

**Handläggare**Kristofer Rogers  
08-508 26 022**Till**Trafiknämnden  
2024-03-14

## Utredning av tre cykelstråk. Svar på uppdrag från kommunfullmäktige

### Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som redovisning av uppdraget från kommunfullmäktige om att genomföra en utredning av tre cykelstråk med målsättning att binda ihop staden innanför och utanför tullarna.
2. Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att införa en särskild vägvisning med enhetlig gestaltning längs Hässelbystråket under 2025 med inriktning att utöka antalet stråk succesivt.

Gunilla Glantz  
FörvaltningschefSara Bergendorff  
AvdelningschefKristofer Rogers  
Biträdande enhetschef

### Sammanfattning

I budget för 2023 gavs trafiknämnden i uppdrag att utreda hur tre cykelstråk enligt standard i cykelplanen kan anläggas med målsättning att binda ihop staden innanför och utanför tullarna, ett i norr, ett i väster och ett i söder. Utredningen skulle omfatta exakta dragningar, gestaltning och hur stråken bäst kan kopplas ihop med befintliga och planerade stråk.

Fyra primära cykelstråk som kopplar ihop innerstaden och ytterstaden i olika väderstreck har studerats. Stråken är långa och

standarden på infrastrukturen är skiftande men generellt god. Åtgärder och trimningar längs stråken pågår kontinuerligt och några större investeringsprojekt, som drivs inom ramen för stadens framkomlighetssatsning för cykel, som har byggstart under 2024 är Drottningholmsvägen vid Alvik, tunnel under Fruängsbanan och Hornstull.

Trängselproblematik är främst ett problem i innerstaden men trafiksignalreglerade korsningar påverkar framkomligheten för cyklister både i ytterstaden och i innerstaden. Förbättringar i stadens trafiksignaler sker kontinuerligt och för arbeten utförda under 2024 kommer en särskild återrapportering ske med anledning av att trafiknämnden fått i uppdrag att se över signalprioriteringen längs stora gång-, cykel- och busstråk.

Ett gestaltningskoncept har tagits fram i ett parallellt budgetuppdrag från 2022 och sträckan mellan Örby och Gullmarsplan har börjat målas och skyltas. Samtidigt pågår arbete med gestaltning av cykelstråk både nationellt och internationellt. Trafikverket har tagit fram en nationell standard för gestaltning av supercykelstråk och Region Stockholm har inlett ett arbete med gestaltning och numrering av cykelstråken i regionen.

Kontoret föreslår att trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att införa en särskild vägvisning med enhetlig gestaltning längs ett av de i uppdraget utredda cykelstråken, Hässelbystråket, med inriktning att utöka antalet stråk succesivt.

## Bakgrund

Cyklingen i Stockholm ökar stadigt. De senaste 15 åren har cyklingen över tullarna mer än fördubblats och på flera platser är det trångt om utrymme i rusningstid. Det gäller särskilt på de platser i cykelnätet där flera viktiga cykelstråk möts såsom Skanstull och Slussen där det passerar runt 20 000 respektive 35 000 cyklister per dag under högsäsong.

Stockholms stad har som ambition att bli en av Europas ledande cykelstäder. I stadens cykelplan *Cykelstaden* från 2022 anges att det ska bli enklare och säkrare att cykla i Stockholm och att både andelen och antalet cyklister ska öka under alla tider på året. Målet är att andelen cykelresor ska vara 25 % år 2040.

Med fler cyklister i Stockholm ökar efterfrågan på god infrastruktur och framkomlighet. En genomsnittlig vardag görs drygt 60 000 cykelresor till och från Stockholms innerstad vilket ställer höga krav på att cykelnätet är väl utformat vad gäller bredd, frimått och linjeföring. Under de senaste åren har dessutom mångfalden av

cyklar i cykelnätet ökat markant i Stockholm. Elcyklar, lådcyklar, liggcyklar, elsparkcyklar, eldrivna skateboards, inlinesåkare och rullskidåkare är bara några av alla fordon och trafikanter som ska samsas på cykelvägarna. En större mångfald av fordon ställer krav på en noggrann utformning och fortsatt ambitiös utbyggnad av cykelinfrastruktur.

