



Uppföljning av cykelplanens mål och indikatorer samt handlingsplanernas åtgärder.

start.stockholm

**Uppföljning av cykelplanens mål och indikatorer samt
handlingsplanernas åtgärder.**
April 2021

Kontaktperson: Joakim Boberg

Sammanfattning

Stockholms cykelplan från 2012 innehåller en strategidel och två handlingsplaner.

I strategidelen redovisas mål och indikatorer för cykling i Stockholm. De två handlingsplanerna innehåller åtgärder som ska bidra till att uppfylla cykelplanens syfte och mål.

I det följande görs en bedömning av i hur hög utsträckning målen och indikatorerna uppnåts. Dessutom redovisas status på åtgärderna i handlingsplanerna.

Mål och indikatorer

Målen kan delas upp i sådana som är tydligt kvantifierade och/eller tidsatta, och sådana som anger inriktningen för en önskad utveckling. Möjligheten att bedöma graden av måluppfyllelse varierar för de olika målen, beroende på tillgång till data och annan information. Trafikkontoret bedömer att de flesta mål kan följas upp på ett tillfredsställande sätt. För ett mål saknas specifik data, men kontoret kan då bedöma måluppfyllelsen utifrån annan tillgänglig information.

Måluppfyllelsen är överlag god. Målen är antingen redan uppfyllda, bedöms kunna nås på längre sikt, alternativt går utvecklingen åt rätt håll.

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

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

Delmålet till 2018 om att cykelflödena i stadens mätpunkter ska ha ökat med 50 procent uppnås inte. I inget av snitten nås den nivå som motsvarar delmålet 2018, men innerstadssnittet visar på en ökning på 32 % mellan 2012 och 2020. Kontoret bedömer dock att målet om 100 procent ökning till 2030 är möjligt att nå utifrån den trend som de senaste årens genomsnittliga ökning visar. Måluppfyllelse till 2030 förutsätter dock att stadens arbete med att skapa goda förutsättningar för ökad cykling fortsätter i dagens takt.

Målet om 80 % säkra gcm-passager bedöms inte ha nåtts. Kontorets bedömning är dock att med 22 % säkra gcm-passager 2015 och ett ambitiöst fortsatt arbete 2015-2020 finns det skäl att tro att staden är på god väg mot det nationella målet om 35 % säkra passager. För pendlingscykelnätet gäller i cykelplanen att samtliga

passager ska vara åtgärdade till 2030. En lägesbeskrivning och bedömning av möjligheten att nå målet återstår att göra.

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

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





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

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

Slutligen mäter staden på olika sätt medborgarnas syn på cykelinfrastruktur, framkomlighet och trafiksäkerhet med bäring på upplevelsen av Stockholm som cykelstad. I miljöförvaltningens och trafikkontorets medborgarenkät 2020 uppger 4 av 10 stockholmare att de upplever eller uppfattar att Stockholm är en ganska eller mycket bra cykelstad, medan 2 av 10 upplever att den är ganska eller mycket dålig. Fortsatta kontinuerliga mätserier är nödvändiga för att ge en bild av utvecklingen och kunna bedöma den långsiktiga måluppfyllelsen.

Handlingsplanernas åtgärder

Status på handlingsplanernas åtgärder visas med hjälp av färgkoderna nedan, och beskrivs närmare i rapporten. 11 av åtgärderna bedöms klara, 10 genomförs kontinuerligt enligt plan, 12 är påbörjade eller sker mer eller mindre kontinuerligt, men har förbättringspotential och utvecklingsmöjligheter. Två åtgärder kvarstår att genomföra.

	Klart
	Genomförs kontinuerligt enligt plan
	Åtgärden påbörjad eller sker mer eller mindre kontinuerligt. Finns förbättringspotential/utvecklingsmöjligheter
	Åtagandet kvarstår

1. En detaljerad åtgärdslista för utbyggnadsordningen av pendlingsstråken ska tas fram och uppdateras årligen.
2. Utbyggnaden av pendlingsstråken ska synkas med andra projekt som pågår i staden för samordningsvinster.
3. Pendlingsstråken ska detaljprojekteras och byggas ut enligt förslaget i planen.
4. Handboken "cykeln i staden" ska uppdateras för att ge ett ökat detaljplaneringsstöd vid utbyggnaden av stadens cykelvägnät.
5. Fortsatt samarbete med polisen och andra aktörer om tillfälliga hinder som minskar framkomligheten
6. Anpassa trafiksignalerna längs med pendlingsstråken för att öka framkomligheten för cykeltrafiken.
7. En analys av hastighetsnivåer lämpliga för grön våg för cyklister ska tas fram
8. Fortsatt engagemang gällande lagändringar som främjar cykling
9. Nya parkeringstal för cykel tas fram som ska ligga till grund för kravställande och rekommendationer gentemot fastighetsägare och exploatörer.
10. En cykelparkeringsplan för hela staden tas fram som skall ligga till grund för utbyggnaden av cykelparkeringar på stadens mark.
11. Rutinen för borttagning av övergivna cyklar förbättras.
12. Former för hur staden ska anlägga och driva cykelparkeringsgarage ska beslutas.

13. En ny cykelvägvisningsplan för hela Stockholm tas fram.
14. Pendlingsstråken ska vägvisas med enhetlig vägvisning och erbjuda god igenkännbarhet.
15. Cykelstationer med luftpumpar, kartor och annan information uppförs på lämpliga platser längs med cykelstråken.
16. Implementera och skapa rutiner för att förbättra drift och underhåll enligt rekommendationerna i cykelplanen.
17. Utveckla arbetet med vinterväghållningen så att standarden på hela pendlingsvägnätet för cykel är god året om
18. En utredning om ifall driften av pendlingsnätet för cykel kan överlåtas på en huvudman föreslås
19. Riktlinjer för cykelvägarnas drift och underhåll skärps och tydliggörs i kommande upphandlingar.
20. Fortsatt utveckling av olika tekniska system som kan underlätta för medborgarna att rapportera driftsproblem och ge direkt input till stadens driftservice.
21. Påbörja underhållsprojekt som har stor betydelse för trafiksäkerheten.
22. Arbetet med TA-planerna ska ses över och rutinerna för att cykelbanorna behåller sin status även vid ombyggnationer ska förbättras.
23. Teknisk handbok del 5 om Trafikanordningar ska uppdateras med åtgärder för cykeltrafiken.
24. Förbättrad säkerhet och åtgärder som bidrar till tydlighet i korsningar med t.ex. cykelboxar och färgade cykelfält och överfarter genomförs.
25. Trygghetsfrågor ska alltid uppmärksammas vid åtgärder i cykelvägnätet, samt vid drift och underhåll av cykelvägar.
26. Information i samband med fysiska cykelåtgärder ska genomföras.
27. En tidplan tas fram för informationsinsatser och kampanjer som ska genomföras.
28. Staden föreslås genomföra kampanjer och information om barn och cykel.
29. Samarbetet med SL, Trafikverket och andra aktörer om cykel på kollektivtrafik föreslås utökas.
30. Cykelparkeringsmöjligheterna vid knutpunkter föreslås studeras i samarbete med SL och andra kollektivtrafikaktörer och hanteras i kommande cykelparkeringsplan.
31. Utvecklingsplan för låncykelsystemet föreslås tas fram
32. Gatuparkering föreslås tas i anspråk för låncyklar.
33. Parkeringstal för cykel behöver bearbetas och förankras.

