



Södertälje
kommun

Cykelplan 2019

Samhällsbyggnadskontoret, Södertälje kommun



Foto: Pontus Orre



Foto: Scandinav



Projektledare:

Maria Wikenstahl

Trafikingenjör, gatu- och parkplanering

E-post: maria.wikenstahl@sodertalje.se

Cykelplan 2019

Dnr: TN-2018-00158

Fastställd av Tekniska nämnden 2019-12-12

Giltighetstid tills vidare.

Tekniska nämnden ansvarar för revidering vid behov.

Dokumentansvar: Stadsmiljö, Samhällsbyggnadskontoret

Innehåll

En uppdaterad cykelplan	4
Cykling i Södertälje idag	8
Resvaneundersökning 2015	8
Webbenkät 2018	10
Minskad cykling bland barn och unga	13
Dagens cykelnät	13
SWOT-analys av nuläget	15
Andra berörda aktörer	16
Syfte, mål och uppföljning	17
Syfte	17
Målsättningar	17
Uppföljning	17
Koppling till andra mål, strategier och planer	18
Strategier	19
Säkert, framkomligt och tryggt cykelnät	19
Säker och tillgänglig parkering	20
God drift året runt	21
Möjliggör för kedjeresor	22
Uppmuntra till mer cykling	23
Riktlinjer för utformning, drift och underhåll	24
Klassificering av nätet	24
Dimensionerande situationer	26
Riktlinjer för utformning	27
<i>Sträckor</i>	27
<i>Korsningspunkter</i>	28
<i>Parkering</i>	29
Riktlinjer för drift och underhåll	30
Bilaga 1 – Utbyggnad sedan förra cykelplanen	31
Bilaga 2 – Relaterade mål och styrdokument	33
Bilaga 3 –Förslag på åtgärder	39
Södertälje	41
Järna	48
Enhörna	49
Hölö-Mörkö	50
Vårdinge-Mölnbo	51
Uppgradering till huvudstråkstandard	52



En uppdaterad cykelplan

Cykels renässans är nu! Allt fler upptäcker – eller snarare återupptäcker – cykeln som transportmedel, då skaran cyklister nu ökar på många håll i Sverige och världen. Cykeln kan också erbjuda en lösning, eller en del av lösningen, på många av våra stora utmaningar. Cykeln är tyst, ren och platseffektiv. Den gör att resenären får motion. Den är en viktig pusselbit i hur vi ska kunna bygga levande städer och levande landsbygd, samtidigt som våra utsläpp och vår miljöbelastning ska minska, och medborgarna ska ha goda möjligheter att både transportera sig, må bra och leva väl.

Att planera för cykeln är dock inte utan sina egna utmaningar. Platsen i staden är begränsad, och i Södertälje har många områden byggts under tidsperioder då cykelbanor och cykelparkeringar inte planerades in från början. Platsen måste då tas från en annan användning. Gruppen cyklister har dessutom blivit allt spretigare i takt med teknikutvecklingen, med bland annat elcyklar och lastcyklar av olika slag, som ställer nya krav på cykelvägnätet och cykelparkeringarna. Nya slags lätta elfordon dyker ständigt upp på marknaden och innebär att många andra slags resor som förut skedde med bil, buss och till fots nu flyttas till cykelbanan.

I Södertälje finns det stor potential att öka cyklingen. För att möta upp de behov som finns, och för att ytterligare förbättra möjligheterna att cykla, har Södertälje kommun tagit fram Cykelplan 2019. Denna version ersätter Cykelplan 2013, och skiljer sig från denna på många sätt. Här finns nya målsättningar, riktlinjer och strategier. Även listorna över vad som planeras att byggas är uppdaterade och har utökats med fler slags åtgärder.

Varför öka cyklingen?

Cykeln som transportmedel har många fördelar. Den orsakar inte buller eller utsläpp, tar liten plats både i gaturummet och vid parkering i förhållande till sin transportkapacitet, och ger motion under

färden. Cyklister bidrar till ett levande stadsliv och det ger trygghet med människor i rörelse. Det är dessutom ett transportmedel som många har råd med, då det inte behöver kosta så mycket varken i inköp eller löpande kostnader. Cykeln ger stor frihet till den som inte har körkort. Investeringar i cykelinfrastruktur ger stor samhällsekonomisk vinst, då varje satsad krona ger vinster i förbättrad folkhälsa, minskade utsläpp och minskat tryck på andra slags vägtransporter. Dessutom är ofta cykeln det snabbaste sättet att ta sig fram i en tät stadsmiljö.

I Södertälje är många av dessa effekter välbehövliga. Ohälsotalen i kommunen är bland de högsta i Stockholms län, med högre dödlighet i hjärt- och kärlsjukdomar än snittet och med hög andel övervikt och fetma bland barn och unga. Det finns även problem med höga halter av partiklar från vägtrafik på flera gator i centrum. Biltrafiken fortsätter att öka, och även bussarna fastnar i trängsel. Om resor kan flyttas från bil till cykel blir det mer plats över till både kollektivtrafik och till de som verkligen behöver bilen då de saknar andra alternativ.

Framgångsfaktorer

Det som cyklisterna själva efterfrågar främst av allt i enkätstudier och intervjuer är dels separering från bilar och gående, och dels hög framkomlighet, det vill säga att det ska gå snabbt och enkelt att cykla, utan onödiga stopp och omvägar. Det är dock viktigt att cykelnätet även utformas med säkerheten i fokus. Idag står cyklister för 45 % av alla allvarligt skadade i vägtrafikolyckor i Sverige¹. I Södertälje utgjorde cyklister 14 % av de som allvarligt skadats eller dödats i trafiken under perioden 2007–2016, trots att bara 4 % av resorna gjordes med cykel².

Gruppen cyklister är långt ifrån enhetlig, och de olika användarna ställer olika krav. Snabba cykelpendlare vill ha hög framkomlighet, medan den som cyklar med sitt barn vill att cykelnätet framför allt ska vara säkert. Det som i princip alla slags cyklister har som gemensamma behov är dock krav på utrymme och bredd, och att inte behöva dela utrymmet med bilar eller fotgängare.

I de europeiska städer som är framgångsrika cykelstäder idag, såsom Köpenhamn och många städer i Nederländerna, har det inte alltid sett ut på det viset. Den höga andelen cykelresor har inte kommit automatiskt, utan är resultatet av ett långsiktigt och målmedvetet arbete. I dessa städer började cykelresorna minska under 1950-talet, och var som lägst på 1970-talet. En av de stora anledningarna var osäkra trafikmiljöer för cyklister och många dödsolyckor. Då påbörjades arbetet med att börja bygga upp ett säkert trafiksystem som främjar cykling.

I framgångsrika cykelstäder finns det vissa framgångsfaktorer som återkommer och är gemensamma. Av dessa kan vi ta lärdom. Dessa faktorer är:

- Ett finmaskigt och väl utbyggt cykelnät
- Omfattande separering från fotgängare och bilister
- Cykelparkeringar av hög kvalitet
- Integration med kollektivtrafiken
- Restriktioner för biltrafiken
- Kommunikation med användarna

I denna cykelplan har vi tagit fasta på dessa faktorer, och formulerat riktlinjer för vårt arbete med dem som utgångspunkt. Att bli en bra cykelstad är som sagt resultatet av ett långsiktigt arbete. Ett arbete som har pågått i Södertälje länge redan, och som ska fortsätta länge till.

1 Amin et al (2017) *Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2016, målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020*. Publikation 2017:098. Trafikverket. Borlänge

2 Södertälje kommun (2017) *Trafiksäkerhetsprogram - Södertälje tätort*

Vad räknas som en cyklist?

Utvecklingen inom olika slags lätta elfordon går fort framåt. Många av dem räknas som cyklar, se begreppslistan nedan. Dessa fordon ersätter ibland bilresor, men enligt flera undersökningar ersätter de främst promenader och cykelresor. För folkhälsan och för miljön är det bäst med så kallade aktiva transporter, då resenären använder sin egen muskelkraft istället för motorer som kräver energitillförsel.

Denna cykelplan har som syfte att främst främja cykling med muskelkraft och med inslag av elstöd, såsom i elcyklar. När det i denna plan handlar om att främja cykling så är det alltså cykling med muskelkraft och visst elstöd som avses.

När det i denna plan handlar om cyklister i egenskap av trafikanter på cykelbanorna, som ställer krav på komfort, framkomlighet och säkerhet vid utformning av trafikmiljöer, så avses alla slags trafikanter som enligt Transportstyrelsen räknas som cyklister, men även moped klass II samt rullstol och andra rörelsehjälpmedel. Detta då i princip alla oskyddade trafikanter som färdas med hjälp av hjul har samma grundläggande krav och preferenser när det gäller utformning avseende framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet.

Begreppslista

- Gc-väg:** Gång- och cykelväg, fritt liggande eller separerad från biltrafiken med en skyddsremsa om minst 3 m. Kan användas av gående, cyklister och moped klass II. Gående och cyklister kan vara antingen blandade eller separerade från varandra genom exempelvis målad linje, gatsten eller olika underlag.
- Gc-bana:** Del av väg avsedd för gående, cyklister och moped klass II. Separeras från biltrafiken med kantsten, räcke, gc-stöd, eller skiljeremsa. Gående och cyklister kan vara blandade eller separerade som på gc-väg.
- Cykelvägnät:** Hela det sammanhängande vägnätet för cykeltrafik, som utgörs av cykelvägar, cykelbanor, gång- och cykelbanor och blandtrafikgator.
- Cykelstråk:** Sammanhängande länkar av gång- och cykelvägar
- Cykelfält:** Målat fält för cyklister på en blandtrafikgata. Målningen utgör den enda separeringen från biltrafiken.
- Cykelpassage:** Markerar den del av körbanan där cyklister ska korsa gatan. Markeras med målning för cykelpassage. Kan både vara upphöjd eller i samma plan som gatan. Cyklister och förare av moped klass II har väjningsplikt när de korsar gatan. Bilförare ska anpassa hastigheten så att det inte uppstår fara för cyklande och mopedförare som är ute på passagen.
- Cykelöverfart:** Cykelöverfarter har vägmarkeringar och vägmärken för cykelöverfart, samt en utformning som gör att fordon som korsar överfarten inte kan framföras i mer än 30 km/h. Fordonsförare har väjningsplikt mot cyklande och förare av moped klass II som är ute på eller just ska färdas ut på överfarten. Cyklister som ska färdas ut på cykelöverfarten ska ta hänsyn till avståndet till och hastigheten hos fordon som närmar sig överfarten.
- Cykel:** En cykel kan framföras med muskelkraft eller med hjälp av el. Den kan ha ett, två eller fler hjul. Cykeln räknas som ett fordon i Trafikförordningen. I dagsläget klassificeras även elscootrar som cykel när det gäller vilka trafikregler som de ska följa.



Vägmarkering för cykelpassage och cykelöverfart, vägmärke för cykelöverfart.

- Elcykel:** En cykel med en elmotor som förstärker kraften från tramporna. Motorns effekt är max 250 watt, och får inte ge något krafttillskott vid hastigheter över 25 km/h. Om motorn är kraftigare, ger stöd för högre hastigheter eller ger kraft även när cyklisten inte trampar är det inte längre en elcykel utan en slags elmoped. Beroende på motorns kraft kan den då klassas som moped klass I eller klass II.
- Lätta enpersonsfordon:** T ex elscootrar, segways och hoverboards räknas som lätta enpersonsfordon. Även olika slags lätta elmopeder räknas hit. Elscootrar klassas idag som cykel av Transportstyrelsen när det gäller vilka trafikregler som föraren ska följa. Om fordonet går snabbare än 20 km/h eller har en motor starkare än 250 watt klassas den som moped, om det uppfyller de tekniska krav på bl a bromsar som ställs på mopeder. Uppfyller det inte kraven så kan det varken klassas som cykel eller moped, och får då endast framföras inom ett inhägnat område.
- Lätta enpersonfordon får framföras på cykelbanan så länge som de inte räknas som en moped klass I, eller en moped klass II och det finns tilläggsskyltning "ej moped". Klassningen av fordon inom denna kategori omprövas dock ofta i dagsläget alltför eftersom det kommer ut nya slags fordon på marknaden.
- Moped:** Mopeder klass II är ett motorfordon på två, tre eller fyra hjul, som är konstruerat för en hastighet av högst 25 km/h och vars effekt inte överskrider 1 kilowatt. Moped klass I är konstruerat för högst 45 km/h. Moped klass II får köra på cykelbanan om det inte finns en tilläggstavla där det står "ej moped". Moped klass I får inte köra på cykelbanan.
- Eldrivna rullstolar klassas oftast som en slags moped. Framförs den i gångfart räknas föraren som en gångtrafikanter och får köra på trottoaren. Framförs den snabbare ska den framföras på cykelbana eller körbana.

Cykling i Södertälje idag

Jämfört med kommuner med en centralort i samma storlek har Södertälje kommun en låg andel resor som sker med cykel. Enligt den senaste resvaneundersökningen i länet från år 2015 sker 4 % av resorna i kommunen med cykel. Detta ligger i linje med andra ytterkommuner i Stockholms län, såsom Botkyrka, Haninge och Norrtälje, men betydligt lägre än i andra medelstora svenska städer. I till exempel Gävle och Eskilstuna ligger cykelandelen runt 14 %, medan den i Örebro är hela 25 %.

En del av förklaringen kan vara att Södertälje ligger i en region med stort regionalt resande. Många arbetar utanför kommunen. Dock så sker majoriteten av invånarnas resor inom kommunen, och en stor andel av bilresorna är kortare än 5 km.

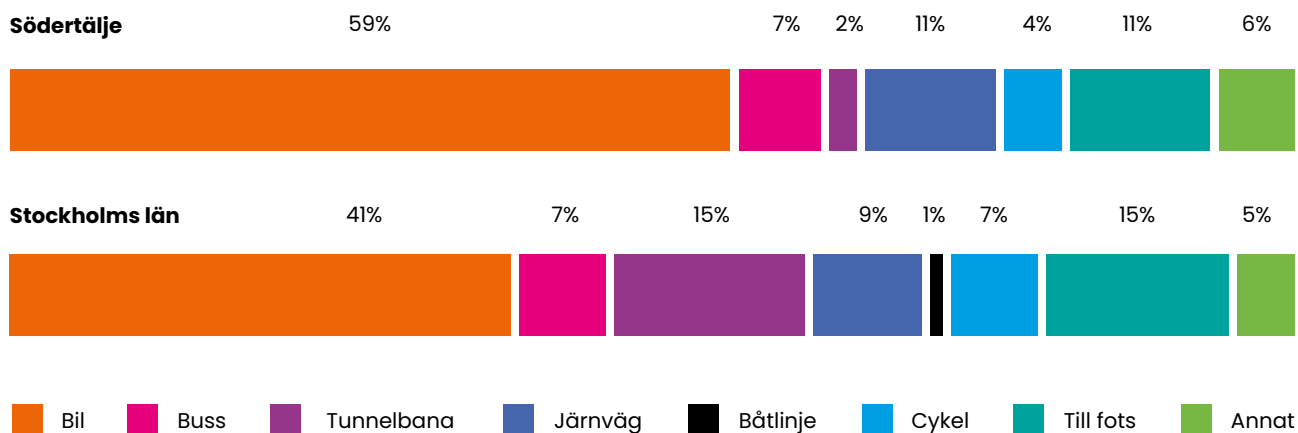
En studie gjord av det regionala cykelkansliet för Stockholms län visar även att potentialen för ökat cyklande i Södertälje är väldigt stor. Potentialstudien bygger på data om var människor bor och arbetar. Den visade att i Södertälje kommun skulle mer än 60 % av invånarna kunna cykla till jobbet på under 15 minuter³.

Resvaneundersökning 2015

Under hösten 2015 genomfördes en stor resvaneundersökning i Stockholms län på uppdrag av Trafikförvaltningen. Ungefär 45 000 personer svarade på undersökningen. Svaren för invånarna i Södertälje kommun har analyserats separat av Trivector. I analysen framkom att:

- 4 % av resorna sker med cykel, jämfört med 7 % i länet som helhet. Av resorna till arbetet är 7 % cykelresor, medan 2 % av fritidsresorna sker med cykel.
- Södertäljeborna kör mer bil än genomsnittet för länet – 59 % av Södertäljebornas resor sker med bil, jämfört med 41 % som är snittet för länet. Av de som har gratis parkering på arbetsplatsen kör 70 % bil till jobbet.
- Män reser generellt sett längre och mer med bil, medan kvinnor reser kortare sträckor, mer med kollektivtrafik och mer till fots.
- I åldersgruppen 16–24 sker endast 2 % av resorna med cykel. I gruppen 65+ är siffran 6 %.

Färdmedelsfördelning – genomsnitt hela veckan



Figur 1 – Färdmedelsfördelning i Södertälje kommun jämfört med Stockholms län som helhet.

³ Regionala cykelkansliet, Region Stockholm (2019) Potential för arbetspendling med cykel i Stockholms län



Foto: Pontus Orre

Tillgång till cykel och cykelparkering

- 49 % i åldersgruppen 16–84 år i Södertälje har alltid tillgång till en fungerande cykel. Det är betydligt lägre än för länet som helhet, där 62 % alltid har tillgång till en fungerande cykel. Andelen i samma åldersgrupp i Södertälje kommun som aldrig har tillgång till en fungerande cykel är 39 %.
- Av dem som har en fungerande cykel så cyklar 12 % dagligen eller någon gång i veckan under vinterhalvåret.
- De som har en fungerande cykel väljer oftast bilen under vinterhalvåret.
- 11 % av kommuninvånarna har inte möjlighet att vid sin bostad låsa fast cykeln i cykelställ eller ställa den i ett låsbart utrymme. Vid jobbet eller skolan saknar 14 % av kommuninvånarna denna möjlighet.
- Andelen som inte har möjlighet att låsa in eller låsa fast sin cykel vid arbetet eller skolan är högre i Södertälje än för länet som helhet.