I cykelplanen pekas ett cykelnät ut som består av tre kategorier: primära stråk, huvudcykelnät och lokalt cykelnät. De primära stråken utgör ett övergripande nätverk som knyter ihop stadens stadsdelar liksom målpunkter i grannkommunerna. Stråken ska kännetecknas av cykelinfrastruktur med bra framkomlighet, trafiksäkerhet och orienterbarhet. De primära stråken ska vara separerade från motorfordon och gångtrafik och ha företräde i passager och korsningar. De ska ha hög standard och komfort och ha gott om utrymme för möten och omkörningar. Därmed ska de möjliggöra för cyklister med olika förutsättningar och hastighet att ta sig fram på ett tryggt och säkert sätt.

Det primära cykelnätet utgörs av närmare 360 kilometer cykelstråk. Merparten av cykelnätet har cykelinfrastruktur men det finns fortfarande saknade länkar där cykling sker i blandtrafik. Det primära cykelnätet sammanfaller till stor del med det regionala cykelnätet som pekas ut i den regionala cykelplanen för Stockholms län.

Cykelvägvisning är viktig för att cyklister ska hitta dit de ska. Den kan även öka nöjdheten med Stockholm som cykelstad och underlätta för både befintliga och nytillkommande cyklister. För några år sedan uppgraderades cykelvägvisningen i hela staden och ytterstaden och innerstaden fick ett gemensamt skyltsystem. Enligt stadens cykelplan är nästa steg är att ta fram en särskild vägvisning med enhetlig gestaltning längs de primära stråken. Det ska vara lätt att förstå att man är på ett primärt cykelstråk, vart det leder och hur det kopplar till målpunkter längs vägen och det övriga cykelnätet. Det kan åstadkommas med en särskild skyltning som ska vara lätt att känna igen och kan kompletteras med målning. Skyltningen kan exempelvis redovisa namn eller nummer på stråk och orienteringskartor med en viss gestaltning.

I budget för 2023 gavs trafiknämnden i uppdrag att utreda hur tre cykelstråk enligt standard i cykelplanen kan anläggas med målsättning att binda ihop staden innanför och utanför tullarna, en i norr, en i väster och en i söder. Utredningen ska omfatta exakta dragningar, gestaltning och hur stråken bäst kan kopplas ihop med befintliga och planerade stråk.

## Utredningen

Cykelstråken i regionen passerar inte sällan flertalet kommuner och olika väghållare kan dela på ansvaret för ett och samma stråk. Cykelnätet är samtidigt finmaskigt och cykeltrafiken koncentreras inte endast till ett fåtal cykelstråk men Stockholms stads geografi gör att antalet kopplingar mellan innerstaden och ytterstaden är begränsade. Längs dessa snitt koncentreras cykelflödena men sprids både i ytterstaden och innerstaden i flertalet stråk, både radiella och tvärgående.

I ett försök att koppla ihop innerstaden och ytterstaden i ett begränsat antal stråk i olika väderstreck har följande dragningar studerats Tegelbacken-Farsta, Tegelbacken-Hässelby, Tegelbacken-Hagastaden samt Rålambshovsparken-Skärholmen, se figur 1. Sträckningarna följer befintliga primära cykelstråk och delar av regionala cykelstråk. Helt nya dragningar har inte studerats då potentialen att hitta nya stråk i redan bebyggd miljö bedömts som låg.



Figur 1. Studerade stråk. Farsta-Tegelbacken, Hässelby-Tegelbacken, Hagastaden-Tegelbacken samt Skärholmen-Rålambhovsparken.

De studerade stråken ligger inom Stockholms stad där kommunen har rådighet. För att hantera den mellankommunala cyklingen finns det regionala cykelvägnätet som pekas ut i den regionala

cykelplanen. Standard och eventuella förbättringar är fortfarande respektive väghållares ansvar men i ett försök att påskynda utbyggnaden har Region Stockholm initierat en regional cykelförhandling. Detta har bland annat mynnat ut i två intentionsförklaringar där berörda väghållare gått samman för att påskynda utbyggnaden längs utpekade cykelstråk. Ett av dessa stråk är Norrtull-Häggvik som är ett tydligt norrgående cykelstråk i regionen. Cykelstråket är en viktig koppling för stadens norra delar i Järva och utbyggnad av stråket skulle ge bättre koppling mot framförallt Kista, Husby och Akalla.