Uppföljning av cykelplanens mål och indikatorer samt handlingsplanernas åtgärder.

8 (30)

34. Utveckla samarbetet mellan trafik-, stadsbyggnads- och exploateringskontoret för cykelplanering i "tidiga skeden".

35. Öka kompetensen kring cykelfrågor och ta fram rutiner för hur hanteringen av cykelfrågor ska genomföras.

Innehåll

Sammanfattning	3
Inledning	10
Mål och indikatorer	11
Mål och indikatorer relaterade till en ökad cykling	11
Mål och indikatorer relaterade till att det ska vara enkelt och säkert att cykla	15
Framkomligheten för cyklister på pendlingsnätet ska öka genom att skapa förutsättningar för en jämnare hastighet.	18
Handlingsplan för en välfungerande cykelinfrastruktur	20
Sammanhängande och väl utformat cykelvägnät	20
Ökad framkomlighet för cyklister	21
Cykelparkeringar	22
Cykelvägvisning och service	24
Förbättrad drift och underhåll av cykelvägnätet	24
Ökad trygghet och säkerhet för cyklister	25
Handlingsplan för information, kampanjer och samverkan	27
Information, dialog och kampanjer	27
Samverkan	28
Förvaltningsövergripande arbete och kompetensutveckling	29

Inledning

Stockholms cykelplan från 2012 innehåller en strategidel och två handlingsplaner.

I strategidelen redovisas planens mål och indikatorer för cykling i Stockholm, som syftar till att mäta om satsningarna leder mot de övergripande målen om att göra det enkelt och säkert att cykla samt att öka andelen cyklister. Flera av målen har målar 2030, med ett delmål för 2018. Målen som rör trafiksäkerhet härrör från trafiksäkerhetsprogrammet och har därför istället målar 2020. Det finns också mål som är allmänt hållna där nivån som ska uppnås och målåret saknas.





De två handlingsplanerna för en välfungerande infrastruktur och information, kampanjer och samverkan innehåller åtgärder som ska bidra till att uppfylla cykelplanens syfte och mål.

Den här sammanställningen syftar till att göra en bedömning av i hur hög utsträckning målen och indikatorerna nås och redovisa en genomförandestatus på handlingsplanernas åtgärder. I förslaget till reviderad cykelplan föreslås nya och utvecklade mål och inriktningen på en kommande handlingsplan med åtgärder för att göra det ännu enklare och säkrare att cykla.

För måluppfyllelsen av målen och indikatorerna görs en skriftlig bedömning i kombination med följande färgkoder.

	Uppfylls
	uppfylls delvis/utvecklingen går i rätt riktning
	Uppfylls inte

Status på handlingsplanernas åtgärder beskrivs även enligt färgkoderna nedan.

	Klart
	Genomförs kontinuerligt enligt plan
	Åtgärden påbörjad eller sker mer eller mindre kontinuerligt. Finns förbättringspotential/utvecklingsmöjligheter
	Åtagandet kvarstår

Mål och indikatorer

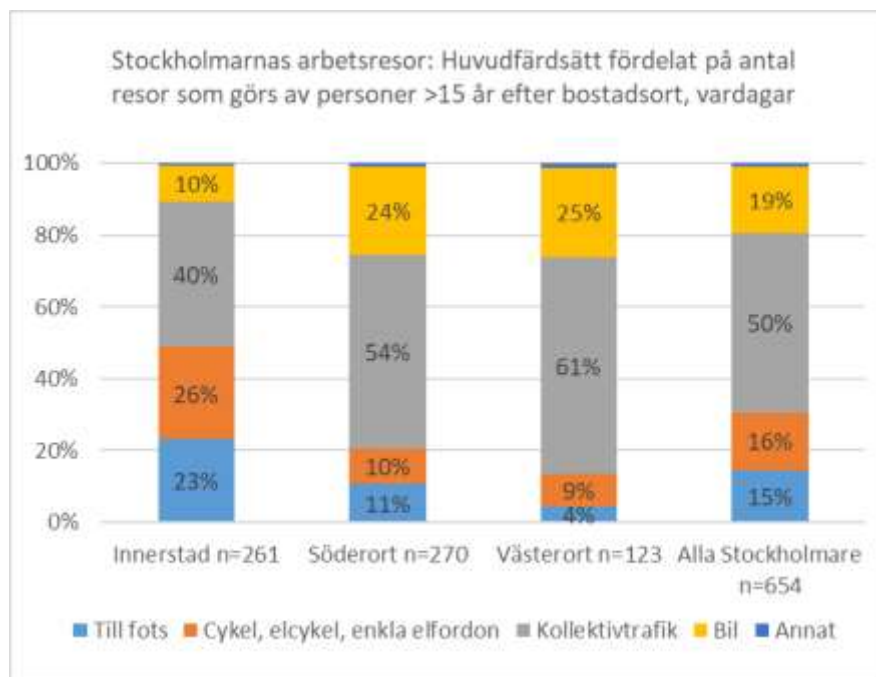
Mål och indikatorer relaterade till en ökad cykling

 **Andelen av alla resor i högtrafik som sker med cykel ska vara minst 12 procent år 2018 och minst 15 procent år 2030.**

Målet återfinns i Framkomlighetsstrategin och preciseras i cykelplanen som den del av resenärerna som anger att cykel är det huvudsakliga transportmedlet vid resor till och från arbete eller högskola och universitet. Det framgår att målet ska vara ambitiöst, och att då inget jämförelsevärde fanns då cykelplanen antogs kan målet ändras efter att en resvaneundersökning har genomförts.

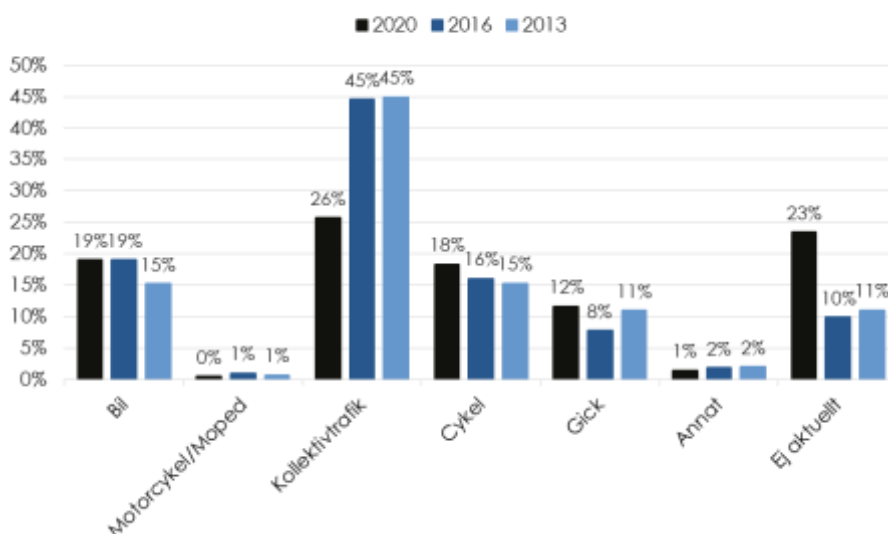
I den resvaneundersökning som genomförts i Stockholmsregionen 2019 av trafikförvaltningen i Region Stockholm tillsammans med bland andra Stockholms stad går det att göra olika uttag av data som ger vägledning för att bedöma måluppfyllelsen, med reservation för viss statistisk osäkerhet. Data till enkäten har samlats in kontinuerligt under hela året.