Möjligheter till ökad cykling

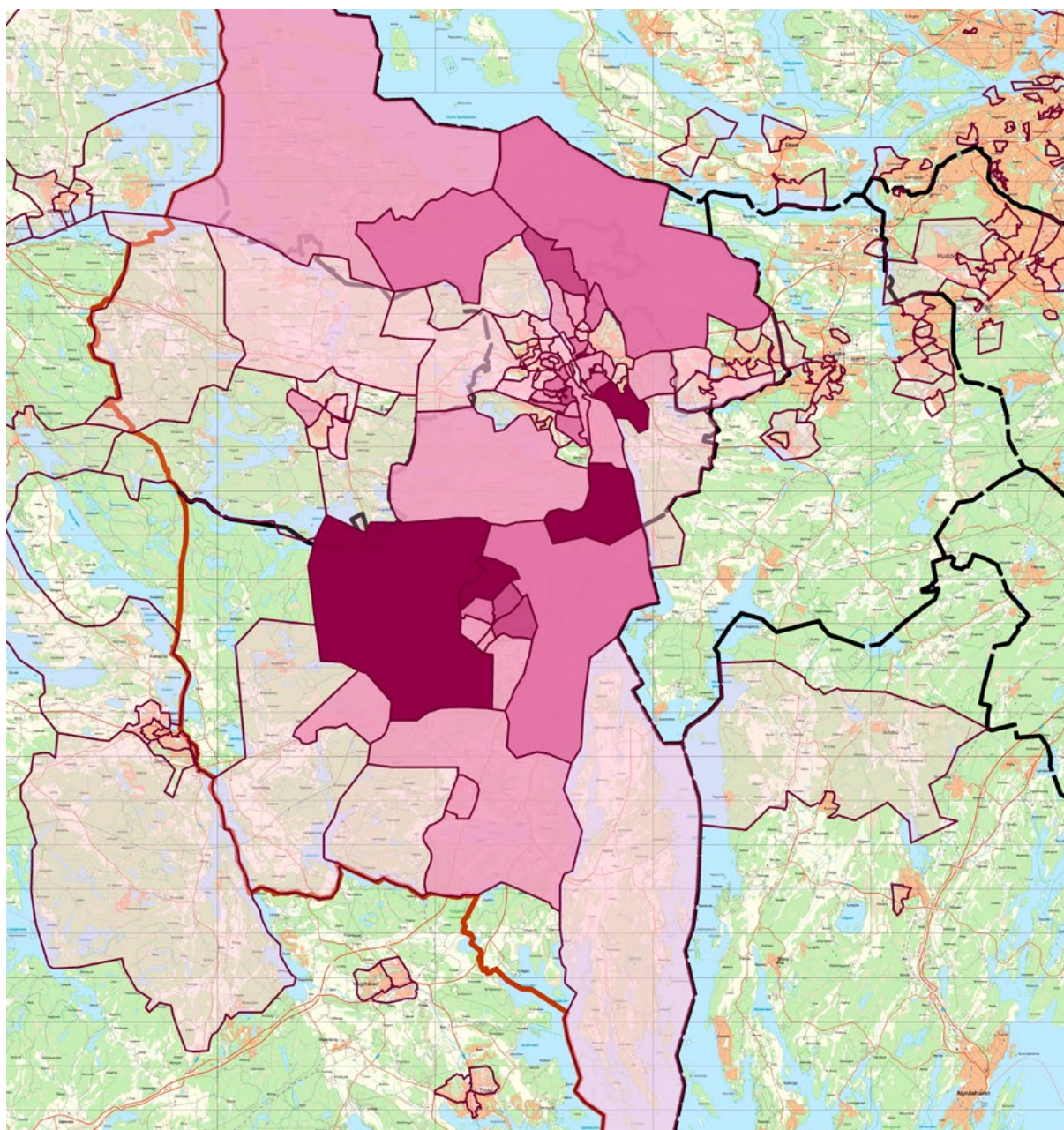
- 12 % av invånarna i åldern 16–84 år lever i hushåll som helt saknar körkort. 20 % bor i hushåll som inte äger eller har tillgång till en bil.
- 41 % av resorna som görs med bil är högst 5 km långa, och 27 % av resorna som görs med bil är högst 3 km långa.
- En stor andel av bilresorna som är kortare än 5 km görs i syfte att skjutsa någon.

Detta sammantaget visar på att det finns en stor potential för överflyttning av resor från bil till cykel i kommunen. Många resor är korta, och många resor sker i syfte att skjutsa någon som möjligen skulle kunnat cykla själv. Det finns även många som inte har tillgång till bil eller inte har körkort som skulle få en ökad rörelsefrihet om de började cykla.

Webbenkät 2018

På sensommaren 2018 lanserade Södertälje kommun en webbenkät om cykling. Enkäten marknadsfördes via kommunens digitala kanaler och sociala medier. I enkäten fick medborgarna dels svara på frågor kring sina cykelvanor, vad som gjorde att de inte cyklar, och de som cyklar regelbundet fick rita i en karta för att visa var de vill ha nya cykelvägar och -parkeringar, och var de har sett olika slags problem. Ca 1400 kompletta svar inkom.

Av de som svarade var de flesta aktiva cyklister. Ca 1100 av de svarande cyklade en gång i månaden eller mer, medan ca 300 svarande cyklade några gånger per år eller aldrig. Fördelningen mellan män och kvinnor var ungefär lika, men med något fler män som svarade. I princip alla som svarade var mellan 20 och 67 år gamla och yrkesarbetande. Ett fåtal var pensionärer.



Figur 2. Geografisk fördelning av de som svarade på enkäten, inom Södertälje kommun. Ju mörkare färg, ju fler svarade som bor inom det postnummerområdet. Flest svarande bodde i Östertälje, Pershagen och i västra delen av Järna. Copyright grundkarta: Lantmäteriet.



Foto: Sam Murad

Anledningar till att inte cykla

De som cyklar en gång i månaden eller mer på sommarhalvåret fick frågan "När du inte cyklar, vad är det som gör att du väljer att inte cykla?" Se figur 3.

Svaren visar att de finns flera faktorer som hindrar cykelresor som kommunen kan påverka. Exempel på detta är att många saknar bra sträckningar av cykelvägar, efterfrågar bättre vinterväghållning och vill ha mer stöldsäkra cykelparkeringar. Det finns även skillnader i hur män och kvinnor svarar. Betydligt fler kvinnor än män är rädda att halka på is eller fastna i snö. Något fler kvinnor än män känner sig även osäkra i trafiken, och mer än dubbelt så många kvinnor som män känner sig otrygga ute när det är mörkt. Något fler män än kvinnor är rädda för cykelstölder och vill inte bli svettiga.

Bland de som sällan eller aldrig cyklar är det största hindret att det inte finns någon cykelväg dit de ska. Bland de som aldrig cyklar är det att de inte har en cykel som är den näst vanligaste anledningen. Andra viktiga anledningar för den gruppen är rädsla för cykelstölder och att man inte vill bli svettig. Många har upplevt att cykeln blev stulen. Både bland de som cyklar ibland och de som aldrig cyklar är ungefär en tredjedel rädda i trafiken.

Vad som skulle leda till ökat cyklande

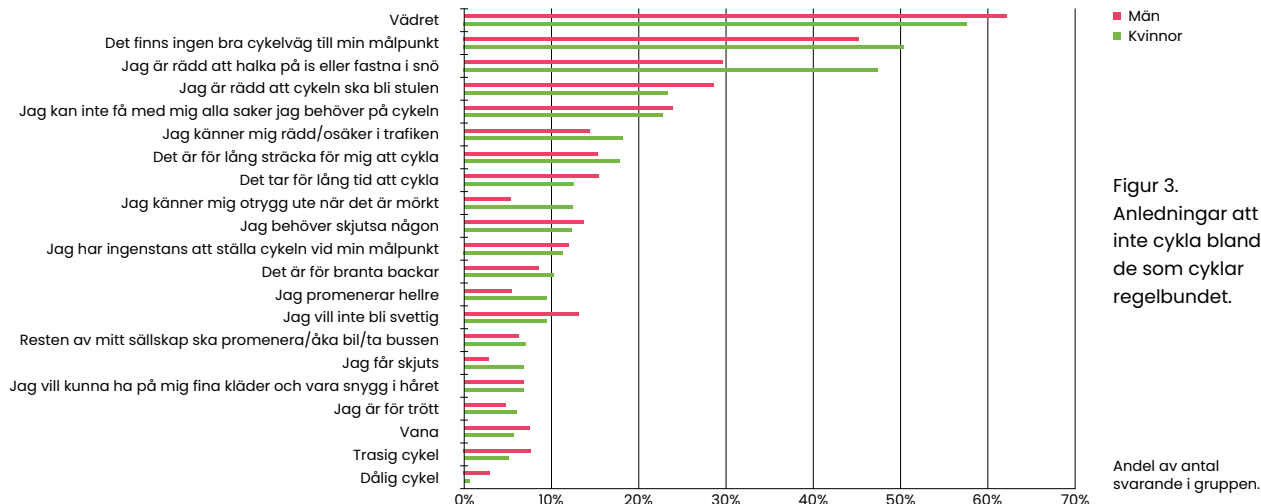
I enkäten fick de som cyklar sällan eller aldrig svara på frågan om vad som skulle få dem att börja cykla. Se svaren i tabellen nedan. Själva cykelvägarna i sig samt risken för cykelstölder tycks vara viktigast för de som svarat. Många lyfter även fram fordonet i sig, då de tror att en elcykel skulle få dem att cykla mer och vissa helt enkelt behöver en cykel.

Vilka svarade inte?

Det finns anledning att tro att de som svarade på cykelenkäten inte är helt representativa för Södertäljes befolkning. Då de som är minst intresserade av cykling är svårast att locka till att svara på en enkät om cykling så skulle det behövas mer riktade ansträngningar för att nå den gruppen. Exempelvis svarade ingen att de inte kan cykla, trots att detta är relativt vanligt bland utrikesfödda, vilket är en stor grupp i Södertälje. Av de som svarade på enkäten var det få eller ingen som bodde i Geneta, Ronna, Hovsjö och Fornhöjden, vilka hör till de områden i Södertälje som har störst andel utrikesfödd befolkning. Att få uppgav det som ett problem i denna enkät betyder alltså sannolikt inte att detta inte är ett problem. En undersökning bland personer med utländsk bakgrund i Botkyrka kommun, i vilken man verkligen ansträngt sig för att nå medborgare med utländsk bakgrund, visade att 45 % av kvinnorna i Hallunda-Norsborg som är över 35 år gamla inte kan cykla, medan 95 % av männen i samma åldergrupp kan cykla⁴.

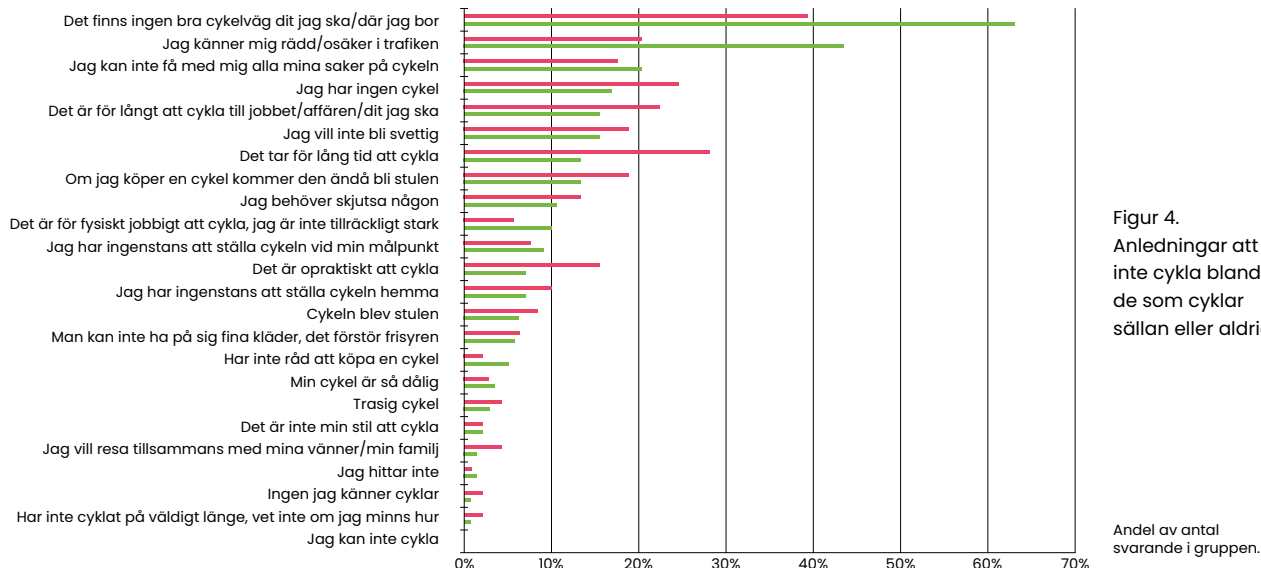
⁴ Pedalista (2018) *Cykelrevolutionen – Så når vi nya grupper i Hallunda-Norsborg*. S 7

När du inte cyklar, vad är det som gör att du väljer att inte cykla?



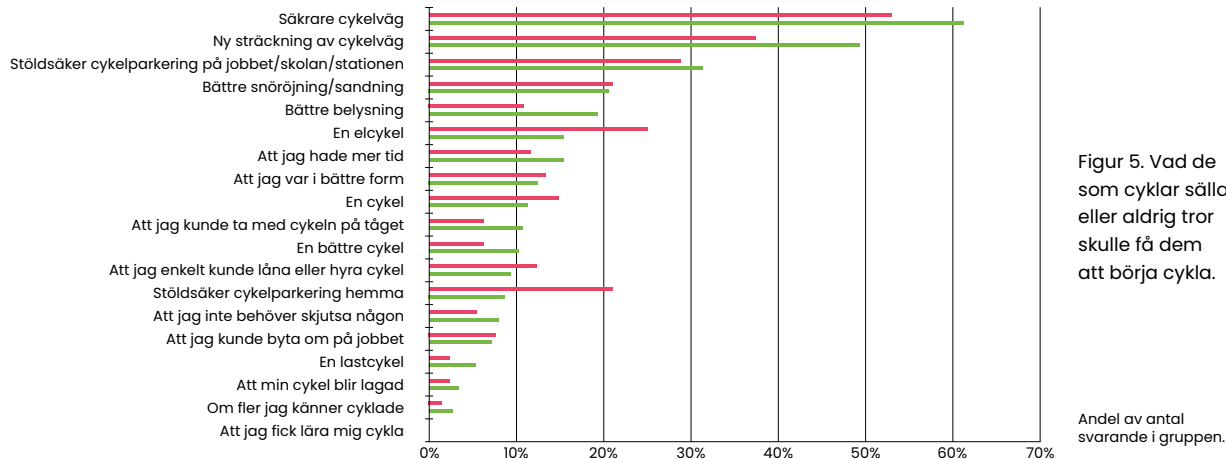
Figur 3. Anledningar att inte cykla bland de som cyklar regelbundet.

Varför cyklar du inte? Sällan- och ickecyklister



Figur 4. Anledningar att inte cykla bland de som cyklar sällan eller aldrig.

Vad skulle få dig att börja cykla?



Figur 5. Vad de som cyklar sällan eller aldrig tror skulle få dem att börja cykla.

Användning av cykelvägar

I enkäten fanns också möjligheten för vanecyklister att rita ut vilka cykelvägar och cykelställ de använder i dagsläget, och vilka förbättringar de önskar se i form av nya cykelvägar, nya cykelställ och andra slags åtgärder. Det fanns även möjlighet att markera platser där man upplevde en brist, såsom en otrygg korsning och dålig beläggning.

Materialet från dessa kartfrågor visar att Södertäljeborna cyklar långt! Många cyklar från och till Järna och Nykvarn, men också Vagnhärad, Trosa, Strängnäs och till Stockholms innerstad. Inne i Södertälje tätort syns en tydlig betoning längs de stora trafiklederna, såsom Nyköpingsvägen, Ångsgatan, Stockholmsvägen och Erik Dahlbergs väg.

Önskade kopplingar

Bland de mest hett eftertraktade kopplingarna finns många regionala stråk, såsom Järna-Södertälje, Järna-Nykvarn och Södertälje – Nykvarn. Inne i Södertälje tätort märks att det finns stor efterfrågan på cykelvägar inne i centrum och längs Stålhamravägen.

Cykelparkering

Vad gäller nya cykelparkeringar är önskemålen störst längs gågatan och vid järnvägsstationerna. Väldigt många vill även ha låsbara cykelgarage på dessa platser. De befintliga cykelställ som uppskattas mest är de med tak och möjlighet att låsa fast cykeln i ramen.

Minskad cykling bland barn och unga

På nationell nivå har andelen barn i åldern 7–14 år som cyklar en genomsnittlig dag minskat från 24 % i mitten av 1990-talet till 15 % år 2014⁵. Det går inte att peka ut några enskilda orsaker till detta, utan tycks bero på en mängd olika faktorer. Cyklandet till skolan tros ha minskat bland annat på grund av att det fria skolvalet har lett till större avstånd till skolan. Andra faktorer är att det finns fler bilar i hushållen, att barn och vuxna känner sig mindre trygga och säkra i trafiken, och att föräldrar inte tror att barnen är tillräckligt trafikmogna.

I Södertälje genomför kommunen ett projekt kallat Säkra skolvägar, där kommunen jobbar med ett antal utvalda skolor varje år. Barnen får fylla i en webbenkät om sina resvanor till och från skolan. Resultaten från dessa enkäter visar att väldigt få barn cyklar till skolan. Bland äldre elever åker de flesta buss till skolan, och bland de yngre blir de flesta skjutsade eller går. Elever i mellanstadiet går till skolan snarare än att cykla, även vid avstånd på 2–3 kilometer vilket borde vara ideala cykelavstånd. Siffrorna skiljer sig mellan skolorna, men cyklandet är generellt sett lägre eller mycket lägre än det nationella snittet.