De studerade stråken fyller en viktig funktion för såväl lokala resor som längre pendlingsresor. För att studera stråken vidare har följande arbetsmoment genomförts för respektive stråk:

- Inventering med avseende på dagens standard
- Restidsmätningar och signalstudie för att kartlägga framkomligheten
- Kartläggning av pågående och planerade åtgärder utmed cykelstråken
- Förslag till åtgärder för att uppgradera och höja standarden på cykelstråken
- Gestaltningkoncept för gemensam identitet och igenkänning av cykelstråken

### Inventering

De studerade stråken sträcker sig över stora geografiska områden och karaktärerna är skiftande från innerstadens kvartersstruktur till cykelbanor längs infartsvägar med mycket biltrafik till friliggande gång- och cykelbanor i parkmiljö. Förutsättningar och utmaningar skiljer sig längs stråken och tydligast skillnad finns i jämförelse mellan innerstad och ytterstad. Gemensamt för de fyra studerade stråken är att flödena är betydligt högre i innerstaden. Längst ut trafikeras stråken av mellan 500-1000 cyklister per dygn och denna siffra stiger ju närmare innerstaden man kommer. I innerstaden trafikeras stråken av uppemot 20 000 cyklister per dygn, se flödesmätningar från Skärholmenstråket i figur 2 nedan.



Figur 2, cykelflöden längsmed Skärholmsstråket

Standarden längs stråken skiljer sig och i figur 3 nedan visas Hässelbystråket uppdelat i vilka delsträckor som har egen cykelbana, gemensam gång- och cykelbana samt cykling i blandtrafik. Gemensamt för de studerade stråken är att de till största del har egen cykelbana.



Figur 3. Uppdelning i delsträckor och vilken grundläggande utförande som återfinns på respektive delsträcka.

Stråken skiftar i karaktär och standard. Nedanstående bilder är exempel på hur cykelinfrastrukturen ser ut.





*Figur 4, Blandtrafik på Kuskgränd.*



*Figur 5, Längs Skärholmenstråket har långa sträckor god standard och uppfyller kriterierna för primära stråk i cykelplanen.*



*Figur 6, Trångt om utrymme vid Medborgarplatsen*



*Figur 7, Cykelbanor på Torsgatan med god standard.*



*Figur 8, Blandtrafik på Västerorpavägen*

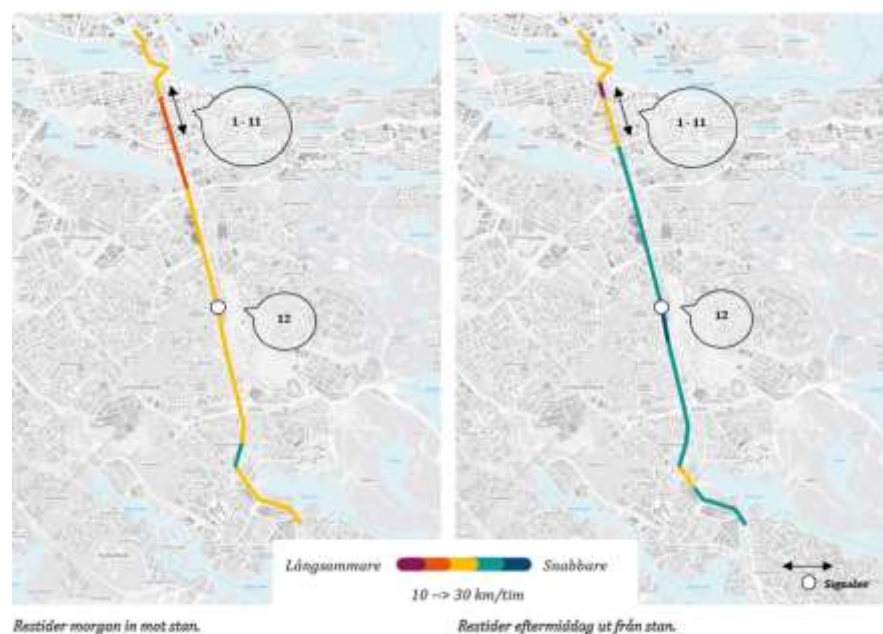




Figur 9, Trång passage förbi busshållplats Torsplan

## Restidsmätningar

Restidsmätningar har genomförts för att kartlägga framkomligheten längs de fyra stråken. Större korsningspunkter och trafiksignalreglering påverkar framkomligheten. Tidsförlusterna är större i innerstaden där korsningspunkterna är fler och trängselproblematiken större. I figur 10 nedan redovisas uppmätta restider schematiskt längs Farstastråket där det går att utläsa att hastigheterna är lägre i innerstaden och på stråket som helhet något bättre framkomlighet på eftermiddagen då resandet är mer utspritt. Liknande situation gäller för de övriga stråken.



