ökat med 17 %. I augusti 2019 uppmättes i ett flertal mätpunkter de högsta mätvärdena sedan de fasta stationerna installerades.

Trafikkontoret redovisar årligen trafikolycksutvecklingen för Stockholms stad. Redovisningen av allvarligt skadade är inte helt tillförlitlig på grund av rapporteringsbortfall från akutsjukhus och polis. Utifrån tillgänglig statistik går det dock inte att utläsa att utvecklingen av antalet omkomna och allvarligt skadade i cykelolyckor på något sätt skulle följa ökningen av cykelflödena i stadens mätpunkter.

Trafikkontoret gör bedömningen att den övergripande målsättningen klaras och att de genomförda åtgärderna på cykelvägnätet sammantaget bidrar till ett sammanhängande, välutformat och kapacitetsstarkt cykelvägnät, som successivt byggs ut samtidigt som cykeltrafiken i stadens mätpunkter ökar.

Cykeln har getts högre prioritet som transportslag genom bland annat 61 km nya och breddade cykelbanor, möjligheten att cykla mot enkelriktat och att cykeltrafiken getts större relativt utrymme på flera centrala gator och broar som Stallgatan, Långholmsgatan, Vasagatan och Skanstullsbron.

Jämställdhetsanalys

Trafikkontorets anläggningar har ofta en lång livslängd och användningen av transportsystemet är inte statisk. Därför är det viktigt att utifrån de kunskaper vi har idag planera för en infrastruktur som är tillgänglig och attraktiv för alla.

Studier visar att skillnaderna mellan hur män och kvinnor reser i Stockholm är relativt små, och trenden är att de flesta skillnaderna minskar över tiden. Stadens cykelbanor används i nuläget i något högre utsträckning av män än av kvinnor. Jämställdhet i transportsystemet handlar dock inte om att mäns och kvinnors beteende ska vara lika, utan att båda könen ska ha samma möjligheter.

Genom att höja trafiksäkerheten och framkomligheten för cykeltrafiken i Stockholms stad bedöms satsningarna inom cykelmiljarden ha stärkt både kvinnors och mäns möjligheter att välja cykeln.

Slut

Bilagor

1. Cykelmiljarden 2012-2018. Slutredovisning och sammanställning av åtgärder.
2. Cykelmiljarden 2012-2018. Karta över färdigställda, pågående och planerade åtgärder på cykelnätet.