Dagens cykelnät

Cykelnätet i kommunen består till störst del av ca 3 m breda cykelbanor och cykelvägar, där gående och cyklister delar utrymmet utan separering. Södertälje tätorts olika bostadsområden har tillkommit under olika decennier med olika planeringsideal. I områden som byggts då trafikseparering var modernt så har cykelbanor planerats in från början. Exempel på sådana områden är Geneta, Hovsjö, Fornhöjden och Saltskog. Stora delar av staden byggdes innan cykeln sågs som ett eget transportmedel som behövde en egen infrastruktur. I dessa områden har cykelbanor behövt planeras in i efterhand, och på många ställen är det svårt att hitta den plats som krävs.

⁵ Niska et al (2017) *Cykling bland barn och unga – en kunskapssammanställning*. VTI rapport 958



Detta gäller bland annat stadskärnan, Mariekäll, Rosenlund, Blombacka och Östertälje. Här sker cykling oftast i blandtrafik på lokalgator.

I Järna finns ett förhållandevis heltäckande och finmaskigt cykelnät av liknande standard som i Södertälje tätort. På vissa sträckor måste cykling ske i blandtrafik, och längs väg 57 saknas cykelbana längs en central sträcka. I Trafikplan Järna finns en mer ingående beskrivning av förutsättningarna för cykling i Järna och kommande arbeten för förbättrad cykling.

I Enhörna, Hölö och Mölnbo finns vissa lokala cykelbanor och -vägar, men även här har bebyggelsen i stort sett byggts ut utan att cykelbanor och -vägar kommit till samtidigt. Landsvägarna som förbinder tätorterna i kommundelarna har Trafikverket som väghållare, och saknar i stort sett cykelbanor. Det finns idag inte några cykelbanor som förbinder kommunens tätorter med Södertälje eller med varandra.

Sedan Cykelplan 2013 har många nya sträckor byggts. Dessa visas i bilaga 1.

Underhållsbehov

En skade- och underhållsinventering av cykelnätet genomfördes under sensommaren 2018. Denna omfattade totalt 160,5 km asfaltsbelagda gc-vägar. Denna inventering visade att 65 % av cykelnätets yta har en god standard med inget eller litet behov av underhållsåtgärder, 13 % har varierande grad av underhållsbehov, medan 22 % har ett eftersatt underhåll och behöver total rekonstruktion för att nå en god standard. Kantskador, sprickor och sättningar hör till de vanligaste skadorna, samt att beläggningen blivit gammal och skrovlig.

Att åtgärda dessa sträckor kan kombineras med att samtidigt uppgradera deras standard, så som att bredda dem eller åtgärda korsningspunkter.

Användning av nätet idag

Under hösten 2018 genomfördes mätningar av gång- och cykeltrafiken på totalt 25 platser i kommunen. Mätningarna visade att följande stråk har högst användning av cyklister idag:

- Birkavägen
- Erik Dahlbergs väg
- Grödingevägen (delen mellan Slussbron och Viksängsleden)
- Nyköpingsvägen

Mätningarna visade att de platser som har bäst förutsättningar för cyklister även har högre användning. Dessa platser är förhållandevis platta och raka stråk. På Birkavägen uppmättes det högsta flödet på den sida av vägen där cyklister är separerade från fotgängarna. Flödena längs dessa stråk kan förmodligen öka ännu mer om förutsättningarna förbättras ytterligare.

SWOT-analys av nuläget

Styrkor (internt, påverkbart)	Svagheter (internt, påverkbart)
<ul style="list-style-type: none"> • Storleksmässigt har Södertälje goda förutsättningar att bli en attraktiv cykelstad. Bostadsområden ligger i en radie på ca 6 km från stadskärnan, nya bostäder tillkommer främst genom förtätning inom denna radie. • Vid planeringen av nybyggda bostadsområden har utbyggnad av cykelnätet skett • Cykelbanor finns längs de flesta vägarna i huvudvägnätet • Det har skett en succesiv utbyggnad av cykelbanor och cykelparkeringar de senaste åren • Genom att ha med gång- och cykelbanor tidigt i planeringen av nya vägar och bostadsområden ges möjlighet till bra lösningar för cykeltrafiken • Medvetet arbete med trafiksäkerhet gör att förutsättningarna för gc-trafikanterna förbättras • Pågående arbete med att utveckla stadskärnan ger cykelnätet bättre förutsättning att bindas samman och göras säkrare i centrum • Kedjeresor. 46 000 personer pendlar till eller från Södertälje kommun, pendeltågsstationerna ligger på bekväma cykelavstånd från arbetsplatser och service • Många resor med bil idag är korta och skulle lätt kunna flyttas över till cykel • Södertälje ska växa ännu mer, många gator ska omvandlas till stadsgator med mer attraktiv utformning för cyklister 	<ul style="list-style-type: none"> • Stadens höjdskillnader avskräcker många från att cykla • Kanalen utgör en barriär • Många invånare har aldrig fått lära sig att cykla, eller har inte cyklat på många år • Många slutar cykla på vinterhalvåret • Många vågar inte skaffa en cykel eller använda cykeln på grund av stöldrisk. Brist på stöldsäkra cykelparkeringar, både i bostadsområden och vid målpunkter • Södertäljes stadskärna är otillgänglig för cyklister, då den i princip saknar cykelbanor • Ett sammanhängande nord-sydligt stråk (koppling Ängsgatan-Oxbacksleden-Nyköpingsvägen) är svårt att till pga utrymmesbrist och Turingegatans barriäreffekt • Många korsningar är dåligt utformade för cyklister, med höga kantstenar och ingen cykelpassagemålning • De flesta trafikljusen ger inte automatiskt utslag på cyklister, ofta lång väntetid som följd. • Underhållet på cykelnätet är eftersatt, att höja standarden på hela nätet kommer att ta lång tid • Biltrafikmängderna och bilinnehavet ökar. • I Södertälje bryter många bilister mot trafikregler, såsom hastighetsgränser och stopplik. Detta utsätter cyklister för fara, och för många avskräcker det från att cykla pga upplevd risk • Det saknas en cykelkultur – Södertälje är en bilstad idag. Bilen är en statussymbol för många
Möjligheter (omvärlden)	Hot (omvärlden)
<ul style="list-style-type: none"> • Ökad medvetenhet om klimatfrågan och vikten av att nå uppsatta klimatmål. Detta kan göra fler personer motiverade att ersätta resor med bil med cykelresor, och höja prioritetningen av cykelfrågor hos andra aktörer på både lokal, regional och nationell nivå • Ökad hälsomedvetenhet hos befolkningen bidrar till ökad motivation till att cykla. Även arbetsgivare börjar uppmuntra cykling hos sina anställda, både i tjänst och som arbetspendling • Teknikutveckling och produktutveckling ger allt billigare och bättre elcyklar och lastcyklar. Dessa kan ersätta fler slags bilresor, såsom långa pendlingsresor, skjutsande och transporter av varor. • Elcyklar tillgängliggör cykling för fler grupper, såsom äldre och fysiskt svaga, möjliggör längre resor och gör att backar inte längre är hinder. • Utveckling av fler slags cykeldelningstjänster, som blir allt mer användarvänliga och sprids till fler orter. • Allt färre ungdomar tar körkort eller vill äga en bil. • Både Södertälje, resten av Stockholmsregionen och andra större städer förtätar på ytor där det förut fanns bilparkeringar, och inför avgifter där det förut varit gratis. När det blir allt mindre smidigt att ta bilen blir cykeln ett mer attraktivt alternativ, även som del i en kedjeresor. 	<ul style="list-style-type: none"> • Sammanhängande cykelvägar saknas till kommundelarna, vilket gör att långa cykelresor måste ske på landsväg. Kommunen är inte väghållare för dessa vägar utan är beroende av vägplaner från Trafikverket, som har långa ledtider för planering och finansiering. • Ökande trafikmängder i hela regionen, samt ökande mängder tunga transporter på väg. Stora mängder tunga transporter på väg avskräcker speciellt landsvägscyklister. • Ökade inkomster gör att fler har råd med flera bilar i hushållet, vilket ofta leder till fler bilresor och färre cykelresor. • Andelen barn som cyklar till skolan har sjunkit i hela landet sedan 90-talet. Anledningar är bland annat längre resvägar pga det fria skolvalet, och fler fritidsaktiviteter med mer pressade scheman. Det kan bli en förlorad generation som aldrig haft cykling som vana. • Elcyklar leder till att allt fler cyklister skadas allvarligt, pga högre hastigheter och att fler äldre cyklar. • Skjutstjänster, och på sikt autonoma fordon, gör det allt enklare att ta sig dör till dör utan att äga eller köra en egen bil. Sådana resor kan komma att ersätta många cykelresor. • Det är än så länge inte tillåtet att ta med cykeln på regionaltåg och bussar, eller på pendeltåg i rusningstid, vilket gör kedjeresor med cykel svårare. Det är även krångligt att transportera cyklar till och från perrongerna och anpassade utrymmen för cyklar saknas på tågen • Allt fler lätta elektriska fordon utvecklas som ersätter cykel och gång vid korta resor. T ex elsparkcyklar, hoverboards och olika slags elmoped. Dessa använder ofta cykelbanorna. Infrastrukturen måste möta krav från allt fler slags fordon, och nya dyker upp hela tiden.



Andra berörda aktörer

Det finns en stor mängd aktörer som förutom kommunen påverkar möjligheterna att cykla, och som står för utbyggnad och underhåll av olika delar av infrastrukturen.

Utanför tätbebyggt område är vägar i princip alltid statliga eller enskilda. För statliga vägar är Trafikverket väghållare. Cykelvägar som löper parallellt med statliga vägar, inom den statliga vägens vägområde, behöver planeras med stöd i väglagen. Det kan bara göras av Trafikverket.

Det finns ett stort behov av cykelväg utanför tätorterna i kommunen. För att kommunen ska kunna bygga cykelväg behöver kommunen äga marken, och dra cykelvägen utanför statligt vägområde. Frågan om hur kommunen kan gå tillväga för att bygga cykelväg utanför tätort, där väghållarskapet är statligt eller enskilt och kommunen inte för närvarande äger marken, behöver utredas. I bilaga 3 redovisas vägsträckor utanför tätort där det finns behov av cykelväg, och där kommunen inte är väghållare.

Regionala stråk som inte byggs längs statlig väg är beroende av samarbete med närliggande kommuner. Sådana stråk som är under planering är cykelväg till Nykvarn och till Salem. Även för dessa stråk är samverkan med regionen och med Trafikverket av stor vikt för att de ska kunna realiseras, och för att de ska binda ihop regionen på ett bra sätt.

När det gäller cykelparkering är fastighetsägare en central aktör, både när det gäller boendeparkering men även i anslutning till verksamheter och offentlig service. Parkering sker i dessa fall ofta på fastighetsmark, som kommunen inte har rådighet över om marken inte ägs av kommunen eller ett kommunal bolag. Lokaler för skolor och annan kommunal verksamhet ägs oftast av Telge Fastigheter vilket är ett kommunalt bolag. Cykelplanen är endast vägledande för dem, då det inte är en strategi som beslutas av kommunstyrelse eller kommunfullmäktige.

I anslutning till kollektivtrafikknutpunkter gäller speciella förutsättningar. Kommunen äger sällan mark i anslutning till järnvägsstationerna, utan hyr ofta mark av andra, och ibland hyr kommunen ut mark till exempelvis SL. Det finns även andra markägare, såsom Trafikverket och Jernhusen. Åtgärder måste då anpassas till rådande avtal och samarbeten mellan aktörer. På landsbygden är busshållplatser ofta byggda på privat mark. Kommunen har då inte möjlighet att anlägga cykelparkering i anslutning till hållplatsen. Anläggande av cykelparkeringar vid hållplatser och stationer ska följa Region Stockholms riktlinjer för infartsparkeringar "RiPark".

Denna plan fokuserar på det som kommunen som aktör kan utföra och har möjlighet att påverka.

Syfte, mål och uppföljning

Syfte

Syftet med cykelplanen är att visa vad kommunen kan och bör göra för att nå ökad cykling. Planen ska ge underlag och riktlinjer för planering av infrastruktur, drift- och underhåll och kommunikativa insatser som bidrar till ökad cykling. Planen ska även vara ett stöd vid prioriteringar och ekonomiska bedömningar för samhällsbyggnadskontorets tjänstemän och vid politiska beslut.

Målsättningar

Cyklingen i Södertälje kommun ska öka i alla åldrar och under alla årstider. Samtidigt ska inte andelen olyckor med oskyddade trafikanter inblandade öka.

Till år 2040 ska:

- 25 % av alla resor under 5 km...
- 15 % av resorna mellan 5 och 10 km...
- 5 % av resorna över 10 km...

... göras med cykel⁶. De resor som flyttas över från andra trafikslag ska främst vara från bilresor.

Uppföljning

En del av uppföljningen sker genom Trafikstrategins uppföljning. I Trafikstrategin anges ett antal indikatorer, varav vissa är relevanta för arbetet med cykelfrågor.

De indikatorer som är relevanta för cykelplanen anges nedan:

Indikator	Nuläge	År 2018	Utveckling från föregående mätning	Kommentar
Invånarnas resvanor – följs upp genom resandeundersökning minst en gång per mandatperiod				
Andelen huvudresor som sker med gång	11 % (år 2015)			
Andelen huvudresor som sker med cykel	4 % (år 2015)			
Andelen huvudresor som sker med kollektivtrafik	20 % (år 2015)			
Andelen av bilresorna som är kortare än 5 km	41 % (år 2015)			
Andelen resor med cykel och kollektivtrafik – årlig uppföljning				
Cykelpassager Mälarbron per dag	500 (år 2015)			Egna mätningar
Medborgarnöjdhet – årlig uppföljning av SCB:s medborgarundersökning				
Medborgarnas nöjdhet med tillgången till gång- och cykelvägar	5,9 (år 2015)			

⁶ Med cykel menas i det här avseende cyklar som drivs med muskelkraft eller med visst elstöd. Andra fordon som tolkas som cyklar vid tillämpningen av Trafikförordningen omfattas inte.

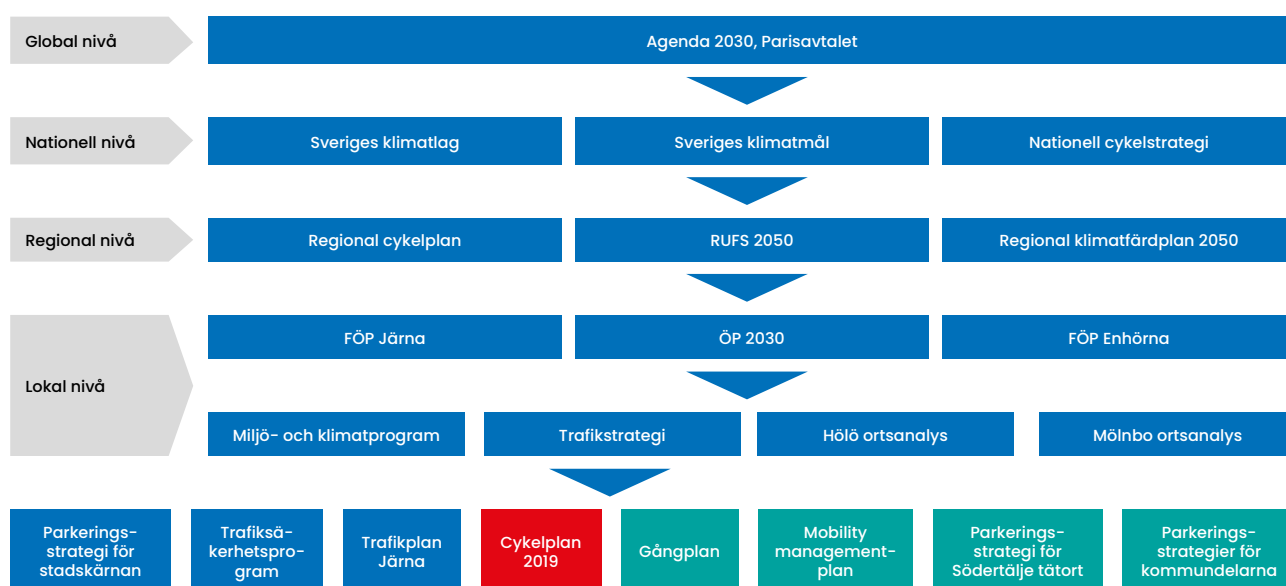
Utöver dessa indikatorer lägger cykelplanen även till följande, för uppföljning av planens genomförande:

- Andelen av resorna som sker med cykel per följande reslängd: 5 km, 5–10 km, över 15 km
- Antal km cykelbanor i kommunen
- Antal km cykelväg som fått ny beläggning de senaste fem åren
- Antal km separerad cykelbana i kommunen (separering mellan cyklister och fotgängare)
- Antal cykelparkeringsplatser på kommunal mark
 - Varav antal med tak och möjlighet till ramlås
 - Varav antal i cykelgarage
- Antal kommunala luftpumpar
- Antal hastighetssäkrade upphöjda gc-passager, samt passager med genomgående kantstöd.
- Antal genomförda kommunikationsinsatser sedan 2019

Uppföljning bör ske minst en gång per mandatperiod till Tekniska nämnden.

Koppling till andra mål, strategier och planer

Cykelplanen förhåller sig till ett strategiskt ramverk, bestående av olika styrdokument från global nivå till lokal nivå. Cykling spänner över många policyområden, då det inte bara rör trafik utan även klimat, miljö, hälsa, jämställdhet och stadsbyggnad, bland annat.



Figur 5. Målsättningar, styrdokument och strategier som utgör cykelplanens strategiska ramverk.