Det framgår av undersökningen att cykel är huvudfärdsätt i 16 % av arbetsresorna för boende i Stockholms stad. Med drygt 600 svar som underlag är konfidensintervallet knappt 3 %, och andelen således mellan 13-19 %. I högtrafik på vardagar är cykelandelen 15 % av antalet resor inom Stockholms stad oavsett bostadsort. Vad gäller resor inom Stockholms stad som utförs av boende i hela regionen är cykelandelen 20 %, och om även resor till och från staden för samma målgrupp räknas in blir cykelandelen 13 %.



En jämförelse kan göras med miljöförvaltningens och trafikkontorets medborgarenkät hösten 2020 med fokus på trafik och resvanor. Svaret på frågan om huvudsakligt färdmedelsval mellan bostaden och arbete/skola gav en cykelandel på 10 % i februari och 18 % i september. Den senare siffran bör läsas i ett sammanhang där Coronapandemin påverkat arbetsresvanorna och där fler arbetar hemifrån och färre anger att de reser med kollektivtrafik.

Huvudsakligt resesätt september



Figur x. Hur reste du huvudsakligen mellan bostaden och arbetet/skolan under september, fördelat på år

Bedömning av måluppfyllelse

Målet i Framkomlighetsstrategin och cykelplanen ger ingen tydlig vägledning om huruvida de resor som avses är till/från och/eller inom Stockholms stad. Det framgår inte heller om det är resor gjorda av boende i Stockholms stad eller boende i hela regionen som avses. Dock pekar de olika mätningarna som redovisas ovan på att målet för 2030 redan uppnåtts. Trafikkontoret gör bedömningen att andelen av alla resor i högtrafik och/eller arbetsresor som sker med cykel bedöms vara minst 15 procent 2019.



Antalet passager med cykel i stadens mätpunkter ska öka med 50 procent till 2018 och 100 procent till 2030.

Sedan cykelplanen antogs har de fasta mätstationerna successivt byggts ut till ca 50 stationer på 40 platser, men bara ett fåtal av dem har av mätdata från 2012 och framåt. Därför är de årliga manuella räkningarna i maj och juni fortfarande den mätserie som bäst ger en bild av utvecklingen av cykeltrafiken från 2012. För att jämföra ut för årliga variationer under mätperioden redovisas ett rullande femårsmedelvärde i bedömningen av måluppfyllelsen. De mätpunkter som ingår är de i innerstadssnittet, Saltsjö-Mälarsnittet och Citysnittet. Det är samma snitt som utgör den huvudsakliga redovisningen i den årliga rapporten om Stockholms trafikutveckling.

Cykelutvecklingen 2012-2018

Innerstadssnittet: 16,7 %

Saltsjö-Mälarsnittet; 14,1 %

Citysnittet: 8,3 %

Bedömning av uppfyllelse av delmålet för 2018

Cykeltrafiken i mätpunkterna har ökat sedan 2012. I inget av snitten nås dock delmålet om 50 % ökning till 2018.

Cykelutvecklingen 2012-2020

Innerstadssnittet: 32 %

Saltsjö-Mälarsnittet; 28 %

Citysnittet: 15 %

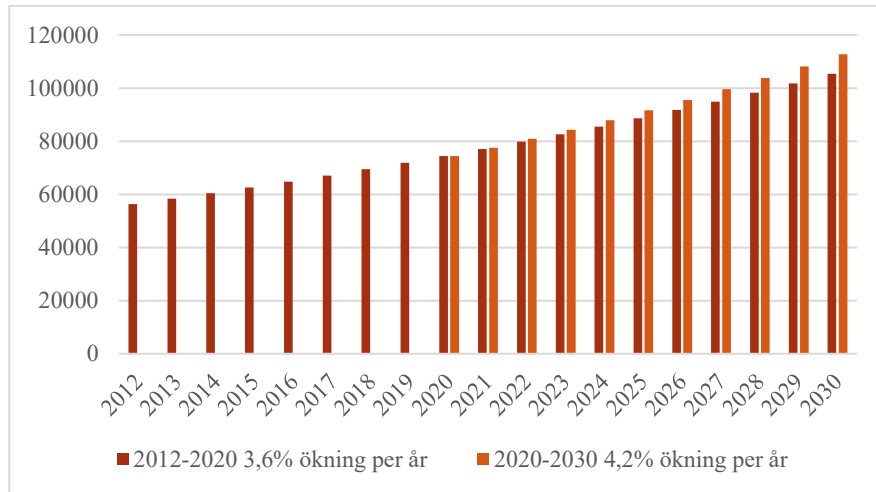
Bedömning av utvecklingen till och med 2020

De senaste två åren har cykelmätningarna visat på en snabbare ökningstakt än åren dessförinnan. I inget av snitten nås delmålet för 2018, men innerstadssnittet visar på en ökning på 32 % sedan 2012, vilket motsvarar knappt två tredjedelar av delmålet.

Bedömning av möjlig måluppfyllelse till 2030

Målet till 2030 är att antalet passager med cykel i stadens mätpunkter ska öka med 100 procent från 2012.

Den genomsnittliga årliga ökningen av cykeltrafiken över innerstadssnittet är 3,5 % mellan 2012-2020. För måluppfyllelse behöver den årliga ökningstakten ligga på 4,2 % mellan 2020-2030.



Kontoret bedömer att målet är möjligt att nå. Det förutsätter dock att stadens arbete med att skapa goda förutsättningar för ökad cykling fortsätter i dagens takt.

Barn åk 4–9 som cyklar till skolan ska öka.

Stockholms stads plan för säkra och trygga skolvägar syftar till att trafikmiljöerna i skolornas närhet ska vara säkra och trygga samt att resor till och från skolan i högre grad ska ske utan bil. Ett av planens övergripande mål handlar om att öka andelen gående och cyklister. Trafikkontoret har genomfört resvaneundersökningar på enstaka skolor i Stockholms stad som varit föremål för åtgärder. Kontoret mäter dock inte kontinuerligt barns cykling till skolan.

De nationella kunskapsammanställningar och analyser som gjorts om cyklande bland barn och unga tyder på att andelen barn som går och cyklar till skolan har minskat. Enligt VTIs studie från 2017 har den totala sträckan cyklad av barn och unga minskat med över 40 procent under perioden 1995–2014. Trafikanalys studie från 2015 visade att antalet skolresor på cykel minskat med nästan 50 % sedan mitten av 1990-talet. Trivectors lite äldre studie från 2007 visade dessutom på att färre och färre barn gick till skolan utan vuxens sällskap. Kontoret har inte tagit del av några undersökningar som visar utvecklingen under 2010-talet.