Figur 10, restider längs Farstastråket. Siffrorna 1-12 är trafiksignalerna på sträckan.

## Pågående projekt längs stråken

Stråken är långa och standarden på infrastrukturen är skiftande men i det stora hela god. Åtgärder och trimningar längs stråken pågår kontinuerligt men några större investeringsprojekt, som drivs inom ramen för stadens framkomlighetssatsning för cykel och som har byggstart under 2024 är Drottningholmsvägen vid Alvik, tunnel under Fruängsbanan vid Västertorp och Hornstull.



Figur 11, Planerade åtgärder vid Hornstull

## Gestaltning av stråk

Gestaltning av cykelstråk är ett bra sätt att förstärka igenkänningen och orienterbarheten i cykelnätet. Det är också ett sätt att marknadsföra och uppmärksamma cykelstråken för att på så vis öka andelen cyklister. Nedan är exempel på syften som kan uppnås med en väl utformad gestaltning:

- Det ökar förståelsen för geografin och orienterbarheten i cykelnätet
- Det skapar en tydlig och sammanhängande sträckning som är enkelt att följa
- Det tydliggör kopplingen mellan cykelstråket och omgivande målpunkter och kollektivtrafik
- Det förmedlar att cyklister är prioriterade och att cykelstråken tas väl omhand
- Det minskar mentala avstånd i cykelnätet

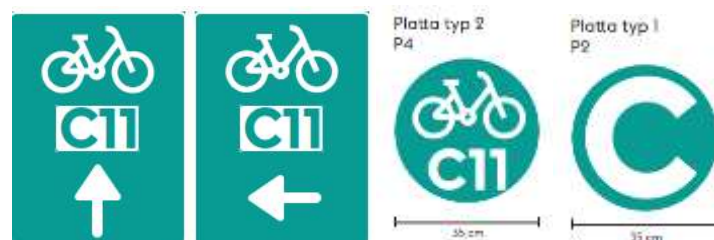
Rätt utfört kan gestaltningen fungera som ett sammanhängande kitt som får cykelnätet att hänga samman. Eftersom cykelstråk ofta har

varierande infrastruktur och går genom olika miljöer såsom tät stadsbebyggelse, villaområden, naturområden och längs trafikleder kan ett visuellt koncept med symboler, färger, vägvisning och vägmarkering öka tydligheten för cyklisterna.

Det är dock viktigt att gestaltningen i första hand används som verktyg på platser som redan har god standard på utformningen, det vill säga på platser som kan ses som goda exempel vad gäller belysning, linjeföring, beläggning och breddmått. Används det på platser som inte uppfyller detta finns en risk att gestaltningen uppfattas som en felprioritering av cyklisterna.

I budget för 2022 gavs trafiknämnden i uppdrag att genomföra ett pilotförsök med gestaltning för en delsträcka på ett pendlingsstråk/regionalt cykelstråk för att förstärka stråket med målning och förstärkt skyltning. Ett koncept för gestaltningen har tagits fram och cykelstråket mellan Gullmarsplan och Örby började skyltas och målas i slutet av 2023.

Gestaltningkonceptet innebär att cykelstråket identifieras och står ut från mängden. För att åstadkomma detta har en sammanhållande princip tagits fram med symboler, signaturfärg och prefix. Som signaturfärg har grön bakgrundsfärg föreslagits till prefixet C som målas i vit färg. Prefixet C används redan idag i flera europeiska länder, t.ex. Danmark, och rekommenderas även i EU-projektet CHIPS som syftar till att ta fram en standardiserad arbetsform och sammanhängande identitet för cykelstråk i Europa.