I bilaga 2, "Relaterade mål och styrdokument" beskrivs de målsättningar och strategier från global till lokal nivå som har störst bäring på Cykelplan 2019.

Strategier



Foto: Scandinav

För att öka cyklandet behöver Södertälje kommun arbeta enligt följande fem strategier:

- Säkert, framkomligt och gent cykelnät
- Säker och tillgänglig parkering
- God drift året runt
- Möjliggör för kedjeresor
- Uppmuntra till mer cykling

Säkert, framkomligt och tryggt cykelnät

Själva cykelnätet är den kanske viktigaste faktorn för ökad cykling. Cykelnätet består av både sträckor och korsningar, och båda dessa delar måste utformas för att passa en allt mer spretig grupp användare. Nätet ska passa både barn och äldre, som ställer höga krav på säkerhet och trygghet, och snabba pendlare som behöver ett tidsmässigt konkurrensmässigt alternativ till bilen. Nätet ska vara framkomligt och attraktivt nog att locka nya cyklister, men säkert nog att olyckorna inte ökar när cyklingen ökar. Extra fokus ska läggas på säkerhet nära skolor och längs gc-vägar som används mycket av barn och ungdomar.

För vissa grupper är social trygghet en viktig aspekt vid val av färdmedel och sträcka. Social trygghet handlar om den upplevda risken att utsättas för brott. För att en sträcka ska upplevas som trygg behövs dels bra belysning och fri sikt, och dels en närvaro av andra människor som potentiellt kan ingripa eller vars närvaro är förebyggande. Exempelvis undviker kvinnor ofta mörka vägar genom parker och skogsområden, och genom tunnlar där sikten är dålig och någon kan gömma sig. Utformningen och dragningen av cykelvägar bör ta hänsyn till dessa faktorer. Cykelvägar upplevs olika nattetid och dagtid. Under den mörka tiden på dygnet bör det finnas alternativ till obefolkade stråk och tunnlar.

För att cykling och gång ska utgöra attraktiva alternativ till motoriserade resor så är det viktigt att gc-vägarna och deras omgivning gestaltas med omsorg. Gestaltningen ska bidra till att resan upplevs positivt, genom exempelvis planteringar, träd, regnbäddar,, belysning och platsbildningar längs stråken.

Cykelnätet ska vara:

- Gent
- Sammanhängande
- Framkomligt
- Finmaskigt
- Säkert
- Tryggt
- Orienterbart

Strategin "Säkert, framkomligt och tryggt cykel nät" innebär att:

- Kommunen ska sträva efter att nätet utformas i enlighet med riktlinjerna för utformning, se "Riktlinjer för utformning, drift och underhåll" på sida 24
- Kommunen ska utforma korsningspunkter med hög säkerhet för oskyddade trafikanter, och samtidigt sträva efter att kombinera detta med hög framkomlighet för oskyddade trafikanter
- Kommunen ska, i enlighet med översiktsplanen, prioritera gående och cyklister i stadsrummet
- Kommunen ska utforma cykelstråk, och i den mån det är möjligt omgivande bebyggelse, med både social och trafikall trygghet i åtanke

Säker och tillgänglig parkering

Varje cykeltur börjar och slutar med en parkerad cykel. Att cykelparkeringarna är väl utformade och placerade, och uppmuntrar snarare än försvårar cykling är en mycket viktig pusselbit för ökat cyklande. Idag är cykelstölder något som många lyfter fram som ett stort problem och är en av de främsta anledningarna till att Södertäljes medborgare inte cyklar mer⁷.

En väl utformad, placerad och underhållen cykelparkering blir som en marknadsföring för cykeln som trafikslag. En dåligt placerad, utformad och underhållen cykelparkering ger däremot ett negativt intryck. Det leder dessutom ofta till att cyklister ställer sina cyklar på andra platser närmre målpunkten, där det finns tak eller möjlighet att låsa fast ramen. Likaså om den är underdimensionerad. På dessa platser kan cyklarna utgöra framkomlighetsproblem för synskadade, rörelsehindrade eller i värsta fall för utryckningsfordon.

För stadskärnan finns p-tal för cykel framtagna. På sikt ska p-tal även tas fram för övriga delar av kommunen. Dessa är av stor vikt för att säkerställa att de bostäder och lokaler som byggs möjliggör för cykling.

Parkering med extra service

Vid tågstationerna med många resenärer finns behov av säker, övervakad parkering i form av cykelgarage, som även har extra service. Dessa garage ska vara anpassade särskilt för dem som cyklar långt för att sedan fortsätta sin resa med tåg. Det är av högsta vikt att det går smidigt och snabbt att byta från cykel till kollektivtrafik, och att cykelparkeringarna då har en bra placering och utformning för att möjliggöra detta.

På dessa platser ska cyklister kunna duscha, byta om och använda toaletter, förvara sina saker i förvarings- och säkerhetsskåp, och även köpa något att äta. Det ska finnas ett utrymme för att kunna utföra lite enklare service och reparationer själv, men kan även finnas lokaler för en professionell cykelreparatör.

Rutiner för att rensa övergivna cyklar

Övergivna cyklar tar upp utrymme i cykelställen och gör att dessa ser mindre säkra och attraktiva ut. Kommunen bör ta fram och implementera en rutin för att rensa bort övergivna cyklar. Samtliga

⁷ Rädsla för cykelstölder uppgavs som den fjärde vanligaste anledningen till att inte cykla mer i den webbaserade undersökning som genomfördes sommaren 2018. Majoriteten av de svarande oroar sig för cykelstölder.

cykelställ i kommunens skötsel bör rensas minst en gång om året. Platser med högre tryck, såsom i centrum och vid tågstationerna, bör rensas oftare.

Cykelvänliga arbetsplatser

Många kommuner arbetar med projekt för att uppmuntra arbetsplatser att bli mer cykelvänliga, och t ex erbjuda bra cykelparkering, möjlighet att duscha och byta om på jobbet, och möjlighet att pumpa däcken och utföra enklare underhåll på cykeln. Även andra cykelfrämjande åtgärder ingår i projekten, såsom tjänstecyklar. Södertälje kommun kan ta en aktiv roll för att uppmuntra arbetsplatser att erbjuda bra faciliteter för cyklister.

Bra boendeparkeringar

Om det inte finns en väderskyddad och säker cykelparkering vid bostaden är det ett stort hinder för medborgaren att kunna cykla. Vid flerbostadshus, där de boende oftast inte har ett eget garage eller kan besluta över hur gårdsmarken används, är det extra viktigt att fastighetsägare är proaktiva. Kommunen kan uppmuntra dem att se till att det finns faciliteter för cyklister av god kvalitet, såsom säkra cykelrum, cykelförråd och lokaler där de boende kan underhålla sina cyklar.

Strategin "Säker och tillgänglig parkering" innebär att:

- Kommunen ska sträva efter att alla cykelparkeringar utformas i enlighet med riktlinjerna för utformning, se "Riktlinjer för utformning, drift och underhåll".
- Kommunen ska verka för att cykelgarage byggs vid strategiska platser, och att låsbara cykelparkeringar erbjuds vid pendeltågsstationer och i centrum.
- Kommunen ska arbeta för att det finns säker och väderskyddad cykelparkering i alla stadens och kommunens områden. Dessa måste inte nödvändigtvis stå på kommunal mark.
- Kommunen ska ta fram en rutin för hantering av övergivna cyklar.
- Kommunen ska uppmuntra arbetsplatser att ha cykelparkeringar av god kvalitet, och erbjuda andra faciliteter som underlättar för cyklister, såsom duschar och omklädningsrum.
- Kommunen ska uppmuntra bostadsförvaltare och -föreningar att ha cykelparkeringar av god kvalitet.
- Kommunen ska tillgodose behov av säker parkering även för låd- och lastcyklar och cykelkärror.

God drift året runt

Södertälje kommuns cykelnät ska ha en god drift och ett gott underhåll. Cyklisterna ska kunna cykla året om utan att riskera att skada sig eller inte kunna komma fram.

De som går och cyklar är minst skyddade och har även svårast att ta sig fram vid dåligt väglag. Särskilt utmanande är det även för de som behöver använda gc-vägarna och har en funktionsvariation. Därför bör gående, cyklister och personer med funktionsvariationer prioriteras vid halkbekämpning och snöröjning. Endast en tredjedel av de som cyklar i Södertälje på sommarhalvåret fortsätter cykla under vintern. Speciellt de kvinnliga cyklisterna avstår från att cykla på vintern på grund av rädsla för halka⁸. Även rullgrus, glaskross och ojämn beläggning påverkar cyklisters säkerhet och framkomlighet.

För att kunna hålla en god drift och vinterväghållning är beläggningens kvalitet av stor vikt. Sprickor och ojämnheter, dåliga lagningar, eller brist på kantskärning som leder till stående vatten, leder alla till att det blir svårare att plöga bra. Förebyggande arbeten, såsom kantskärning, bra lagningar och reinvestering i ny beläggning i rätt tid, är alla förutsättningar för en god drift. År 2018 hade 22 % av ytan på Södertälje kommuns gc-vägar en eftersatt standard, med olika slags skador. Dessa gc-vägar måste åtgärdas för att möjliggöra en god vinterväghållning.

Driften är även en viktig aspekt för social och trafikal trygghet. Sikten måste hållas fri, och trasig beläggning ska åtgärdas skyndsamt.

⁸ Detta enligt svaren på den webbenkät som genomfördes i Södertälje kommun sommaren 2018

Strategin "God drift året runt" innebär att:

- Kommunen ska sträva efter att driften utförs enligt riktlinjerna i delen "Riktlinjer för utformning, drift och underhåll".
- Kommunen ska uppmuntra medborgarna att felanmäla.
- Kommunen ska åtgärda inrapporterade problem skyndsamt. Trafikfarliga brister tas omhand omedelbart.
- Kommunen ska utveckla drift och underhåll utifrån ny kunskap och teknik och med särskild hänsyn till människor med funktionsvariationer.
- Kommunen ska se till att all beläggning har en standard som möjliggör bra vinterväghållning, dels genom reinvestering och dels genom förebyggande driftåtgärder.

Möjliggör för kedjeresor

Södertälje kommun är till stor del en pendlarkommun. Många resor är långa, och görs med en kombination av färdmedel, såsom gång, buss, bil och tåg. Cykeln används ofta som den första eller sista delen i en resa med tåg eller buss. Många tar i dag bilen till pendeltåget, på sträckor där cykeln är konkurrenskraftig.

Så som tidigare nämnts under avsnittet om parkering, är det viktigt med cykelparkeringar med bra standard och en bra placering i anslutning till kollektivtrafikens knutpunkter. På sikt bör cykelgarage med extra service etableras vid järnvägsstationerna.

Det är även viktigt att cykelvägnätet ansluter på ett bra sätt till dessa punkter, så att cyklisten kommer smidigt fram hela vägen till cykelparkeringen och till bytespunkten. I dagsläget är det möjligt att ta med cykel på pendeltågen till och från stationerna i kommunen utanför rusningstid. Därför är det viktigt att det är möjligt att ta sig fram med cykeln hela vägen till stationen, speciellt om möjligheterna till medtagande av cykel ökar och blir smidigare i framtiden.

För den som inte bor i Södertälje eller som inte vill skaffa sig en egen cykel är ett hyrcykelsystem en lösning för den sista biten av resan.

Strategin "Möjliggör för kedjeresor" innebär att:

- Kommunen ska erbjuda möjlighet till säker och vindskyddad cykelparkering vid kollektivtrafikens knutpunkter.
- Kommunen ska etablera låsbara cykelparkeringar och/eller garage med extra service vid järnvägsstationerna.
- Kommunen ska säkerställa att cykelvägarna ansluter på ett för cyklisten framkomligt, säkert och smidigt sätt till cykelparkeringarna vid stationerna.
- Kommunen ska verka för att ett hyrcykelsystem etableras i Södertälje.



Foto: Sam Murad

Uppmuntra till mer cykling

Södertälje kommun ska arbeta för att dels få fler att cykla, och dels för att få fler att cykla mer. Detta kan göras genom kampanjer och kommunikation, att arbeta för att få fler nya cyklister, och genom att kommunen som arbetsgivare främjar cykling.

Kampanjer och kommunikation

Södertälje kommun bör använda olika kommunikationsmetoder för att påverka medborgarna i en hållbar riktning. Detta kan göras exempelvis genom:

- Beteendepåverkande kampanjer, dvs mobility management och nudging
- Samarbete med andra aktörer såsom stora arbetsgivare
- Medborgarenkäter som undersöker medborgarnas behov och önskemål
- Förbättrad information på hemsidan kring cykling
- Kartor
 - o Cykelkartan – denna bör uppdateras och tryckas upp regelbundet
 - o Webbkartan – denna kan utvecklas med mer information

Nya cyklister

Många av våra medborgare har aldrig fått lära sig att cykla, har glömt hur man gör, eller har aldrig etablerat cykling som vana. För att rekrytera fler nya cyklister kan kommunen arbeta med följande åtgärder:

- Cykelskola för vuxna
- Cykelskola för barn och/eller cykelundervisning i skolan
- Hyrcyklar
- Lånecyklar av olika slag, såsom elcyklar, lådcyklar och cykelkärror
- Prova på-kampanjer



Foto: Scandinav

Södertälje kommun som arbetsgivare

Södertälje kommun kan som arbetsgivare uppmuntra till mer cykling på ett antal olika sätt. Exempelvis genom att:

- Göra det enkelt att välja cykeln som ett alternativ för resorna i tjänsten. Detta genom att se till att det finns tjänstecyklar av olika slag tillgängliga för alla slags verksamheter. Exempelvis kan lådcyklar användas inom förskola, och elcyklar för längre resor. Systemet för att låna en cykel ska vara enkelt, cyklarna ska stå lättillgängligt till, och personalen ska informeras om denna möjlighet.
- Se till att det finns cykelparkeringar av hög standard vid alla kommunens arbetsplatser, och helst även möjlighet att duscha och byta om.
- Införa förmåncyklar för personalen
- Genomföra interna kampanjer som uppmuntrar till cykling

Strategin "Uppmuntra till mer cykling" innebär att:

- Kommunen ska uppmuntra sina invånare att cykla genom olika slags kommunikationskampanjer
- Kommunen ska genomföra åtgärder för att fler ska lära sig, och ha möjlighet att, cykla
- Södertälje kommun ska som arbetsgivare uppmuntra till mer cykling, bland annat genom att erbjuda bra faciliteter för cyklister, erbjuda tjänstecyklar, och genom att uppmuntra till cykling i tjänsten.

Riktlinjer för utformning, drift och underhåll

Klassificering av nätet

Olika delar av cykelnätet behöver utformas för olika behov. Det gör också att det då ställs olika krav på utformning, drift och underhåll. För att förtydliga detta har cykelnätet delats in i tre kategorier:

- Huvudcykelstråk
- Lokalcykelnät
- Rekreationscykelvägar

För varje kategori finns riktlinjer på utformning, drift och underhåll. Dessa beskrivs nedan. Endast en liten del av cykelnätet uppfyller idag dessa riktlinjer. Målsättningen är att alla nya cykelvägar ska utformas i enlighet med dessa, och att det befintliga nätet ska uppgraderas på sikt. Ibland kan riktlinjerna inte uppnås, och då kan avsteg behöva göras. Avsteg ska dock vara undantag och inte regel, och goda skäl ska föreligga för avstegen.

Utöver dessa tre kategorier har även vissa sträckor pekats ut som regionala cykelstråk i den regionala cykelplanen. Dessa ska följa utformningen som anges i den regionala cykelplanen.

Huvudcykelstråk

Huvudcykelstråk är stråk där många cyklister ska kunna ta sig fram snabbt, enkelt och smidigt. Cykelbanan ska prioriteras högre gentemot biltrafiken. T ex korsningar och passager ska utformas så att cyklisten prioriteras. Stråken går mellan större bostads-, arbetsplats- och serviceområden, centrum och kollektivtrafiknoder. På dessa sträckor finns det potential för stora mängder av cyklister. Här ska snabba cyklister och elcyklister kunna cykla på utan att störa de som vill cykla lugnare och utan konflikter med gående. Längs stråk med många gående är det av stor vikt att fotgängarna får tillräckligt med utrymme och en god utformning, så att dessa och cyklisterna inte kommer i konflikt med varandra.