Bedömning av måluppfyllelse

För de skolor som prioriteras för fysiska åtgärder erbjuder trafikkontoret skolorna att medverka i res- och färdmedelanalyser

genom webbenkäter och intervjuer. Det har dock ännu inte gjorts någon övergripande resvaneundersökning eller mätning av barns cyklande till skolan i Stockholms stad. Det finns därför inte tillräckligt underlag för att kunna bedöma måluppfyllelse för målet om barns cykling till skolan. De nationella undersökningar som gjorts tyder dock på att barns cykling till skolan har minskat de senaste decennierna, varför utvecklingen sannolikt också går åt fel håll i Stockholm från 2012 till 2020.

Mål och indikatorer relaterade till att det ska vara enkelt och säkert att cykla

Standard på drift och underhåll i cykelvägnätet ska förbättras

Trafikkontoret har en hög ambitionsnivå avseende skötsel, drift och underhåll av stadens cykelbanor. Åtgärderna är en viktig del i stadens trafiksäkerhetsarbete, inte minst för att minska antalet cyklister som skadas i singelolyckor. Särskilda satsningar på drift och underhåll av cykelvägnätet har genomförts och lett till förbättrad standard.

Sopsaltning av utpekade cykelstråk

Längs utpekade cykelpendlingsstråk hålls en högre standard på snöröjning och vinterunderhåll genom framför allt sopsaltning, vilket innebär att en sopvals borstar bort snön och att halkan bekämpas med saltlösning. Metoden testades första gången vintern 2012/2013. Sedan dess har metoden utvecklats och omfattningen utökats till att 2019/2020 omfatta ca 210 km cykelstråk, varav 150 km även inkluderar intilliggande gångbana. I december 2020 utökades det sopsaltade nätet med ytterligare ungefär 10 km på gator med höga cykelflöden i innerstaden. Från 2019 är metoden en ordinarie del av driften i nya upphandlingar och kontrakt.

Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) har utfört mätningar för att säkerställa effekterna av sopsaltningen.

Mätningarna har kunnat användas för förbättringar av metoden. De observationer som gjorts visar att sopsaltningen ger ett bättre väglag med högre friktion än traditionell plogning och sandning. Dessutom har allmänheten varit mycket positiv till sopsaltning.

Satsning på underhåll

Standardhöjande åtgärder i form av framför allt förbättrad beläggning kompletterar investeringsåtgärderna för cykel. Mellan 2015-2018 satsades 40 miljoner kronor på reinvestering av cykelbanor med hjälp av särskilda klimatmedel för gång- och

Uppföljning av cykelplanens mål och indikatorer samt handlingsplanernas åtgärder.

16 (30)

cykelåtgärder. Ett 30-tal sträckor på cykelnätet har fått ny beläggning och målning, och har i vissa fall även breddats. Från 2019 ingår finansieringen för reinvestering i cykelbanor i cykelmiljarden med ca 70 miljoner kronor avsatt över fyra år.

Bedömning av måluppfyllelse

Sedan 2012 har staden satsat konsekvent och målinriktat på drift och underhåll av cykelnätet. Bedömningen är att måluppfyllelsen är god. Särskilt viktiga är utvecklingen av sopsaltningen som vinterväghållningsmetod och de budgetmässiga satsningarna på utökad underhåll. Det är angeläget att vidmakthålla den högre standardnivån och vidareutveckla både strategier, metoder och uppföljning.



Andelen säkra cykelpassager och korsningar ska vara 80 procent år 2020 och samtliga passager på pendlingscykelnätet ska vara åtgärdade till år 2030.

Målet om andelen säkra cykelpassager och korsningar återfinns i stadens trafiksäkerhetsprogram formulerat som att 80 % av alla korsningar och gång- och cykelpassager ska vara säkra. Säkra passager innebär att en kollision inte ger dödliga eller andra allvarliga personskador när gatan används enligt gällande regler. En passage definieras som säker om den är utformad för en motorfordonshastighet på högst 30 km/h, eller är planskild.

Motsvarande nationella indikator för säkra gång- cykel- och moped (gcm)-passager är 35 %. Stockholms stads mål är således betydligt högre än det nationella, som sannolikt är mer relevant att mäta mot. I trafiksäkerhetsprogrammet framgår att målet kan komma att justeras utifrån ökad kunskap. Målet har inte justerats.

Den senaste inventeringen av stadens gcm-passager 2015 visade på 22 % säkra, passager utifrån de nationella kriterierna. Kontoret gör bedömningen att andelen åtgärdade passager är betydligt högre 2020. Sedan inventeringen 2015 har ombyggnader utförts inom exempelvis säkra skolvägar, hastighetsplanen och gångplanen. Dessutom åtgärdas varje år ett antal passager inom ramen för cykelmiljarden. Under 2017 ändrades indikatorn i stadens ledningssystem till att omfatta 50 gcm-passager som ansågs mest prioriterade att bygga om. Av dessa är 17 ombyggda (till och med 2019), 14 byggs om 2020 och 6 är inkluderade i andra projekt.

När det gäller passager på pendlingscykelnätet är målet för 2030. En lägesbeskrivning och bedömning av möjligheten att nå målet återstår att göra.

Bedömning av måluppfyllelse

Målet om 80 % säkra gcm-passager bedöms inte ha nåtts. Det är dock mer relevant med en avstämning mot det nationella målet på 35 %. Utan en uppdaterad inventering går det inte att bedöma måluppfyllelsen fullt ut, men med 22 % säkra gcm-passager 2015 och ett ambitiöst fortsatt arbete 2015-2020 finns det skäl att tro att staden är på god väg mot att uppfylla målet.

Risken att dödas eller skadas svårt i en cykelolycka ska minska med 50 procent till år 2020.

Målet specificeras i cykelplanen som antal dödade och svårt skadade i polisrapporteringen, med genomsnittsvärdet 2006-2009 som utgångspunkt. När målet togs fram fanns inte den sjukhusstatistik som staden har tillgång till idag, och som innebär att trafikkontoret numera huvudsakligen redovisar olycksstatistiken utifrån data i STRADA dit både polis och sjukhus rapporterar. Här redovisas en bedömning av måluppfyllelse utifrån båda aspekterna.

Svårt skadade och omkomna (polis). Genomsnittsvärdet för 2006-2009 för dödade och svårt skadade cyklister är 51. Antalet har efter 2009 varierat mellan 42 och 56 cyklister per år. 2019 var antalet döda och svårt skadade cyklister 29 stycken, varav 14 i kollision med motorfordon. Det ger ett utfall för 2019 på 57 % av genomsnittsvärdet för 2006-2009. Det rullande 5-årsmedelvärdet visar också en nedåtgående trend, där utfallet 2019 är 47 % av 2014.

Allvarligt skadade och omkomna (STRADA). Trafikkontoret ger årligen ut en rapport som sammanfattar hur utvecklingen av trafikolyckor ser ut för Stockholms stad. Statistiken kommer från Transportstyrelsens rapporteringsdatabas för trafikolyckor, STRADA. Då databasen har förändrats och utvecklats under åren kan statistiken vara missvisande och svåranalyserad i vissa avseenden och perioder. Därför finns det skäl att vara försiktig med att dra långtgående slutsatser utifrån data från vissa år, särskilt vad gäller de allvarligt skadade.