*Figur 12. Vägvisning och vägmarkeringar som har tagits fram inom gestaltningkonceptet för pilotprojekt Örby-Gullmarsplan.*

För att förstärka vägvisningen och underlätta för cyklister att navigera sig längs cykelstråket har även orienteringstavlorna med platsmärken tagits fram. Orienteringstavlorna ger en överblick över cykelstråket och hur det kopplar samman till andra områden samt till närliggande kollektivtrafik, se exempel nedan.



Figur 13. Orienteringstavlor som har tagits fram inom gestaltningskonceptet för pilotprojekt Örby-Gullmarsplan.

Gestaltningskonceptet kommer att utvärderas under 2024. Samma koncept har applicerats på de fyra stråk som undersökts inom detta uppdrag. Visionsbilder har tagits fram hur gestaltningen kan se ut i olika miljöer, se exempel nedan.



Figur 14. Visionsbild av gestaltning vid Långholmsgatan





Figur 15. Visionsbild av gestaltning vid Rålambshovsparken

Andra insatser med att utveckla gestaltningskoncept för cykelstråk har pågått parallellt. Region Skåne har tagit fram ett koncept och har tillsammans med trafikverket försökt hitta en nationell standard för gestaltning av snabbcykelstråk, se exempelbilder nedan. I november 2023 släppte även Trafikverket publikationen *Supercykelvägars utformning och vägvisning*. Gul har valts som signaturfärg.



Figur 16. Gestaltningskoncept från Region Skåne.

Under hösten 2023 startade även Region Stockholm ett arbete med gestaltning av cykelstråk som ett av de strategiska insatsområdena i den regionala cykelplanen. Utgångspunkten är den nationella



standarden av supercykelvägar med gul signaturfärg och liknar det koncept som illustreras i figur 16 ovan. Arbetet ska även utmynna i numrering av ett antal regionala cykelstråk.

## **Trafikkontorets synpunkter**

Cyklingen i Stockholm ökar stadigt, och de senaste 15 åren har det skett en fördubbling av antalet passager förbi tullarna. Denna ökning kan kopplas till de investeringar som har genomförts för att förbättra cykelinfrastrukturen det senaste decenniet. Samtidigt fortsätter arbetet med att förbättra cykelnätet genom den pågående framkomlighetssatsningen för cykel, där investeringstakten fortfarande är hög. Kontoret arbetar brett för att skapa förutsättningar så att fler vill välja att cykla och för att göra Stockholm till en ännu bättre cykelstad.

Genom budgetuppdraget har kontoret identifierat platser längs de fyra stråken där åtgärder kan genomföras för att förbättra både framkomligheten och säkerheten för cyklister. Vilka delsträckor som saknar erforderlig standard och platser som har framkomlighetsproblem är identifierade. Flera av sträckorna och platserna kommer att åtgärdas inom redan pågående projekt och andra införlivas eller finns redan med i den strategiska investeringsplaneringen för cykel.

Gestaltning av cykelstråk är ett bra sätt att förstärka igenkänningen och orienterbarheten i cykelnätet. Det är också ett sätt att marknadsföra och uppmärksamma cykelstråken för att på så vis öka andelen cyklister. Under 2024 kommer pilotprojektet mellan Örby och Gullmarsplan utvärderas för att se vilken typ av målning och skyltning som mest lämplig och hur de bäst utformas. Samtidigt arbetar Region Stockholm tillsammans med staden och kranskommunerna med gestaltning och numrering av regionala cykelstråk. Eftersom dessa sträcker sig över kommungränserna är samordning mellan kommuner viktig, dels för en enhetlig utformning och dels för numrering av stråk men även för att besluta om vilka av alla cykelstråk som faktiskt ska ha en särskild vägvisning och gestaltning. Flera av kommunerna i regionen har visat intresse för gestaltning av stråk och förhoppningen är att flera stråk kan komma att gestaltas under de kommande åren.

Gestaltning och förbättrad vägvisning av primära cykelstråk är utpekade åtgärdsområden i både stadens cykelplan och i den regionala cykelplanen. Därför föreslår kontoret att trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att införa en särskild vägvisning med enhetlig gestaltning längs ett av de i uppdraget utredda cykelstråken med inriktning att utöka antalet stråk succesivt. Hässelbystråket har

länga sträckor av god standard och samtidigt en enhetlig utformning med dubbelriktad cykelinfrastruktur vilket gör att genomförbarheten längs detta stråk är god. Kontoret föreslår att Hässelbystråket gestaltas under 2025.

**Slut**