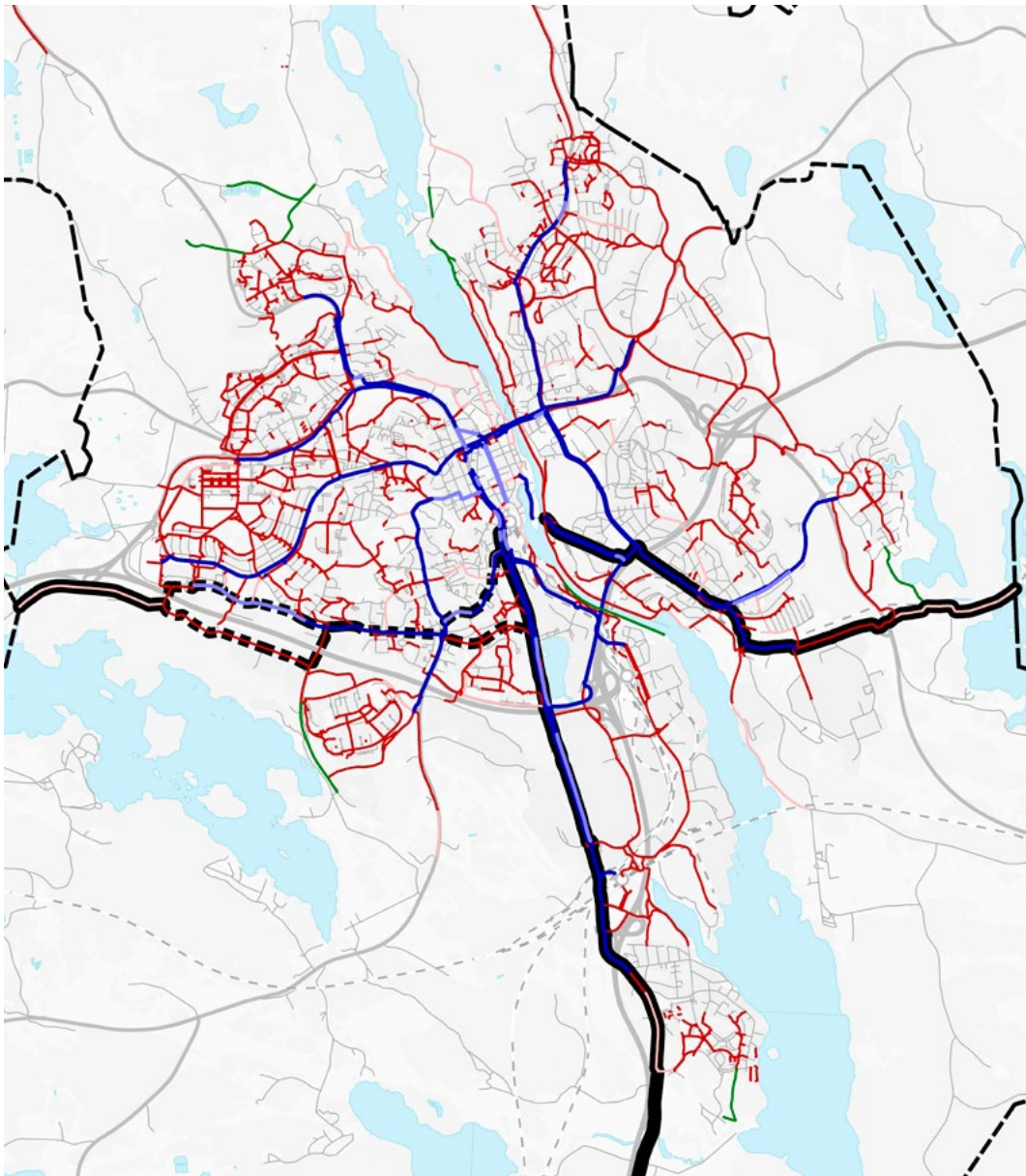
Huvudstråk har pekats ut för Södertälje tätort och för Järna. I Järna finns dock inte förutsättningar för samma mängd cyklister och fotgängare som i Södertälje. Därför kan avsteg från breddkraven göras här. I de utpekade stråken ska bredderna dock vara större än för lokalcykelnät, och övriga principer gällande separering från fotgängare och gällande korsningspunkter ska följas.

Lokalcykelnät

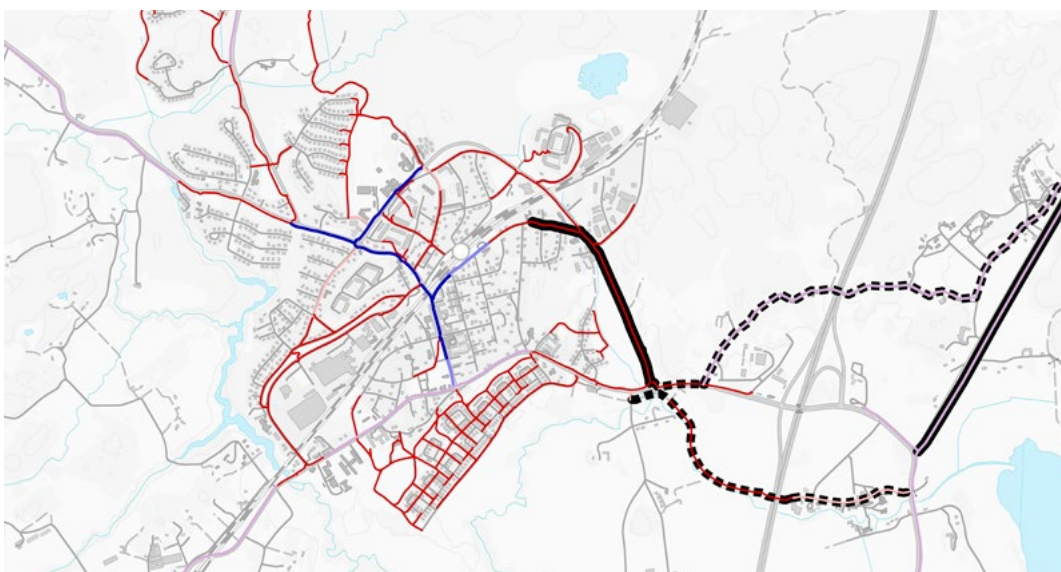
Den del av cykelnätet som inte är huvudcykelstråk eller rekreationscykelvägar är lokalcykelnät. Detta är alltså den större delen av cykelnätet. Lokalcykelnätet ska främst vara säkert. Lokalcykelnätet ska vara tillräckligt säkert för att vara en väg som barn kan ta själva till skola och fritidsaktiviteter. Flödena av cyklister är inte lika höga här som på huvudcykelstråken, men kan variera från väldigt låga till nästan lika höga som på huvudcykelstråk. Utformningen ska anpassas till den situation som råder, den mängd cyklister som förväntas och den mängd gående som förväntas.

Rekreationscykelvägar

Rekreationscykelvägar används primärt för att ta sig till utflyktsmål eller för motion och naturupplevelser, och är inte tänkta att användas för vardagsresor. Dessa kan t ex vara belagda med grus och behöver inte ha optimal drift året runt.



Figur 6.
Klassificering av gc-vägar och -banor i Södertälje tätort. **Mörkblått:** Huvudcykelstråk. **Ljusblått:** Planerade huvudcykelstråk. **Rött:** Lokala cykelvägar och cykelbanor. **Grönt:** Rekreativcykelvägar. **Rosa:** Planerade lokalcykelvägar och -banor. **Svart:** Utpekade regionala cykelstråk. **Streckat svart:** Utredningsstråk för regionala cykelstråk. **Lila:** Behov av cykelväg längs annans väg. **Grått:** Bilvägar och gator. Copyright grundkarta: Lantmäteriet



Figur 7.
Klassificering av gc-vägar och -banor i Järna tätort.

Dimensionerande situationer

De dimensionerande situationerna är utgångspunkten för riktlinjerna för utformning. T ex innebär den dimensionerande situationen att cyklisten ska kunna hålla en viss hastighet att cykelbanan behöver ha en viss bredd, en viss minsta kurvradie och en viss sikt.

Dimensionerande situation	Huvudcykelstråk	Lokalcykelnät	Rekreativcykelvägar
Hastighet	25 km/h på sträcka mellan korsningspunkter	15 km/h på sträcka mellan korsningspunkter	Inga krav
Framkomlighet och flyt	Minsta medelhastighet 15 km/h på en sträcka på 2000 m. Vid korsningar med bilvägnätet ska cyklister ha en hög prioritering i gaturummet. Cyklister ska separeras från gående.	Inga krav	Inga krav
Möjlighet till säkra omcyklingar och möten	Möjlighet till säker omcykling samtidigt som möte sker med en cyklist och en fotgängare	Möjlighet till möte med två fotgängare	Inga krav
God komfort	En cykel med välpumpade däck och tunga lastcyklar ska kunna framföras med god komfort. Ojämheter och kanter ska minimeras.	Cykeln ska kunna framföras med god komfort. Ojämheter och kanter ska minimeras.	Cykeln ska kunna framföras med godtagbar komfort. Lastcyklar ska ej behöva lyftas.
God orienterbarhet	Stråket ska vara lätt att följa. Cyklisten ska veta riktningen mot stora målpunkter.	Stråket ska vara lätt att följa. Cyklisten ska veta riktningen mot stora målpunkter.	Stråket ska vara lätt att följa. Cyklisten ska veta riktningen mot vissa relevanta målpunkter.
Genhet	God koppling mellan målpunkter	Inga krav	Inga krav
Trafiksäkerhet	Fasta hinder ska minimeras. Konfliktpunkter med huvudvägnät ska vara säkrade. Beläggningen ska vara jämn och hålla god friktion året runt.	Fasta hinder ska minimeras. Konfliktpunkter med huvudvägnät ska vara säkrade. Beläggningen ska vara jämn och hålla god friktion året runt.	Konfliktpunkter med huvudvägnät bör vara säkrade. Beläggningen ska vara jämn och hålla god friktion året runt, undantag kan göras i grönområden.
Trygghet	Cyklisten ska, utifrån belysning, sikt och trafiksituation, känna sig trygg.	Cyklisten ska, utifrån belysning, sikt och trafiksituation, känna sig trygg.	Cyklisten ska, utifrån trafiksituation, känna sig trygg.

Riktlinjer för utformning

Sträckor

Riktlinjerna nedan anger minimikrav. Finns möjlighet till t ex större bredder är detta oftast önskvärt, då ökade bredder ger högre standard. Lokalcyklennät där större mängder cyklister väntas bör få en högre dimensionering. För skiljeremsa mellan motortrafiken och gång- och cykeltrafiken gäller att denna bör vara bredare ju högre hastigheterna för motortrafiken är.

En ytterligare aspekt som bör tas i beaktande är lutning. I möjligaste mån bör onödiga höjdskillnader undvikas. En cykelbana bör inte ha större lutningar än den bilväg som löper parallellt. För huvudcykelstråken är detta särskilt viktigt.

	Huvudcykelstråk	Lokalcyklennät	Rekreativcykelvägar
Bredd dubbelriktad cykelbana	2,6 m (Obs, ej inkl gångyta och sidoområden)	2 m (Obs, ej inkl gångyta och sidoområden) Oseparerad gc-bana: 3 m (ej inkl sidoområden)	2 m (Obs, ej inkl gångyta och sidoområden)
Bredd enkelriktad cykelbana (Ej inklusive sidoområden)	1,7 m	1,3 m	1 m (minimum, högre bredd rekommenderas)
Separering från biltrafik	Alltid. Vid hastigheter om 30–60 km/h: Kantsten och skiljeremsa 0,3 m eller fysisk barriär (staket, räcke eller dylikt). Vid hastigheter 60 km/ eller högre: Skiljeremsa 0,5–1 m samt räcke.	Cykling kan ske i blandtrafik vid upp till 30 km/h. Vid 60 km: Kantsten och skiljeremsa 0,5–1 m eller fysisk barriär. Vid hastigheter 70 km/h eller högre: Skiljeremsa 0,5–1 m samt fysisk barriär.	Samma som för lokalcyklennät
Separering från fotgängare	Alltid. Med målad linje, avvikande material, färg, eller skiljeremsa	Alltid, förutsatt att det är möjligt utifrån trafiksituationen. Med målad linje, avvikande material, färg, eller skiljeremsa.	Ej krav. Rekommenderas vid höga flöden av fotgängare samt vid skymd sikt
Separering av körriktning	Vid förväntade maxtimmesflöden på över 500 cyklister/timme, vid skymd sikt i kurva och i tunnlar	Ej krav	Ej krav
Linjeföring	Mjuk linjeföring. Minsta kurvradie 40 m på sträcka	Mjuk linjeföring eftersträvansvärd	Ej krav
Siktsträcka	Cyklisten ska alltid ha en siktsträcka på minst 35 m i det mest ogynnsamma läget på cykelbanan	Cyklisten ska alltid ha en siktsträcka på minst 20 m i det mest ogynnsamma läget på cykelbanan	Cyklisten ska alltid ha en siktsträcka på minst 20 m i det mest ogynnsamma läget på cykelbanan
Underlag	Slätt, såsom asfalt, med mjuka nivåskillnader.	Slätt, såsom asfalt. Mjuka övergångar i nivåskillnad eftersträvas, fasad kantsten bör undvikas i största möjliga mån.	Inga krav, utöver möjlighet till god drift. Nivåskillnader ska utformas så att de ej försämrar för tunga cyklar
Sidoområden	Säkra sidoområden på minst 0,5 m.	Säkra sidoområden på minst 0,3 m	Säkra sidoområden på minst 0,3 m
Belysning	Helst egen anpassad belysning. Spillbelysning från gata godtagbart om denna är väl anpassad för att även lysa upp gc-vägen	Egen belysning eftersträvansvärd, spillbelysning från gata godtagbart	Ej krav

Korsningspunkter

Korsningspunkter är viktiga, då deras utformning påverkar cyklisternas säkerhet och framkomlighet. Generellt så behöver de oskyddade trafikanterna prioriteras högre i gaturummet. Speciellt längs huvudcykelstråken bör de prioriteras högt gentemot biltrafiken.

Vid passager kan små detaljer göra stor skillnad. T ex orsakar även fasade kantstenar obehag för cyklisten och är extra besvärligt med lastcyklar och med välpumpade däck. Höjdskillnader bör därför utformas på ett mjukt sätt för cyklisterna.

Längs huvudcykelstråken bör passager utformas som cykelöverfarter, om förutsättningarna för detta finns.

Alla passager kan dock inte få hastighetsdämpande åtgärder och det kan inte vara för många i följd. Detta då det påverkar framkomligheten för räddningstjänst och busstrafiken. Passager nära skolor och längs gc-banor som används av många barn och ungdomar bör prioriteras.

	Huvudcykelstråk	Lokalcykelnät	Rekreativscykelvägar
Säkerhet	Vid korsning med huvudvägnät: Säkring till 30 Vid korsning med sidogata och vid infarter: genomgående kantstöd	Vid korsning med huvudvägnät: Säkring till 30 Vid korsning med sidogata och vid infarter: genomgående kantstöd	Vid korsning med huvudvägnät: Säkring till 30
Separering från fotgängare	Krav	Eftersträvansvärt	Ej krav
Korsning med huvudvägnät	Hastighetssäkrad upphöjd passage om befintlig passage har låg trafiksäkerhetsstandard ⁹	Hastighetssäkrad passage om befintlig passage har låg trafiksäkerhetsstandard	Hastighetssäkrad passage om befintlig passage har låg trafiksäkerhetsstandard
Korsning med lokalgata	Upphöjd passage med ramp eller genomgående kantstöd	Upphöjd passage eller mjukt nersläpp till körbanan och målning	Inga krav
Utmynnande sidogata	Upphöjd passage med genomgående kantstöd	Upphöjd passage eller mjukt nersläpp till körbanan och målning	Inga krav
Korsande infart	Upphöjd passage med genomgående kantstöd	Upphöjd passage eller mjukt nersläpp till körbanan och målning	Inga krav
Passage vid cirkulationsplats	Utrymme för väntande bil mellan passagen och cirkulationen.	Utrymme för väntande bil mellan passagen och cirkulationen ska eftersträvas	Inga krav
Planskild korsning	Vid höga flöden av biltrafik samt nära skolor.	Vid mycket höga flöden av biltrafik samt nära skolor.	Inga krav.
Signalreglerad korsning	Automatisk detektering för cyklister. Mjuka ramper till körbanan eller upphöjning. Tillräckligt med utrymme för väntande cyklister. Viloräcke eller fotstöd för väntande cyklister.	Mjuka ramper till körbanan eller upphöjning.	Inga krav

⁹ Se Hastighetsplan för Södertälje tätort och Hastighetsplan Järna

Parkering

P-tal för cykel finns dels i Parkeringsstrategi för stadskärnan, och dels i kommande parkeringsstrategier för övriga delar av kommunen.

Olika situationer ställer olika krav på utformningen av cykelparkeringen. Liksom för cykelnätet har vi kopplat riktlinjerna för utformning till olika klasser av cykelparkering. Dessa är följande:

Korttidsparkering

Vid t ex butiker, restauranger eller som besöksparkering vid bostäder. Cykeln ska stå där en kort stund, eller i ett par timmar på sin höjd. Då ärendet är kort är det viktigast att cykelparkeringen är placerad nära målpunkten, och att det är smidigt att låsa fast den. Väderskydd är inte lika viktigt.

Långtidsparkering

Dessa finns t ex vid arbetsplatser, skolor och kollektivtrafikknutpunkter. Här ska cykeln kunna stå säkert över dagen. Det är viktigt att cykeln är skyddad från stöld, från väder och vind, och att platsen känns säker att vistas på. Närhet till målpunkt är inte lika viktigt, men placeringen ska inte vara oskäligt långt från målpunkt.

Säker parkering

Här ska cykeln kunna stå över natten, eller i flera dygn i följd. Exempel på dessa platser är vid bostaden och vid tågstationer. Dessa parkeringar ska helst vara inomhus, i förråd eller bakom höga staket dit endast personer med nyckel eller passerkort kan komma in. Det måste dock fortfarande vara smidigt att ta sig in och ut med både vanlig cykel och lastcykel. Tex ska trappor, branta ramper och tunga dörrar utan dörröppnare undvikas.

	Korttidsparkering	Långtidsparkering	Säker parkering
Närhet till målpunkt	Max 25 m	Max 100 m	Max 150 m
Väderskydd	Ej krav	Krav	Krav
Stöldsäkerhet	Möjlighet till ramlås	Möjlighet till ramlås	Möjlighet till ramlås. Nyckel eller passerkort för att komma in i parkeringen
Belysning	Ja, spilljus ok	Ja, anpassad belysning	Anpassad belysning
Faciliteter	Ej krav	Vid parkeringar med mer än 35 platser bör cykelpump finnas	Vid parkeringar med mer än 35 platser bör cykelpump finnas. Möjlighet att ladda elcyklar. Vid stora parkeringar i strategiska lägen ska toaletter, dusch och omklädningsrum finnas (gäller ej boendeparkering).