Den inrapporterade statistik som finns för omkomna cyklister visar att mellan 2009 och 2019 omkom 11 cyklister i Stockholmstrafiken, det vill säga i genomsnitt en dödsolycka per år. Dessa olyckor är

relativt slumpmässigt fördelade under perioden, och det går inte att utläsa någon trend. Allvarligt skadade och omkomna uppgick 2010 sammantaget till 35. Mellan 2011 och 2018 varierade antalet mellan 22 och 46 per år. 2019 var det 16 allvarliga olyckor och dödsolyckor.

Bedömning av måluppfyllelse

Trafikkontoret bedömer att måluppfyllelsen är relativt god utifrån antalet polisrapporterade olyckor. Antal dödade och svårt skadade cyklister i polisrapporterade olyckor 2019 var 57 % av genomsnittet 2006-2009.

Det är svårt att dra säkra slutsatser om utvecklingen av allvarligt skadade och omkomna utifrån data i STRADA. Trendkurvan pekar dock sedan 2016 nedåt. Värt att notera är att under perioden 2010-2019 har cykeltrafiken i innerstadssnittet samtidigt ökat med ca 40 %.

Framkomligheten för cyklister på pendlingsnätet ska öka genom att skapa förutsättningar för en jämnare hastighet.

I staden genomförs kontinuerligt en mängd åtgärder som skapar förutsättningar för en jämnare hastighet.

Genom investeringar i utbyggnad av cykelstråk skapas ett sammanhängande cykelvägnät med god framkomlighet och där förutsättningarna är bättre för att kunna hålla en jämn hastighet. Totalt har 90 investeringsprojekt för utbyggnad av cykelnätet bedrivits av trafikkontoret inom ramen för cykelmiljarden 2012-2018. På pendlingsnätet eftersträvas att stråken ska vara tillräckligt breda så att omcykling och cykling i bredd medges. Detta bidrar till att cyklister kan hålla en jämn hastighet.

Signalåtgärder är ofta effektiva för att möjliggöra jämnare hastigheter för cykeltrafik, särskilt på de mest trafikerade cykelstråken. De senaste åren har grön våg för cykeltrafiken genomförts på bland annat Götgatan söderut och Långholmsgatan norrut. I några större korsningar har signalerna justerats vid ett flertal tillfällen för att åstadkomma bättre framkomlighet för cykel. Dit hör Tegelbacken, Skanstull och Slussen. Inom ramen för cykelmiljarden görs varje år ett antal investeringar i signalanläggningar i form av cykeldetektorer, nya stolpar och lyktor. Utöver detta görs mindre åtgärder kontinuerligt, som överanmälan, justering av gröntider, byte av styrapparater och löpande programmering.

Bedömning av måluppfyllelse

Trafikkontoret gör bedömningen att framkomligheten för cyklister på pendlingsnätet ökar kontinuerligt genom en mängd åtgärder som skapar bättre förutsättningar för en jämnare hastighet.



Antalet cykelparkeringar på gatumark ska öka med minst 500 parkeringar per år.

Staden har utifrån cykelplanen gjort en inventering och behovsanalys för cykelparkering, samt byggt ut beståndet med ca 11 000 cykelparkeringar mellan 2015 och 2018. Utbyggnadstakten har således legat på nästan 3 000 cykelparkeringar per år.

I ett nytt genomförandebeslut för 2019 beslutades att 2 000 cykelparkeringsplatser ska uppföras per år 2019 och 2020. Det innebär totalt 4 000 parkeringar. En ny behovsanalys kommer göras för åren 2021 och 2022.

Bedömning av måluppfyllelse

Cykelplanens mål om 500 nya parkeringar per år har uppfyllts och överträffats.

Cyklisternas upplevelse av Stockholm som en bra cykelstad ska öka.

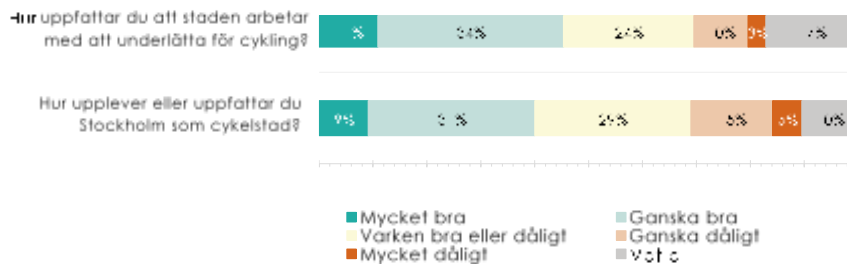
Stockholms stad genomför med jämna mellanrum medborgarundersökningar i olika frågor. I två av dessa ställs ett antal frågor om trafik, inklusive frågeställningar som rör nöjdhet med stadens cykelarbete.

SLK:s medborgarundersökning för 2019 ställde frågan om det *på det hela taget är lätt att ta sig fram i Stockholm på cykel*. 66 % svarade ”stämmer ganska bra/stämmer helt”. Dessutom svarade 56 % att det stämmer ganska bra eller helt att de *upplever trafikmiljön som säker för cyklister i sin stadsdel*.

I miljöförvaltningens och trafikkontorets medborgarenkät 2020 tillfrågades stockholmarna hur nöjda de är med *tillgången till cykelbanor i Stockholm/möjlighet att ta sig fram på cykel*. Nästan hälften uppger att de är mycket eller ganska nöjda, medan drygt 1 av 10 uppger att de är missnöjda.

Stockholmarna har enligt medborgarenkäten generellt en positiv uppfattning av stadens arbete för att underlätta för cykling. Nästan hälften uppgav att de uppfattar stadens arbete som mycket eller ganska bra, medan endast 13 procent uppger att arbetet är ganska eller mycket dåligt. På frågan om hur de upplever Stockholm som cykelstad uppger 4 av 10 stockholmare att Stockholm är en ganska

eller mycket bra cykelstad.



Bedömning av måluppfyllelse

Staden mäter på olika sätt medborgarnas syn på cykelinfrastruktur, framkomlighet och trafiksäkerhet med bäring på upplevelsen av Stockholm som cykelstad. Fortsatta kontinuerliga mätserier är nödvändiga för att ge en bild av utvecklingen och kunna bedöma den långsiktiga måluppfyllelsen.

Handlingsplan för en välfungerande cykelinfrastruktur

Sammanhängande och väl utformat cykelvägnät

1. En detaljerad åtgärdslista för utbyggnadsordningen av pendlingsstråken ska tas fram och uppdateras årligen

Trafikkontoret arbetar kontinuerligt med att utifrån den övergripande inriktningen som anges i utredningsbesluten 2012 och 2019, identifiera angelägna åtgärder, prioritera mellan dessa, utreda lösningar och skriva fram beslut till trafiknämnden.


2. Utbyggnaden av pendlingsstråken ska synkas med andra projekt som pågår i staden för samordningsvinster.

Det finns en tydlig ambition att investeringsplaneringen ska ge utrymme för samordning med planer och processer initierade av andra aktörer, liksom ”passa på”-åtgärder i samband med exempelvis arbeten med ledningar. 2012-2020 finns ett flertal exempel på förbättringar i cykelvägnätet som kommit till genom samordning i tid och/eller samverkan med andra aktörer och projekt. Det finns anledning att fortsatt ha en hög ambition vad gäller att synkronisera och eftersträva samordningsvinster, samtidigt som det i enskilda projekt kan finnas skäl att välja att inte samordna åtgärder på grund av exempelvis ekonomi, väghållarfrågor,

tidplaner och upphandlingsförfaranden.