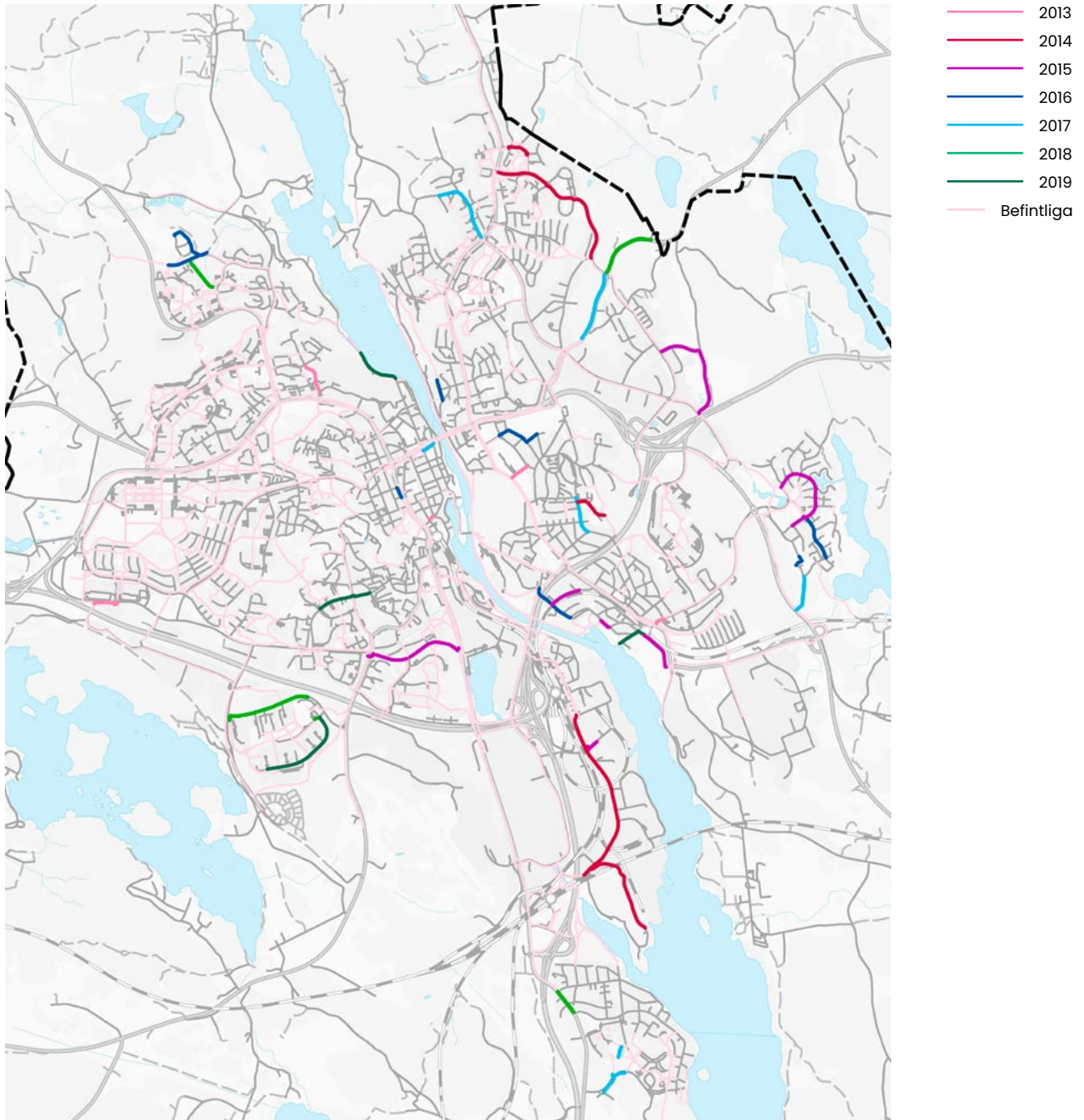
Riktlinjer för drift och underhåll

	Huvudcykelstråk	Lokalcykelnät	Rekreationscykelvägar
Vinterväghållning	Plogning eller sopsaltning påbörjas vid 2 cm snö.	Plogning vid 3 cm snö	Inga krav
Maskinsopning under barmarkssäsong	Sopning minst en gång varannan månad samt extra vid behov Glaskross tas bort omgående	Extra sopning vid lövfällning och vid behov Glaskross tas bort omgående	Extra sopning vid lövfällning och vid behov Glaskross tas bort omgående
Sandupptagning	Sopning när väderleksprognosen visar mildt väder under 10 dygn framåt Klart senast 1:a maj	Klart senast 1:a maj	Inga krav
Tillsyn av vägmärken och markeringar	En gång varje halvår	En gång per år	Inga krav
Tillsyn av vegetation samt siktröjning	Två gånger per säsong	En gång per säsong	En gång per säsong

Utöver det som redogörs i tabellen är följande aspekter viktiga:

- Sprickor och potthål bör åtgärdas skyndsamt, så att de inte orsakar skada på trafikanter eller leder till vägsador
- Lagningar på cykelbanor ska vara väl utförda, då kanter och ojämnheter kan orsaka olyckor samt kan leda till stående vatten, isbildning och vägsador
- Cykelvägar behöver sopas mer frekvent än bilvägar, då bilvägen rensas "automatiskt" på skräp på grund av motortrafikens hastighet och tyngt. Rullgrus och vassa föremål leder till halkolyckor och punkteringar, och kan ge allvarliga skador på den trafikant som råkar ut för detta
- Beläggningsunderhåll som förbättrar avrinningen är mycket viktig, såsom att se efter gräskanter. Stående vatten blir till blankis på vintern, och kan leda till allvarliga halkskador

Bilaga 1 – Utbyggnad sedan förra cykelplanen



Utyggnad sedan 2013, Södertälje tätort. Copyright grundkarta: Lantmäteriet



- 2013
- 2014
- 2015
- 2016
- 2017
- 2018
- 2019
- Befintliga

Utbyggnad sedan 2013, Järna. Copyright grundkarta: Lantmäteriet



Utbyggnad sedan 2013, Valla och Ekeby. Copyright grundkarta: Lantmäteriet



Utbyggnad sedan 2013, Mölnbo.
Copyright grundkarta: Lantmäteriet



Utbyggnad sedan 2013, Hölö.
Copyright grundkarta: Lantmäteriet

Bilaga 2 – Relaterade mål och styrdokument

Globalt:

Agenda 2030

Kommunens hållbarhetsarbete utgår från Agenda 2030, ett övergripande och framåtsyftande globalt, nationellt och lokalt åtagande som öppnar nya möjligheter för långsiktigt hållbar ekologisk, social och ekonomisk utveckling. Hållbar utveckling innebär "en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov".

Följande av de globala målen har särskilt stor bäring på cykelplanen:

- Mål 3: Säkerställa att alla kan leva ett hälsosamt liv och verka för alla människors välbefinnande i alla åldrar.
 - Delmål 3.6: Till 2020 halvera antalet dödsfall och skador i trafikolyckor i världen.
- Mål 11: Städer och bosättningar ska vara inkluderande, säkra, motståndskraftiga och hållbara.
 - Delmål 11.2: Senast 2030 tillhandahålla tillgång till säkra, ekonomiskt överkomliga, tillgängliga och hållbara transportsystem för alla. Förbättra trafiksäkerheten, särskilt genom att bygga ut kollektivtrafiken, med särskild uppmärksamhet på behoven hos människor i utsatta situationer, kvinnor, barn, personer med funktionsnedsättning samt äldre personer.
 - Delmål 11.6: Till 2030 minska städernas negativa miljöpåverkan per person, bland annat genom att ägna särskild uppmärksamhet åt luftkvalitet samt hantering av kommunalt och annat avfall.
- Mål 13: Vidta omedelbara åtgärder för att bekämpa klimatförändringarna och dess konsekvenser.

Nationellt:

Nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling

Den nationella strategin ger uttryck för regeringens ambitioner inom cykling med inriktning på att hjälpa berörda aktörer att ta sitt ansvar. Den ska fungera som en plattform för det fortsatta gemensamma arbetet och ska både följas upp och vidareutvecklas.

I den nationella cykelstrategin pekas fem insatsområden ut för arbetet med ökad och säker cykling. Dessa är:

- Lyft cykeltrafikens roll i samhällsplaneringen.
- Öka fokus på grupper av cyklister.
- Främja en mer funktionell och användarvänlig infrastruktur.
- Främja en säker cykeltrafik.
- Utveckla statistik och forskning.

Nationella klimatmål

Sverige har ett klimatpolitiskt ramverk som består av tre delar: klimatlag, klimatmål och ett klimatpolitiskt råd. Det nationella klimatmålet är att växthusgasutsläppen från verksamheter som inte ingår i systemet för handel med utsläppsrätter ska vara noll (netto) år 2045. Ett specifikt mål är att utsläppen från inrikes transporter (förutom inrikesflyg) ska ha minskat med 70 procent senast till år 2030, i jämförelse med 2010 års nivå.

Regionalt:

RUFS 2050

I regionplanen RUFS 2050 finns fyra mål som beskriver hur regionen ska vara år 2050, och delmål som beskriver vad som ska uppnås till år 2030. Det finns även regionala prioriteringar för varje mål, som beskriver vad regionens aktörer ska göra under 2018–2026, samt regionala ställningstaganden.

Följande mål, delmål och regionala prioriteringar har starkast bäring på cykelplanen:

Mål 1: En tillgänglig region med god livsmiljö	Mål 2: En öppen, jämställd, jämlik och inkluderande region
<p>Delmål 3. Andelen av länets invånare som upplever besvär av trafikbuller och dålig luftkvalitet ska inte öka.</p> <p>Regionala prioriteringar:</p> <p>Under åren 2018–2026 arbetar regionens aktörer med att:</p> <ul style="list-style-type: none"> Styra mot ett transporteffektivt samhälle 	<p>Delmål: 1. Skillnaderna i förväntad medellivslängd mellan olika socioekonomiska grupper och kommuner i länet ska minska och medellivslängden ska öka för samtliga.</p> <p>Regionala prioriteringar:</p> <p>Under åren 2018–2026 arbetar regionens aktörer med att:</p> <ul style="list-style-type: none"> Nå en jämlik och förbättrad folkhälsa och bidra till att sluta hälsogapet
Mål 4: En resurseffektiv och resiliënt region utan klimatpåverkande utsläpp	
<p>Delmål:</p> <ol style="list-style-type: none"> De årliga direkta utsläppen av växthusgaser ska vara mindre än 1,5 ton per invånare och utsläppen av växthusgaser ur ett konsumtionsperspektiv ska halveras. Den årliga energianvändningen per invånare ska minska kontinuerligt till under 16 MWh, och regionens energiproduktion ska vara 100 procent förnybar. Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna ska öka med 5 procentenheter i jämförelse med 2015, och minst 70 procent av alla resor inom länet ska ske med gång, cykel och kollektivtrafik, och cykelandelen ska vara 20 procent i enlighet med den regionala cykelplanen. <p>Regionala prioriteringar:</p> <p>Under åren 2018–2026 arbetar regionens aktörer med att:</p> <ul style="list-style-type: none"> öka de eldrivna person- och varustransporterna utveckla klimat- och resurseffektiva attraktiva regionala stadskärnor. 	

Förbättrade möjligheter att cykla, och att byta från cykel till kollektivtrafik lyfts upp i de regionala planeringsprinciperna. Det är även centralt för utvecklingen av transportsystemet och resandet. Det lyfts fram att bebyggelsens utformning, i kombination med tillgången till en väl utbyggd cykelinfrastruktur, har stor betydelse för valet att cykla. Förbättrade möjligheter för cykling lyfts upp i följande regionala ställningstaganden:

- Effektivisera vägtransportsystemet och balansera efterfrågan
- Utveckla en regional samsyn om åtgärder för att klara klimatmålen samt minska trängseln och den lokala miljöpåverkan
- Planera för ett resurseffektivt transportsystem
- Utveckla och prioritera gång- och cykeltrafiken
- Planera bebyggelse och infrastruktur med gång- cykel- och kollektivtrafiken som norm
- Planera utifrån hur invånarna rör sig

Regionalt ställningstagande: Utveckla och prioritera gång- och cykeltrafiken

Gång- och cykeltrafiken måste få bättre förutsättningar än i nuläget för att bli attraktiva och konkurrenskraftiga färdmedelsval. Det behövs också ett ökat fokus på kombinationer av flera färdmedel i samma resa, där gång och cykel kan vara en del av hela resan tillsammans med framför allt kollektivtrafik. Målpunkter och bytespunkter behöver förses med cykelparkeringar av god standard. Åtgärder krävs för att integrera cykeln med övriga färdmedel och med goda smidiga byten, goda cykelförbindelser till kollektivtrafikens bytespunkter samt attraktiva cykelparkeringar och låne-cykelstationer.

För att öka cykelns attraktionskraft behövs också ett sammanhängande regionalt cykelvägnät av hög standard, med väl fungerande drift och underhåll. Ambitionen bör vara att alla cyklister ska ha möjlighet att cykla under alla tider på dygnet, året runt. I ett 2050-perspektiv krävs att det regionala cykelvägnätet utvecklas ytterligare för att svara upp mot framtida behov. Cykelvägnätet måste kompletteras med ytterligare cykelstråk för att binda samman framtida regionala målpunkter. Det behöver även kompletteras med nya kopplingar som möjliggör för snabba och gena cykelresor, exempelvis i form av cykelbroar över vattendrag, och som gör cykeln till ett attraktivt alternativ till bilen och kollektivtrafiken.

RUFS 2050 – Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, s 143

Regional cykelplan för Stockholms län

Den regionala cykelplanen från 2014 togs fram i samarbete mellan Trafikverket, Stockholms läns landsting, Länsstyrelsen, kommunerna i Stockholms län och ett antal intresseorganisationer. Den utgör underlag för utbyggnad av regionala cykelstråk för arbetspendling under åren 2014–2030, och är en grund för samverkan för ökad cykling i länet. Målet är att cykelresorna år 2030 ska utgöra minst 20 procent av resorna i länet. Tre stråk som är kopplade till Södertälje pekas ut som saknade länkar: Norsborg – Södertälje, Södertälje – Järna och Södertälje – Nykvarn.

Vision:

Smidigt - det ska vara enkelt att ta sig fram med cykel i länet

Smart - cyklisten får vardagsmotion samtidigt som resandet inte belastar miljön

Säkert - cykelvägarna utformas så att alla trafikanter känner sig trygga och inte kommer till allvarlig skada

Målbild för framtida cykeltrafik:

Bra utbud av cykelvägar: Regionalt cykelvägnät för arbetspendling byggs ut för gena och snabba cykelresor. Det regionala nätet bör vara färdigställt år 2030 och kompletteras med lokala och mellankommunala cykelvägar. Turism- och rekreationscykling utvecklas successivt.

Enkelt att planera cykelresan: Bra och lättillgänglig information ska finnas om cykelresande.

Lätt att hitta under resans gång: Cykelstråk utformas så att de är lättorienterade och förses med bra vägvisning och trafikinformation.

Säkert och tryggt för alla trafikanter: Trafikmiljöer ska vara trafiksäkert utformade och cykelbanor vara i gott skick med hög kvalitet på driften.

Enkelt att kombinera cykel med kollektivtrafik: Bra kopplingar till kollektivtrafik, tillgång till hyrcyklar vid större kollektivtrafikknutpunkter. Det ska vara möjligt att ta med cykel på längre tågsträckningar utanför rusningstid.

Gott om cykelparkering: Bättre och utökade parkeringsmöjligheter i anslutning till kollektivtrafik, vid bostäder, arbetsplatser och i centrumområden.

Regional cykelplan för Stockholms län, s 11–12

Kommunala styrdokument:

Översiktsplan

I Framtid Södertälje, Översiktsplan 2013–2030 behandlas cykeltrafik i kapitlet Hållbart transportsystem och resande.

Utvecklingen av ett hållbart transportsystem innebär att biltrafikens andel av transportarbetet måste minska till fördel för gång-, cykel- och kollektivtrafik. [...]

Kommunens målsättning är att kraftigt öka resandet med kollektivtrafiken samt gång- och cykeltrafiken. Kommunens struktur i form av befintliga bostäder och arbetsplatser kommer att under lång tid utgöra en stor andel av bostads- och arbetsplatsbeståndet. Det innebär att det är av central vikt att dels investera i förbättrade möjligheter att gå, cykla och åka kollektivt och dels att bedriva ett kommunikativt arbete med att presentera dessa förbättringar i syfte att få fler att inte åka bil.

Framtid Södertälje – Översiktsplan 2013–2030, s 71

Riktlinjer för hållbart transportsystem:

- 4.3.1 Ett aktivt påverkansarbete mellan de olika aktörerna på trafikområdet ska ske i syfte att minska andelen persontransporter med bil och öka andelen gående, cyklande och kollektivt resande samt att verka för att godstransporterna blir effektivare och miljövänligare
- 4.3.2 Vid utveckling av nya bostads- och arbetsområden inom kommunen ska dessa ske på sådana platser där det finns goda förutsättningar för att gå, cykla och resa med kollektivtrafik till viktiga målpunkter.
- 4.3.3 I kommunens planering ska prioriteringen vara i ordningen gående, cyklister, spårbunden kollektivtrafik, annan kollektivtrafik och biltrafik.
- 4.3.4 Trafikmiljön ska utformas så att den upplevs som en integrerad del av staden och den ska vara anpassad till vad människa och miljö tål
- 4.3.5 För att öka användningen av cykel ska cykelnätet och cykelparkeringar utvecklas enligt kommunens cykelplan. Fokus bör ligga på att öka vardagspendlingen för cykel. Det bör finnas cykelparkering vid tågstationer och busshållplatser med många resande.

Framtid Södertälje – Översiktsplan 2013–2030, s 75

Trafikstrategin

Trafikstrategin, som antogs år 2017, är en inriktning för trafikplaneringen i Södertälje kommun. Den innehåller målbild, utmaningar och ett antal strategier som visar vad kommunen behöver fokusera på. Strategin 4.4., "Förbättra förutsättningar för gång och cykel" tar upp många aspekter som täcks av denna cykelplan. Detta innefattar uppmaningar om att ta fram ett huvudcykelnät, uppgradera det lokala nätet, se över parkeringar vid kollektivtrafikens knutpunkter och arbeta för cykelgarage på strategiska platser. Den betonar även att kommunikativa och beteendeförändrande insatser behövs.

Hållbara och kapacitetsstarka trafikslag lägger grunden

Alla trafikslag fyller en viktig funktion i Södertäljes framtida trafiksystem. Vi behöver dock prioritera, dels för att gatuutrymmet är begränsat, dels för att uppnå de mål som finns om hur trafiken och samhället ska utvecklas. Genom att prioritera gång, cykel och kollektivtrafik skapar vi förutsättningar för att även den övriga vägtrafiken har tillräckligt god framkomlighet. Det betyder att vi måste underlätta för medborgarna att välja att promenera, cykla eller åka kollektivt. Tillgänglighet för alla är en given utgångspunkt.

Framtidens trafiksystem

År 2040 är det en självklarhet att resa hållbart i Södertälje. Framtidens trafiksystem kännetecknas av flexibilitet och det är enkelt att växla mellan olika trafikslag i ett sammanhållet system. Kommunen har utvecklat en hållbar bebyggelsestruktur och infrastruktur som stimulerar medborgare och företag att resa med kollektivtrafik, cykel och gång. Södertälje fortsätter att växa hållbart och klimatanpassat med stort fokus på att den bebyggda miljön ska skapa förutsättningar för god folkhälsa.

Södertäljes trafikinfrastruktur ska kännetecknas av en god balans mellan trafikslagen. De som bor och arbetar i Södertälje ska ha tillgång till attraktiva, tillförlitliga och hållbara alternativ som är anpassade till en växande stad.

Hållbara resmöjligheter

Satsa på ett mer hållbart resande. Förutsättningarna för de hållbara och yteffektiva transportslagen gång, cykel och kollektivtrafik ska förbättras i takt med att behoven växer. Gång- och cykelvägar är attraktiva, väl underhållna och sammanhängande. (...)

Tillgänglighet för alla

Prioritera de med särskilda behov av tillgänglighet, främst barn, personer med funktionsnedsättning och samhällsnyttiga transporter. Infrastrukturen ska utformas efter deras behov.

Trafikstrategi, Södertälje kommun, s 5

Miljö- och klimatprogram

I Miljö- och klimatprogrammet 2018–2020 nämns cykling i målbilden i kapitlet "Bebyggelse och transporter".

3. Bebyggelse och transporter

Målbild 2030

År 2030 är det självklart att resa hållbart i Södertälje. Kommunen har utvecklat en hållbar bebyggelsestruktur och infrastruktur som stimulerar medborgare och företag att resa med kollektivtrafik, cykel och gång. Gång och cykelvägar är attraktiva, väl underhållna, tillgänglighetsanpassade och sammanhängande. (...)

Miljö- och klimatprogram för Södertälje kommun 2018–2021, s 15

Parkeringsstrategi för Södertälje stadskärna

Parkeringsstrategin för stadskärnan antogs år 2017, och innehåller riktlinjer för arbetet med parkering samt parkeringstal för nyexploateringar. Detta omfattar även p-tal för cykel. Parkeringsstrategin är ett verktyg för att öka tillgängligheten, bidra till mer hållbart resande och i förlängningen även minska de trafikrelaterade problem som idag finns i centrala Södertälje. I strategin finns beskrivningar av hur cykelparkeringar bör utformas och lokaliseras, både vid bostäder och vid verksamheter av olika slag.

Riktlinje - prioritering mellan parkeringsanvändare i stadskärnan

För att bidra till Södertäljes målsättningar med stadskärnan, med fokus på attraktivitet och en högre andel cyklist, bör cykelparkering prioriteras framför bilparkering i stadskärnan. Detta innebär att cykelparkering alltid bör lokaliseras närmare målpunkt jämfört med motsvarande bilparkering.

Parkeringsstrategi Södertälje stadskärna, s 12

Riktlinje – acceptabelt gångavstånd till cykelparkering

Cykelparkering för besökare till stadskärnan (oavsett om det är till handel, arbetsplatser eller bostäder) bör finnas inom 25 meter från målpunkt. Cykelparkering för pendlare vid stationen och arbetande vid arbetsplatser bör finnas så nära stations-/arbetsplatsentré som möjligt och aldrig längre bort än 100 meter.

Parkeringsstrategi Södertälje stadskärna, s 13

Riktlinje – cykelparkering vid flerbostadshus

För boende bör stöldsäker och lättillgänglig cykelparkering anordnas utomhus med väderskydd nära entrén på kvartersmark. Dessutom bör ett antal cykelparkeringar anordnas i förråd som nås från markplan. För besökare bör stöldsäker och lättillgänglig cykelparkering anordnas nära entrén på kvartersmark.

Parkeringsstrategi Södertälje stadskärna, s 17

Riktlinje – cykelparkering vid verksamheter

För verksamheter bör väderskyddad, stöldsäker och lättillgänglig cykelparkering anordnas nära entrén på kvartersmark. Dessutom bör ett antal cykelparkeringar anordnas i cykelrum som nås från markplan. För besökare bör stöldsäker och lättillgänglig cykelparkering anordnas nära entrén på kvartersmark. För att kunna iordningsställa tillräckligt många cykelparkeringar nära entré vid besöksintensiva verksamheter kan en del av behovet anordnas på gatumark. Fastighetsägaren är i samtliga fall ansvarig för anläggandet av cykelparkeringarna.

Parkeringsstrategi Södertälje stadskärna, s 18

Trafiksäkerhetsprogram

Syftet med trafiksäkerhetsprogrammet är att beskriva och analysera trafiksäkerhetsläget samt ta fram strategier med konkreta arbetsområden för att öka trafiksäkerheten i Södertälje tätort. Oskyddade trafikanter utgör majoriteten av de som skadas allvarligt eller avlider i trafikolyckor. Av det totala antalet allvarliga olyckor och dödsolyckor utgör olyckor med oskyddade trafikanter 57 % (fotgängare 43 %, med cykel 14 %) medan andelen i personbil utgör 26 %.

Programmet innehåller fem strategier, som ska bidra till att minska antalet allvarligt skadade och döda i trafiken.

- Öka hastighetsefterlevnaden och respekten för trafikregler
- Bygga ett säkert gång- och cykelvägnät
- Utveckla arbetet med drift och underhåll
- Minska olyckor med tung trafik
- Öka hjälmanvändningen

Varje strategi har mellan två och fyra arbetsområden som konkretiserar vad som behöver göras. Dessa omfattar bland annat att trafiksäkerhet ska prioriteras i stadsutvecklingen, att gång- och cykelpassager ska hastighetssäkras, och att de som går och cyklar ska prioriteras i vinterväghållningen.

Trafiksäkerhetsprogrammet och Cykelplan 2019 kompletterar och stärker varandra. Även cykelplanen syftar till att bygga ett säkert gång- och cykelnät, och att utveckla arbetet med drift- och underhåll. Riktlinjerna i cykelplanen kommer att bidra till trafiksäkerhetsprogrammets måluppfyllnad. En ökad hastighetsefterlevnad och respekt för trafikregler kommer att göra det mer attraktivt att cykla.

Bilaga 3:

Förslag på åtgärder

Åtgärderna har klassificerats utifrån hur pass prioriterade de är.

- **Prio 1:** Åtgärder av stor vikt för att främja cykling, knyta ihop cykelnätet på kritiska punkter, och/eller förbättra trafiksäkerheten på kritiska punkter.
- **Prio 2:** Åtgärder av vikt för att främja cykling, knyta ihop cykelnätet och/eller förbättra trafiksäkerheten.
- **Prio 3:** Åtgärder som inte är kritiska men som bör genomföras på längre sikt eller om tillfälle ges

Åtgärderna som listas är förslag, och kostnaderna är uppskattningar. Det är inte förrän när en åtgärd detaljstuderas som det går att säga om den verkligen är möjlig att genomföra, vilken utformning som är möjlig och lämplig, och vad kostnaden blir. Hur pass snart åtgärden utförs beror på om den kan samplaneras med övriga gatuarbeten såsom beläggningsarbeten, fjärrvärmearbeten, och samordning med övriga stadsbyggnadsprojekt, samt på hur mycket budgetmedel som finns för genomförande av cykelåtgärder.

Kostnadsberäkningar

Den totala investeringskostnaden för alla slags åtgärder som är föreslagna i hela kommunen beräknas vara:

Kostnad totalt:	300 158 000 – 317 658 000
------------------------	----------------------------------

Spannet beror på att det i dagsläget inte går att säga vad kostnaden skulle bli för cykelgarage, då det finns olika slags lösningar för detta.

Södertälje	Kr
Nya länkar:	
<i>Prio 1</i>	51 340 000
<i>Prio 2</i>	75 860 000
<i>Prio 3</i>	24 635 000
Totalt nya länkar	151 835 000
Upprustning av befintliga länkar och belysning	32 570 000
Övriga åtgärder	18 540 000
Kostnad för uppgradering till huvudstråkstandard:	
<i>Prio 1</i>	14 805 000
<i>Prio 2</i>	43 624 000
<i>Prio 3</i>	25 099 000
Totalt kostnad för uppgradering av stråk	83 528 000
Parkering och garage:	3 500 000 – 18 500 000
Totalt, Södertälje:	287 903 000 – 302 903 000¹⁰

Järna	Kr
Nya länkar	5 135 000
Parkering och garage:	1 000 000 – 3 500 000
Totalt:	6 135 000 – 8 635 000

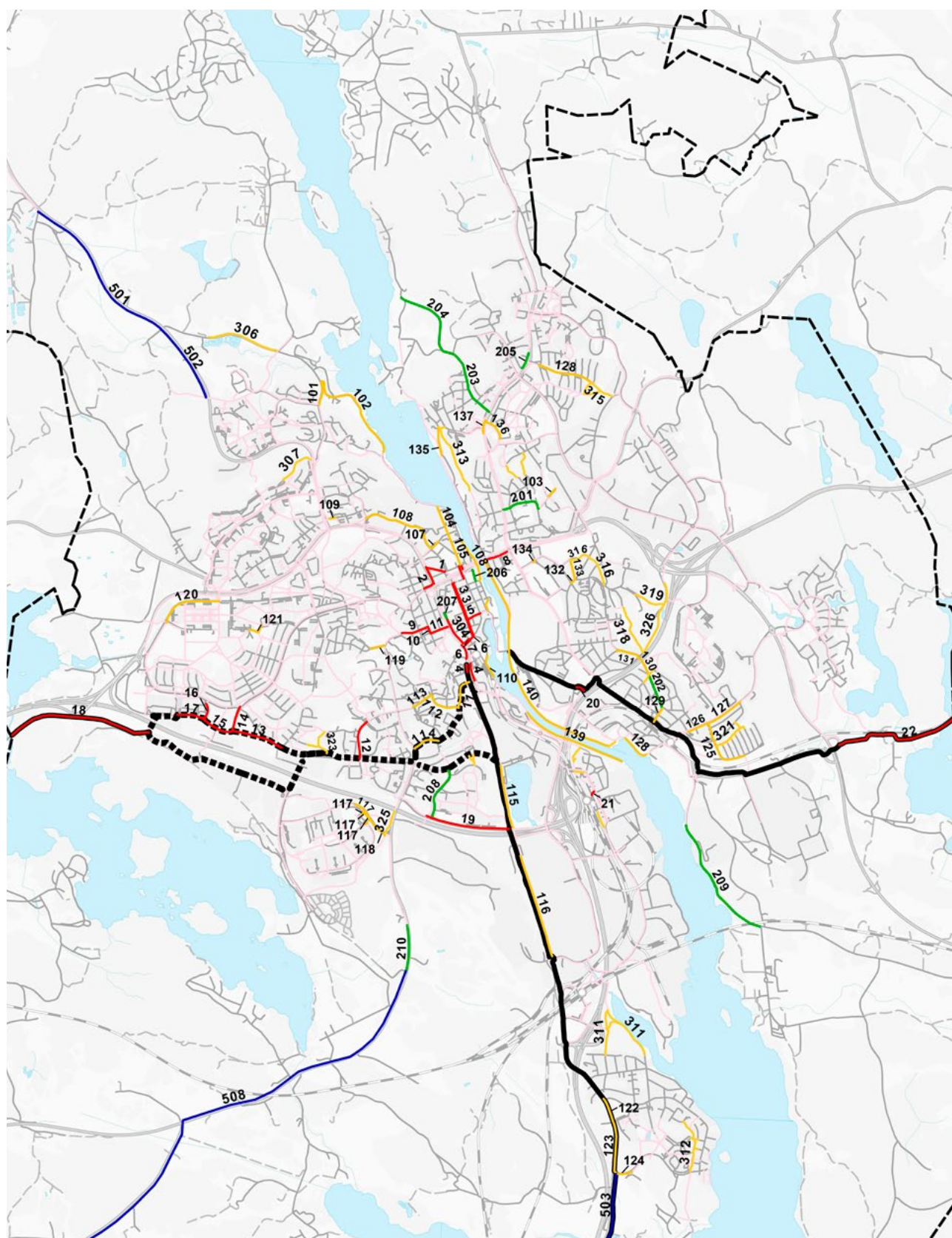
Enhörna	Kr
Nya länkar	950 000
Parkeringar	1 500 000
Totalt:	2 450 000

Hölö-Mörkö	Kr
Nya länkar	1 250 000
Parkering	1 000 000
Totalt:	2 250 000

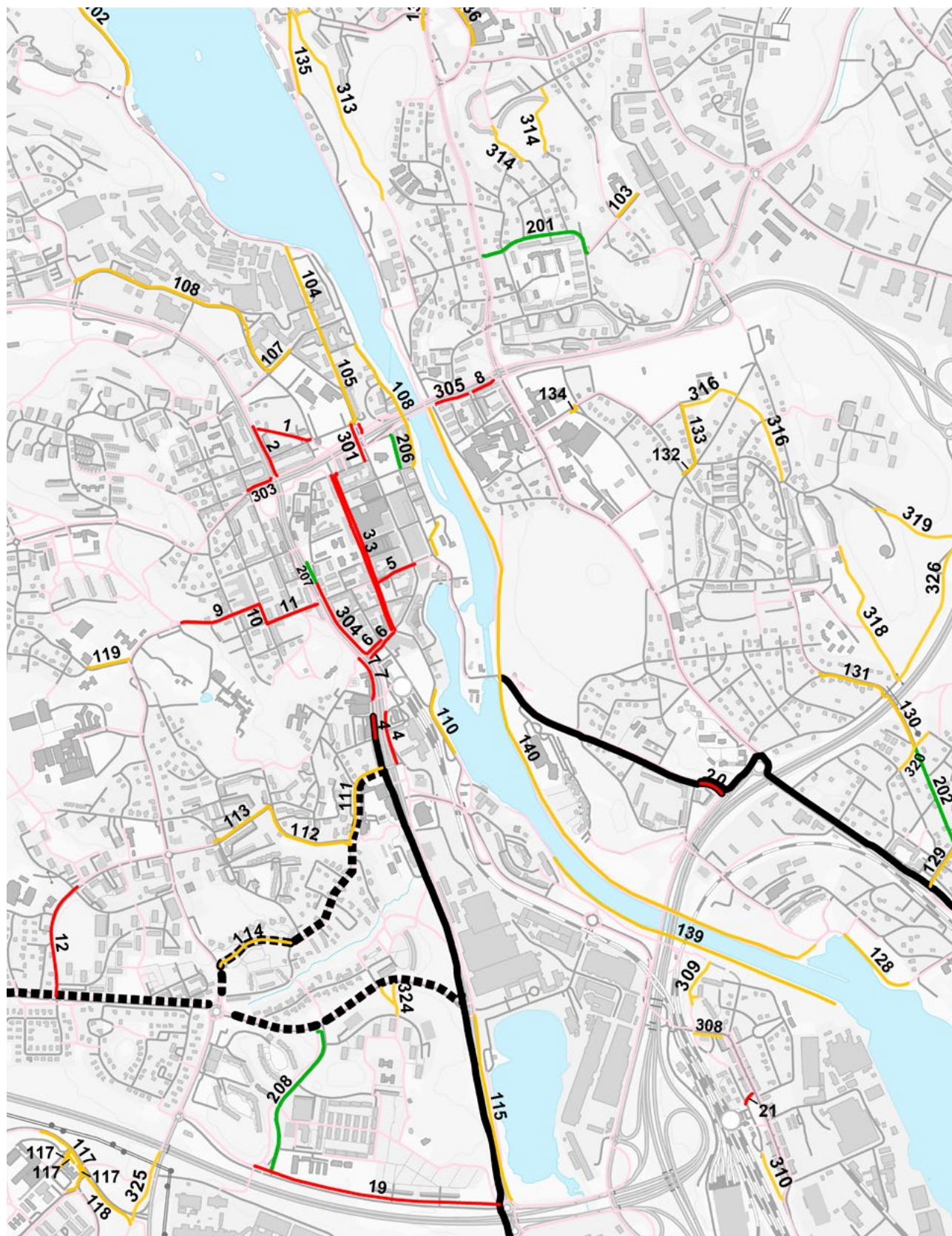
Vårdinge-Mölbo	Kr
Nya länkar	420 000
Parkering	1 000 000
Totalt:	1 420 000

¹⁰ Vissa kostnader ligger i två tabeller. De har i totalsumman bara räknats en gång.