3. Pendlingsstråken ska detaljprojekteras och byggas ut enligt förslaget i planen.

Pendlingsstråken projekteras och byggs löpande ut i olika delprojekt. Totalt har 90 investeringsprojekt för utbyggnad av cykelnätet bedrivits av trafikkontoret inom ramen för cykelmiljarden. Vid utgången av 2018 var 46 projekt färdigställda, 16 projekt var pågående och 28 projekt planerade. I hög

 utsträckning har infrastrukturen byggts enligt rekommendationerna i planen, och i övrigt håller den generellt god standard. I den mån avvägningar har gjorts har detta beskrivits i samband med beslut i trafiknämnden.

4. Handboken "cykeln i staden" ska uppdateras för att ge ett ökat detaljplaneringsstöd vid utbyggnaden av stadens cykelväg nät.

Handboken har inte uppdaterats i sin helhet, åtgärden återstår. För enstaka lösningar har under perioden separata riktlinjer och typlösningar tagits fram, till exempel för cykelbana bakom busshållplats.

Ökad framkomlighet för cyklister

5. Fortsatt samarbete med polisen och andra aktörer om tillfälliga hinder som minskar framkomligheten.

Flera åtgärder har vidtagits för att förbättra framkomligheten och avhjälpa hinder. Förstärkt parkeringsövervakning har skett i cykelbanor och busskörfält längs vissa viktiga stråk, för att öka framkomligheten för cykel- och busstrafiken, och ett arbete inletts med att se över olovligt uppställda byggsäckar som utgör hinder bland annat på cykelbanor. Genom Tyck till-appen har möjligheten för cyklister och andra trafikanter att rapportera in hinder ökat. Fortsatta insatser och ytterligare samarbete på området är angeläget.


6. Anpassa trafiksignalerna längs med pendlingsstråken för att öka framkomligheten för cykeltrafiken.

De senaste åren har grön våg för cykeltrafiken genomförts på bland annat Götgatan söderut, Fleminggatan, Västerbroplan, Långholmsgatan norrut och på Lidingövägen. I några större korsningar har signalerna justerats vid ett flertal tillfällen för att åstadkomma god framkomlighet för cykel. Dit hör Tegelbacken, Skanstull och Slussen. Inom ramen för cykelmiljarden görs varje år ett antal investeringar i signalanläggningar i form av cykeldetektorer, nya stolpar och lyktor. 2020 gjordes sådana åtgärder på åtta platser. Utöver detta görs varje år mindre åtgärder kontinuerligt, som överanmälan, justering av gröntider, byte av


styrapparater och löpandre programmering. Det är angeläget att fortsätta trimma systemet på olika sätt för ännu bättre framkomlighet för cykeltrafiken.

7. En analys av hastighetsnivåer lämpliga för grön våg för cyklister ska tas fram

På flera sträckor i staden har trafiksignaler justerats för att möjliggöra grön våg för cyklister. En svårighet är att hastighetsspridningen för cykeltrafiken är stor. Mätningar har visat att på vissa sträckor har 90 procent av cyklisterna en spridning i hastighet mellan 15-29 km/h, och VTI har uppmätt

 medelhastigheter på cykelstråk i Stockholm på mellan 17-25 km/h, beroende på plats. På Götgatan i Stockholm justerades den gröna vågen utifrån 18 km/h och på Långholmsgatan utifrån en hastighet på 22 km/h. Efterhand finjusteras signalerna på varje plats för att åstadkomma så god framkomlighet som möjligt.


8. Fortsatt engagemang gällande lagändringar som främjar cykling

Trafikkontoret arbetar aktivt med att göra det enklare och säkrare att cykla. Förutom utbyggnad av cykelinfrastruktur har kontoret utrett, testat, utvärderat och i vissa fall implementerat mindre kostsamma lösningar i form av trafikreglering, skyltning och målning  med förutsättningar att öka såväl framkomlighet som trafiksäkerhet för cykeltrafiken. Hit hör dubbelriktad cykling på tidigare enkelriktade gator, test av väntyta för vänstersväng och utredning av högersväng mot rött och allgrönt för cykel. Genom remissvar och deltagande i workshops och referensgrupper kring regelverk och andra förutsättningar för cykling påverkar staden aktivt för enklare och säkrare cykling utifrån erfarenheter, förutsättningar och behov i Stockholm. Staden är även medlem i föreningen Svenska Cykelstäder som bland annat bedriver påverkansarbete för ökad och säker cykling utifrån medlemmarnas intressen. En regelförändring som staden lyft i såväl remissvar som i cykelstäderna är möjligheten att inrätta cykelgata, som gäller från 1 december 2020.

Cykelparkeringar

 **9. Nya parkeringstal för cykel tas fram som ska ligga till grund för kravställande och rekommendationer gentemot fastighetsägare och exploatörer.**

Trafikkontoret har tillsammans med Exploaterings- och Stadsbyggnadskontoren tagit fram riktlinjer för cykelparkeringstal vid nyproduktion av bostäder och andra verksamheter.

 Parkeringstalen som anges är stadens bedömning av ett skäligt antal cykelparkeringsplatser vid nyproduktion, och

är utformade i spann (ex. 2,5 - 4 parkeringsplatser per 100 kvm BTA) för möjlighet till anpassning efter de specifika förutsättningarna i projektet.

10. En cykelparkeringsplan för hela staden tas fram som skall ligga till grund för utbyggnaden av cykelparkeringar på stadens mark.

Cykelparkering i Stockholm – en inventering och behovsanalys togs fram 2013. Mellan 2015-2018 har det byggts nästan 3 000 cykelparkeringar per år, och totalt har trafikkontoret investerat 53,2 miljoner kronor i cykelparkeringar mellan 2012-2018. För perioden därefter, 2019-2022, anläggs ca 2000 cykelparkeringsplatser per år.



11. Rutinen för borttagning av övergivna cyklar förbättras.

Trafikkontoret har tagit fram en ny rutin för hur övergivna cyklar kan bortforslas och förvaras, som bygger på uppmärkning av långtidsuppställda cyklar och bortforsling efter en tidsfrist. En pilot för det praktiska genomförandet pågick under 2015 och 2016, därefter har projektet permanentats och införlivats i ordinarie verksamhet. 2020 forslades 2828 cyklar bort, varav 696 elsparkcyklar.



12. Former för hur staden ska anlägga och driva cykelparkeringsgarage ska beslutas.

Frågan om hur staden ska finansiera och driva parkeringsgarage för cykel kan inte sägas vara beslutad. Betalgarage finns i Ropsten och på Odenplan. Det senare driftas av Stockholm parkering genom ersättning från trafikkontoret för det som inte täcks av intäkterna från de parkerande. Investeringen gjordes inom ramen för Citybananprojektet. Ropstens Cykelsnurra är ett pilotprojekt som kommer utvärderas 2021 eller 2022. Cykelgaraget vid Älvsjö station driftas av trafikkontoret och är avgiftsfritt. Där finns också cykelboxar med högre säkerhet som Stockholm parkering tillhandahåller. Behov av ytterligare cykelgarage har identifierats, till exempel vid Södra station. Stockholm parkering arbetar inom ramen för sitt uppdrag för att skapa fler cykelparkeringsplatser som en integrerad del i mobilitetslösningar, till exempel i befintliga parkeringshus för bilar. Befintliga anläggningar kompletteras även med nya cykelboxar. Det finns behov av fortsatt samverkan och utvecklingsarbete i staden för att hitta former som möjliggör ytterligare cykelgarageplatser i attraktiva lägen.

Cykelvägvisning och service

13. En ny cykelvägvisningsplan för hela Stockholm tas fram.

Mellan 2014-2018 har cykelvägvisningen uppgraderats i hela staden utifrån en stamgrenplan. 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 2000 stolpar till en utgift om 11 miljoner kronor.

14. Pendlingsstråken ska vägvisas med enhetlig vägvisning och erbjuda god igenkännbarhet.

Trafikkontoret har påbörjat ett arbete med att utreda utvecklad utmärkning och vägvisning längs vissa pendlingsstråk. Inom ramen för arbetet med revideringen av den regionala cykelplanen har dessutom frågan om behovet av en genomtänkt sammanhängande gestaltning av de regionala cykelstråken behandlats. Arbetet inom staden fortsätter och samordnas vid behov regionalt och mellankommunalt.

15. Cykelstationer med luftpumpar, kartor och annan information uppförs på lämpliga platser längs med cykelstråken.

Cykelpumpar har uppförts längs med cykelstråken genom ett tioårigt koncessionsavtal med JCDecaux om upp till 70 offentliga toaletter som utrustades med elektrisk cykelpump. I det fall toaletten står långt från cykelstråk, placeras cykelpumpen fristående. I nuläget finns 62 cykelpumpar i Stockholms stad. Informationen och orienterbarheten längs cykelstråken har förutsättningar att förbättras i samband med en enhetlig vägvisning, se punkt 14. Stockholms stad har hittills inte uppfört några cykelstationer med samlad service.

Förbättrad drift och underhåll av cykelvägnätet

16. Implementera och skapa rutiner för att förbättra drift och underhåll enligt rekommendationerna i cykelplanen.

Drift och underhåll på cykelvägarna har förbättrats. De insatser som görs kontinuerligt varje år är till exempel asfaltering, förbättrad belysning, målning av vägmarkeringar, sandsopning, lövstädning, snöröjning, halkbekämpning, beskärning av träd och buskar samt renhållning. Rutiner utvecklas ständigt.

17. Utveckla arbetet med vinterväghållningen så att standarden på hela pendlingsvägnätet för cykel

är god året om.

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

18. En utredning om ifall driften av pendlingsnätet för cykel kan överlåtas på en huvudman föreslås.

Genom beslut i Kommunfullmäktige 2014-06-16 övertog trafikinämnden ansvaret för cykelplanens pendlingsnät från stadsdelsnämnderna.

19. Riktlinjer för cykelvägarnas drift och underhåll skärps och tydliggörs i kommande upphandlingar.

Delar av cykelnätet har fått ett eget kontraktsområde, och sopsaltning som metod skrivs från 2019 in i alla kommande upphandlingar och nya avtal. På så sätt blir sopsaltningen som metod en ordinarie del av driften, och maskinerna en ordinarie del av entreprenörernas maskinpark.

20. Fortsatt utveckling av olika tekniska system som kan underlätta för medborgarna att rapportera driftsproblem och ge direkt input till stadens driftservice.

Tyck till-appen är huvudkanalen till trafikkontoret för medborgarsynpunkter på trafik- och utemiljön. Den har utvecklats sedan cykelplanen skrevs och marknadsförts gentemot cyklister. Fördelen med appen är att det är enkelt för användarna att skicka in synpunkter. Bilder kan bifogas och platsinformation anges med hjälp av telefonens gps-funktion. Tillsammans med kontorets interna system Synpunktportalen effektiviseras handläggningen vilket ger snabbare återkoppling. Många bra idéer och önskemål kommer in, och det pågår ett arbete för att framöver mer systematiskt kunna ta tillvara på alla idéer.

Ökad trygghet och säkerhet för cyklister

21. Påbörja underhållsprojekt som har stor betydelse för trafiksäkerheten.

Standardhöjande åtgärder i form av framför allt beläggningsarbeten kompletterar investeringsåtgärderna för cykel för att uppnå målen i cykelplanen, och är inte minst

viktiga för att få ner singelolyckor på cykel. Mellan 2015-2018 satsades 40 miljoner kronor på reinvesteringar av cykelbanor genom särskilda klimatmedel för gång- och cykelåtgärder. Ett 30-tal sträckor på cykelnätet har fått ny beläggning och målning, och i vissa fall även breddning. Från 2019 ingår finansieringen för reinvestering i cykelbanor i cykelmiljarden med ca 70 miljoner kronor på fyra år.

22. Arbetet med TA-planerna ska ses över och rutinerna för att cykelbanorna behåller sin status även vid ombyggnationer ska förbättras.

Cykeltrafiken beaktas mer och ges högre status vid tillfälliga omledningar i samband med ombyggnationer och vägarbeten, med trafiksäkerhet i fokus. Förbättringspotential finns, med möjlig vidare utvärdering av regelverk, rutiner och tillämpning, liksom informations och kunskapsutveckling. Inom Civitas Eccentric studerades effekter på hur avstängningar påverkade resandet, samt testades material som är bättre anpassade till cykeltrafik än traditionella material.



23. Teknisk handbok del 5 om Trafikanordningar ska uppdateras med åtgärder för cykeltrafiken.

Vissa revideringar har gjorts. Till exempel har minimimått för cykel vid omledning införts samt tydligare skrivningar om att cykel ska beaktas vid vägarbeten. Teknisk handbok ses över varje år och revideras efter behov. En större omarbetning av teknisk handbok planeras. I samband med den bör rekommendationerna kring cykel kunna utvecklas ytterligare.



24. Förbättrad säkerhet och åtgärder som bidrar till tydlighet i korsningar med t.ex. cykelboxar och färgade cykelfält och överfarter genomförs.

Sedan 2012 har ett stort antal projekt genomförts där korsningar har åtgärdats för ökad framkomlighet och trafiksäkerhet för cykel. Utöver de ordinarie cykelinvesteringsprojekten genomförs korsningsåtgärder inom ramen för exempelvis smärre cykel- och gångåtgärder, gcm-passager och punktåtgärder för framkomlighet på pendlingsstråk. Genomgående cykelbana och cykelpassage med väjningsplikt för biltrafik är de vanligaste utformningslösningarna i Stockholms stad. Cykellösningar på platser som anses otrygga eller osäkra förstärks ibland med röd plastmassa.



25. Trygghetsfrågor ska alltid uppmärksammas vid åtgärder i cykelvägnätet, samt vid drift och underhåll av cykelvägar.

Trygghet är en viktig aspekt som beaktas i de projekt som innehåller cykelåtgärder. Förutom belysning ses beskärning av buskar och sly regelmässigt över i samband med utbyggnad av pendlingsstråken. För öka den allmänna tryggheten för befintliga

cyklister och för att få fler att cykla finns ett fortsatt behov av åtgärder för ökad trygghet.


Handlingsplan för information, kampanjer och samverkan

Information, dialog och kampanjer

26. Information i samband med fysiska cykelåtgärder ska genomföras.

Information och kommunikation sker regelmässigt före, under och efter genomförande av ett cykelprojekt. Kommunikationsinsatserna specificeras i en kommunikationsplan och/eller aktivitetsplan, och kan utgöras av exempelvis informationsskyltar på plats, en webbsida för projektet, information i sociala medier och till media, liksom annonsering i lokalpress.

27. En tidplan tas fram för informationsinsatser och kampanjer som ska genomföras.

 Ett antal kampanjer och informationsinsatser kopplat till cykling har planerats och genomförts. Tack för att du cyklar genomfördes mellan 2000-2019. Webbplatsen cykla.stockholm lanserades 2019 med information om exempelvis cykelvägnätet i form av kartor, drift och underhåll av cykelbanor, cykelparkeringar och utveckling av cykelinfrastruktur. Fram till 2018 trycktes en cykelkarta som från april 2019 istället finns i digital form. 2017 startade trafikkontoret en aktiv närvaro kring gång- och cykelfrågor i sociala medier genom Facebooksidan Cykla och gå i Stockholms stad.

28. Staden föreslås genomföra kampanjer och information om barn och cykel.

Trafikkontoret arbetar utifrån planen för säkra och trygga skolvägar med både fysiska och beteendepåverkande åtgärder på skolor runt om i staden, i dialog med skolledningar, föräldraföreningar och elevråd. Beteendepåverkande åtgärder som har genomförts är till exempel cykelskola, bilfria veckor och cykeldagar. Tre cykelfilmer har tagits fram som syftar till att inspirera till mer och säkrare cykling. Det anordnas också årligen en cykelskola för sexåringar med ca 2400 medverkande elever/år. Det finns anledning att fortsätta med såväl fysiska som beteendepåverkande åtgärder för att öka cyklandet bland barn.

Samverkan

29. Samarbetet med SL, Trafikverket och andra aktörer om cykel på kollektivtrafik föreslås utökas.

Staden samverkar med regionen genom bland annat Regionala cykelkansliet, och lyfter regelbundet frågan i olika sammanhang om utökad möjlighet att kunna ta med cykel på bussar, tåg och annan kollektivtrafik.

30. Cykelparkeringsmöjligheterna vid knutpunkter föreslås studeras i samarbete med SL och andra kollektivtrafikaktörer och hanteras i kommande cykelparkeringsplan.

En inventering och behovsanalys har gjorts och utbyggnad av cykelparkeringar har skett bland annat vid kollektivtrafikknutpunkter. Tvåvåningsställ för cykel har anlagts vid Centralstationen, Södra station och Åkeshovs tunnelbanestation. För bättre möjligheter till kombinationsresor med cykel samarbetar Stockholms stad med övriga kommuner i länet och Region Stockholm, som bland annat årligen kartlägger utbyggnaden av säkra cykelparkeringar vid kollektivtrafikknutpunkter.

31. Utvecklingsplan för låncykelsystemet föreslås tas fram.

Upphandlingen för ett nytt låncykelsystem pågår. Kontorets tilldelningsbeslut har överklagats. Om staden kan gå vidare med upphandlingen efter domstolsprövningen kommer 7500 elcyklar och 500 ellådcyklar ställas ut på stadens gator. Målet är att systemet ska utvidgas och omfatta hela staden i stället för som i det förra systemet i princip endast innerstaden. Cyklarna ska framöver också vara tillgängliga dygnet runt, året runt.

32. Gatuparkering föreslås tas i anspråk för låncyklar.

Huruvida gatuparkering kommer tas i anspråk för låncyklar återstår att se då det nya systemet etableras och utvecklas. Under perioden från 2012 har staden dock valt att omvandla vissa parkeringsplatser till vanliga cykelparkeringar, i och med introduktionen av den så kallade "Stockholmshagen" som med plats för ca tio cyklar ersätter en parkeringsplats för bil. Totalt har ca 130 Stockholmshagar placerats ut på 70 platser med plats för sammanlagt runt 1300 cyklar.

Förvaltningsövergripande arbete och kompetensutveckling

33. Parkeringstal för cykel behöver bearbetas och förankras.

Cykelparkeringstal har tagits fram i samverkan med exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret. De är välförankrade och används som utgångspunkt i planeringen. Kontoren har också tillsammans tagit fram rekommendationer kring gröna parkeringstal som innebär att byggherrar ges möjligheten att etablera färre bilparkeringsplatser till förmån för andra mobilitetsåtgärder, t.ex. genom att uppföra attraktiv cykelparkering. Därmed anläggs ytterligare cykelparkering vid nybyggnation.

34. Utveckla samarbetet mellan trafik-, stadsbyggnads- och exploateringskontoret för cykelplanering i "tidiga skeden".

I och med Ledstängen har ett verktyg utvecklats för gemensamma rutiner och ansvarsfördelning i exploateringsprojekt för exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen och trafikkontoret.

I stadens budget framgår att Stadsbyggnadsnämndens arbete ska syfta till ett mer hållbart resande och hållbara transporter, och att planering för ett ökat cyklande ske i ett tidigt skeende. I Exploateringsnämndens budget framgår Strategin för ökad cykling i Stockholms stad ska beaktas i planering och utveckling av nya och befintliga områden.

Framkomlighetsstrategin och cykelplanen utgör verktyg i olika skeden i planering och genomförande av exploateringsprojekt. Det utpekade cykelnätet med rekommenderad standard utgör ett viktigt planeringsunderlag, och återfinns även i exempelvis Gata Stockholm som tagits fram i samverkan mellan kontoren. I den senaste översiktsplanen (från 2018) lyfts gång, cykel och kollektivtrafiken än mer än tidigare och det framgår att "det är viktigt att i tidigt skede samordna bebyggelse- och trafikplaneringen där berörda aktörer samarbetar".

35. Öka kompetensen kring cykelfrågor och ta fram rutiner för hur hanteringen av cykelfrågor ska genomföras.

Kompetensen kring cykelfrågor på trafikkontoret ökar konstant. De flesta trafikplanerare och projektledare på avdelningarna för trafikplanering och infrastruktur har erfarenhet av att leda cykelprojekt, likaså har drift- och underhållsingenjörerna på stadsmiljöavdelningen stor vana att arbeta med åtgärder på cykelnätet både sommar och vinter. Kunskapen om cykelplanen och andra planeringsunderlag är generellt stor på berörda förvaltningar.

Uppföljning av cykelplanens mål och indikatorer samt handlingsplanernas åtgärder.

30 (30)

Tjänstemän på framför allt trafikkontoret deltar regelbundet på regionala, nationella och internationella seminarier och konferenser om cykelplanering. Stockholms stad är medlemmar i både Svenska Cykelstäder och Cities for Cyclists, nätverk där nationell och internationell erfarenhet utbyts och kunskap utvecklas. Samtidigt finns fortfarande utrymme för ytterligare kompetenshöjning och ett kontinuerligt lärande i en värld i ständig förändring.