Södertälje



Länkar, upprustning av befintliga sträckor samt sträckor längs annans väg där det finns behov av cykelväg. Copyright grundkarta: Lantmäteriet. **Rosa:** Befintliga cykelvägar. **Svart:** Utpekade regionala cykelstråk. **Streckat svart:** Utredningsstråk för regionalt cykelstråk



Länkar, upprustning av befintliga sträckor samt sträckor längs annans väg där det finns behov av cykelväg, förstoring av Södertälje tätorts centrala delar. Copyright grundkarta: Lantmäteriet

Länkar

Prio	Objekt-nummer	Gata	Del	Kostnad	Beskrivning
1	1	Dalbygatan	Ängsgatan-Forskargatan	1 150 000	Koppling till gc-tunneln under Stockholmsvägen
	2	Ängsgatans västra sida	Dalgatan-Turingegatan	1 800 000	Breddning av gångbanan på västra sidan. Kräver att yta tas från körbanan eller omfördelas från refuger.
	3	Nygatan	Oxbacksgatan-Nedre Torekällgatan	6 500 000	Kräver total omfördelning och omyggnation av gatan
	4	Nyköpingsvägen	Bangatan - Stadshustunneln samt förbi brandstationen	-	Planeras inom projektet Södra stadskärnan. Genomförande beror på projektet och bekostas i så fall inom projektet.
	5	Nedre Torekällgatan	Storgatan - Nygatan	1 000 000	Knyta samman den befintliga cykelbanan på Ekdalsgatan med Nygatan. Kräver att yta tas av körbanan, vilket inte är möjligt så länge det går busstrafik där.
	6	Järnagatan	Lovisinsgatan-Nyköpingsvägen	1 400 000	Påverkas av projekt Nyköpingsvägen och Södertälje C.
	7	Nyköpingsvägen	Västra sidan, Järnagatan - Davidssons gränd	520 000	Redan skyltad som cykelväg, men utformningen är inte anpassad för cykling. Berörs av projektet Södra stadskärnan.
	8	Stockholmsvägen	Polhemsgatan - Erik Dahlbergs väg	750 000	Ta utrymme från lokalgatan parallell med Stockholmsvägen, för att knyta ihop cykelnätet.
	9	Källgatan	Torekällberget - Högbergsgatan	1 120 000	Källgatan är ej bussgata på denna sträcka, breddning borde vara möjlig.
	10	Täppgatan	Källgatan - Övre Torekällgatan	300 000	Behövs för att knyta ihop eventuella gc-banor på Källgatan och Torekällgatan
	11	Övre Torekällgatan	Högbergsgatan - Oxbacksleden	1 855 000	Övre Torekällgatan är ej bussgata, breddning borde vara möjlig. Knyter an mot cykelbanor till centrum och längs Oxbacksleden/Nyköpingsvägen. Förutsätter att kantstensparkering längs del av sträckan försvinner.
	12	Fridenslundsvägen	Lundbygatan - Genetaleden	2 300 000	Knyter ihop gc-bana längs Erikshällgatan med stråken längs Genetaleden.
	13	Genetaleden	Högloftsvägen-Holmfastvägen	2 500 000	Möjliggör för cykling till verksamheterna i Wasa, där det i dagsläget saknas gc-banor på många ställen.
	14	Holmfastvägen	Fritidsvägen-Genetaleden	1 100 000	Möjliggör för cykling till verksamheterna i Wasa, där det i dagsläget saknas gc-banor på många ställen.
	15	Genetaleden	Visirvägen - Holmfastvägen	1 700 000	Möjliggör för cykling till verksamheterna i Wasa, där det i dagsläget saknas gc-banor på många ställen.
	16	Visirvägen	Holmfastvägen - Genetaleden	800 000	Möjliggör för cykling till verksamheterna i Wasa, där det i dagsläget saknas gc-banor på många ställen.
	17	Genetaleden	Coop-Visirvägen	1 450 000	Möjliggör för cykling till verksamheterna i Wasa, där det i dagsläget saknas gc-banor på många ställen.
	18	Gamla banvallen	Hantverkervägen - Almnäs	14 700 000	Regionalt cykelstråk. Samordnas med Nykvarns kommun.
	19	Stålhamravägen	Nyköpingsvägen-Saltskogsvägen	6 000 000	Ny cykelbana bör samordnas med behov av bulleråtgärder.
	20	Grödingevägen	Viksängsleden - Viksängsvägen	500 000	Löper parallellt med Trafikverkets väg. Skulle underlätta då länken skulle minska två sidbyten för cyklister från Grödingevägen som ska upp på bron och vice versa. Det finns idag ett bullerplank på sträckan, på kommunal mark, men det finns utrymme för flytt inåt. Finns även vägvisningstavla som behöver flyttas.
	21	Stationsvägen	Hertig Carls väg - Södertälje Hamn station	400 000	Möjliggöra för cyklister att enkelt ta sig från cykelställen vid stationen och norrut.
	22	Koppling mot Salem	Väg 225 - Salems kommungräns	3 500 000	Anlägga regionalt cykelstråk till Salem. Samordning med Salems kommun.
2	101	Tegelbruksvägen	Porslinsvägen-Linavägen	1 050 000	Bygger på att Linavägen åtgärdas
	102	Linavägen	Tegelbruksvägen - Österviksbacken	5 000 000	Pendlingsstråk för många från Enhörna
	103	Ekensbergsgatan	Stenbergavägen- Nyckelskolan	500 000	Skolväg
	104	Storgatan	Snäckvikshamnen-Kvarnbergagatan	1 300 000	Ingår i projektet Norra stadskärnan
	105	Storgatan	Kvarnbergagatan-Nedre Villagatan	2 300 000	Ingår i projektet Norra stadskärnan
	106	Kvarnbergagatan norra sidan	Forskargatan - Astrabacken	750 000	Ingår i projektet Norra stadskärnan

107	Forskargatan	Kvarnbergagatan - Karlhovsbacken	7 000 000	Bussgata - delvis svårt med utrymmet. Finns redan gc längs halva sträckan men på fel sida. Belysning måste flyttas, hela vägutrymmet omfördelas och vägkroppen ses över.
108	Västra kanalgatan	Jovisgatan - Snäckvikshamnen	4 500 000	Förutsätter att kantstensparkeringar tas bort. Utmanande slänt.
109	Björknäsvägen	Gc-bron - befintlig gc-väg	360 000	Dåligt med utrymme - men viktig för att binda ihop gc-nätet. P-platser måste i så fall tas bort.
110	Saltsjögatan	Vändslingan - Stadsparken	1 500 000	Bredda befintlig gångbana till en cykelbana. Är en viktig koppling in till stadskärnan för cyklister och gående. Omfattas av projektet för yttre Maren.
111	Mariekällgatan	Nyköpingsvägen - Sättersgatan	1 900 000	Norra sidan av Mariekällgatan. Många cyklar på trottoaren idag. För de som kommer från Sättersgatan skulle denna sträckning innebära 2 sidbyten mindre. Yta skulle behöva tas från körbanan, är idag 9,5-8,5 m bred på sträckan.
112	Sättersgatan	Erikshällsgatan-Mariekällgatan	1 600 000	Knyter ihop kommande gc på Erikshällsgatan med den på Mariekällgatan
113	Erikshällsgatan	Liljevalchsgatan-Sättersgatan	1 000 000	Lundbygatan-Liljevalchsgatan gjordes 2018. Liljevalchsgatan - Sättersgatan kvarstår
114	Mariekällgatan	Västergatan-Fribovägen	1 225 000	Saknad länk.
115	Nyköpingsvägen	Vagnmakarvägen - Trafikplats Saltskog	4 000 000	Östra sidan. Förmoligen dyr och komplicerad pga stödmurar. Skulle förbättra möjligheterna till bra snöröjningsrunda.
116	Nyköpingsvägen	Trafikplats Saltskog - Verkstadsvägen	8 000 000	Östra sidan. Förmoligen dyr och komplicerad pga stödmurar. Skulle förbättra möjligheterna till bra snöröjningsrunda.
117	Gröndalsvägen	I höjd med huben - Granövägen	1 000 000	Fortsättning på nylagt gc-stråk, knyter ihop med övriga nätet
118	Gröndalsvägen	Granövägen - Tvetavägen	1 000 000	Dessa två längs Gröndalsvägen möjliggör en bra prioritering
119	Blombackagatan	Västergatan - Blomstervägen	1 100 000	Bredda befintlig gångbana till cykelbana
120	Klockarvägen	Prosten Linders väg-Geneta C	3 500 000	Knyter ihop befintligt cykelnät.
121	Prästgårdsvägen	Utfarten från Prästgårdsvägen 48 - cykelväg mot Bollvägen	925 000	Bredda gångbanan förbi förskolan Pumpan och Kringlaskolan, knyta ihop befintliga cykelvägar
122	Nyköpingsvägen östra sidan	Bränningestrandsvägen -Slåthagsvägen	1 550 000	Del av regionalt cykelstråk
123	Nyköpingsvägen	Slåthagsvägen-Trollsövägen	2 600 000	Del av regionalt cykelstråk
124	Trollsövägen	Nyköpingsvägen-Idrottshallen	800 000	Görs då gc finns hela vägen till trollsövägen längs Nyköpingsvägen
125	Vretensvägen	Glasbergavägen - gc:n över järnvägen	2 975 000	Gc på västra/södra sida av Vretensvägen. Kopplar mot gc-bron över järnvägen till Gärtuna
126	Glasbergavägen	Nedre Egilsvägen-Vretensvägen	1 025 000	Södra sidan av Glasbergavägen
127	Glasbergavägen	Vretensvägen - Övre Egilsvägen	1 850 000	Kan vara svårt på grund av slänt mot fastighet vid busshållplats, stödmur krävs
128	Småbåtshamnen Östertälje	Befintlig cykelväg - Korpudsvägen	1 500 000	Knyta ihop stråket längs kanalen med Igelsta strand
129	Centralvägen	Grödingevägen - Solvägen	780 000	Centralvägen är väldigt bred idag.
130	Solvägen	Sagovägen - Cykelväg vid Mossvägen	390 000	Det finns inte cykelväg på bron idag. Bredda ena gångbanan.
131	Höglandsvägen	Björkbyvägen - Sagovägen	1 550 000	Knyter ihop befintliga och eventuella kommande cykelbanor.
132	Jacob Borgmästares väg	Minnesvägen - Aspegrensvägen	330 000	Knyter ihop befintliga och kommande cykelbanor. Bygger på att ny trafiklösning för korsningen görs
133	Minnesvägen	Jakob Borgmästares väg - Österåtvägen	1 000 000	Finns kommunal mark längs gatan.
134	Rektorsvägen	Fogdetorpsvägen - Rektorsvägen	100 000	Åtgärda kort felande länk framför den kommande multisporhallen. Breddning av cykelytan innanför trädets, flytt av stolpe och anläggande av upphöjd eller målad passage
135	Bergviksgatan	Hansta strand - Bergvik	5 000 000	Komplicerad och dyr då den behöver byggas på bank

	136	Bragevägen	Birkavägen - Brunnsängs centrum	1 200 000	Är idag skyltad som gc-väg, men den norra sidan har inte en utformning anpassad för cyklister. Breddning, anpassade passager, asfaltsremsa eller markeringar för cyklister vid centrum
	137	Birkavägen	Förbi korsning med Telgehusvägen	800 000	Skapa alternativ till otrygg tunnel
	138	Baggåsvägen	Birkavägen - Ormbunksvägen	2 900 000	Skulle även förbättra för gående, då befintlig gångbana är smal
	139	Längs kanalen, västra sidan	Vårdsholmen - Uthamnen	-	Ny gc-väg planerad inom Mälarpjektet, rekreationscykelväg
	140	Längs kanalen, östra sidan	Bergvik - Igelsta strand	-	Ny gc-väg planerad inom Mälarpjektet och projektet Igelsta strand
3	201	Algatan	Ekensbergsgatan - Birkavägen	2 900 000	Bred, idag gatuparkering. Skolväg, knyter an mot bef gc-väg mot skolan och mot Birkavägen. Närtrafik. Kräver att gatuparkeringen försvinner
	202	Solvägen	Centralvägen - Cykelväg vid Mossvägen	2 760 000	Smal gata, kan vara svårt att få till en bra bredd
	203	Ragnhildsborgsvägen	Birkavägen-MälARBADSVÄGEN	3 450 000	Möjliggöra cykling till MälARBADDET
	204	MälARBADSVÄGEN	Ragnhildsborgsvägen-MälARBADDET	2 900 000	Möjliggöra cykling till MälARBADDET
	205	Kristinelundsvägen	Kristinelundsvägen 4-14	1 000 000	Skapa ordentligt cykelstråk så att cyklister och bilister inte behöver dela utrymme. Kan skapas genom breddning av vägen och målning
	206	Mälaregatan	MälARBRON-JOVISGATAN	525 000	Väldigt trångt gaturum
	207	Oxbacksleden	Oxbacksgatan - tunnel under Oxbacksleden	600 000	Skapa en direkt koppling för cyklister längs Oxacksleden, så att cyklister inte behöver cykla via vändslingan. Stödmurar kan behövas pga höjdskillnader
	208	Saltskogsvägen	Genetaleden-Saltskogs centrum	1 750 000	Skapa ett planare alternativ till den befintliga friliggande cykelvägen, vilken har väldigt stora höjdskillnader
	209	Nynäsvägen	Igelstaverket-Hall	6 500 000	Svår väg, smalt vägområde, stora höjdskillnader
	210	Tvetavägen	Gröndal - Römossevägen	2 250 000	Behövs om en eventuell ny gc-länk skulle byggas längs Trafikverkets del av Tvetavägen

Upprustning av befintliga sträckor

Prio	Nytt objekt nr	Gata	Del	Kostnad	Beskrivning
1	301	Storgatan	Kaplansgatan - Nedre Villagatan	720 000	Västra sidan. Bredda samt anlägga asfalterat stråk för cyklister. Är idag skyltad som cykelväg men utformningen signalerar inte att cyklar är välkomna
	302	Storgatan	Mälaregatan - Nedre Villagatan	435 000	Östra sidan. Anlägga asfalterad yta för cyklister förbi busskuren. Idag är allt plattlagt, och det saknas ett nedsläpp för cyklister till körbanan när cykelbanan tar slut
	303	Turingegatan	Ängsgatan - Dalgatan	400 000	Idag skyltad som cykeväg men har ej anpassad utformning. Breddning av gång- och cykelytan, anläggning av asfalterad yta för cyklister, plattor behålls för gående. Kräver flytt av belysningsstolpar, p-automat och skyltar
	304	Oxbacksleden (östra sidan)	Järnagatan - Oxbacksgatan	900 000	Redan skyltad som cykelväg, men utformningen är inte anpassad för cykling. Anläggande av asfalterat stråk för cyklister. Berörs av projektet Södra stadskärnan
	305	Stockholmsvägen	Brofästet - Polhemsgatan	250 000	Separera gående och cyklister genom att markera gångbanan längs med bron som cykelbana och hänvisa gående till gångbanan nedanför. Anlägga asfalterat stråk förbi busskuren, ta av gräsytan bredvid för att kunna bredda den totala ytan där det är smalt
	306	Linavägen	Väg från Kaxberg - Lina naturreservat	500 000	Rusta upp befintlig grusväg, bredda den del av sträckan som är smal, för rekreationscykling till reservatet
	307	Grusväg i Ronna	Skördevägen - tunnel under Enhörnaleden	1 850 000	Asfaltering och belysning av befintliga grusvägar

308	Hertig Carls väg	Södra sidan - Hertig Carls väg nr 20 till övergångsstället vid Vikingavägen	300 000	Finns idag men är smal och grusad
309	Grusväg i Hamn	Heric Carls väg - stråket vid kanalen	1 000 000	Asfaltering och belysning av befintlig grusväg
310	Grusväg i Hamn	Stationsvägen - Uthamnsvägen	825 000	Asfaltering av befintlig grusväg
311	Grusväg i Fågelsången	Varvsvägen - Södertälje Syd - Sydhamnsvägen	3 500 000	Asfaltering och belysning av befintliga grusvägar
312	Grusväg i Pershagen	Båtsmansvägen - Trollsjövägen	3 000 000	Asfaltering och belysning av befintliga grusvägar
313	Grusväg i Bergvik/ Grusåsen	Bergviksgatan - Skogsgatan	3 425 000	Asfaltering av befintlig grusväg
314	Grusvägar i Grusåsen/ Brunnsäng	Solhemsgatan - Bergsättravägen, Utsiktsvägen - Bergsättravägen	1 825 000	Asfaltering och belysning av befintliga grusvägar
315	Grusvägar i Brunnsäng/ Ritorp	Baggåsvägen - Oxelgrensvägen	2 525 000	Asfaltering av befintlig grusväg
316	Grusväg i Rosenlund	Minnesvägen - Jakob Borgmästaresväg - Lundstorpsvägen - Rosenlundsvägen	3 025 000	Asfaltering och belysning av befintliga grusvägar
317	Grusväg i Rosenlund	Aspegrensvägen - Fogdetorpsvägen	550 000	Asfaltering av befintlig grusväg
318	Grusväg i Rosenlund	Sagovägen - Hasselstigen	1 500 000	Asfaltering och belysning av befintliga grusvägar
319	Grusväg i Rosenlund	Österhöjdsvägen - Klastorps backe	1 500 000	Asfaltering och belysning av befintlig grusväg
320	Grusväg i Östertälje	Solvägen - Rännilsvägen	650 000	Asfaltering och belysning av befintlig grusväg
321	Grusväg i Hästhagen	Travarvägen - Vretensvägen	2 450 000	Asfaltering av befintlig grusväg
322	Grusväg nedanför Östertälje	Längs kanalen	500 000	Asfaltering och belysning av befintlig grusväg

Belysning av befintliga sträckor

Prio:	Objekt-nummer:	Område/Gata	Sträckning:	Kostnad
2	323	Västergård - Högloft	Äppelgränd - Pärngränd - Högmovägen	240 000
2	324	Saltskog	Förmansvägen - Genetaleden	100 000
2	325	Hovsjövägen	Motorvägstunneln - Tunnel under Gröndalsvägen	140 000
2	326	Sagovägen	Sagovägen - Klastorps backe	460 000

Behov av cykelväg längs annans väg

Längs följande vägar finns behov av cykelväg:

Prio	Objekt-nummer	Gata	Del
1	501	Väg 522 (Enhörnaleden, Trafikverket)	Malmsjön - Linavägen
1	502	Väg 522 (Enhörnaleden, Trafikverket)	Linavägen - Lina
1	503	Nyköpingsvägen	Pershagen - Järna. Regionalt stråk.

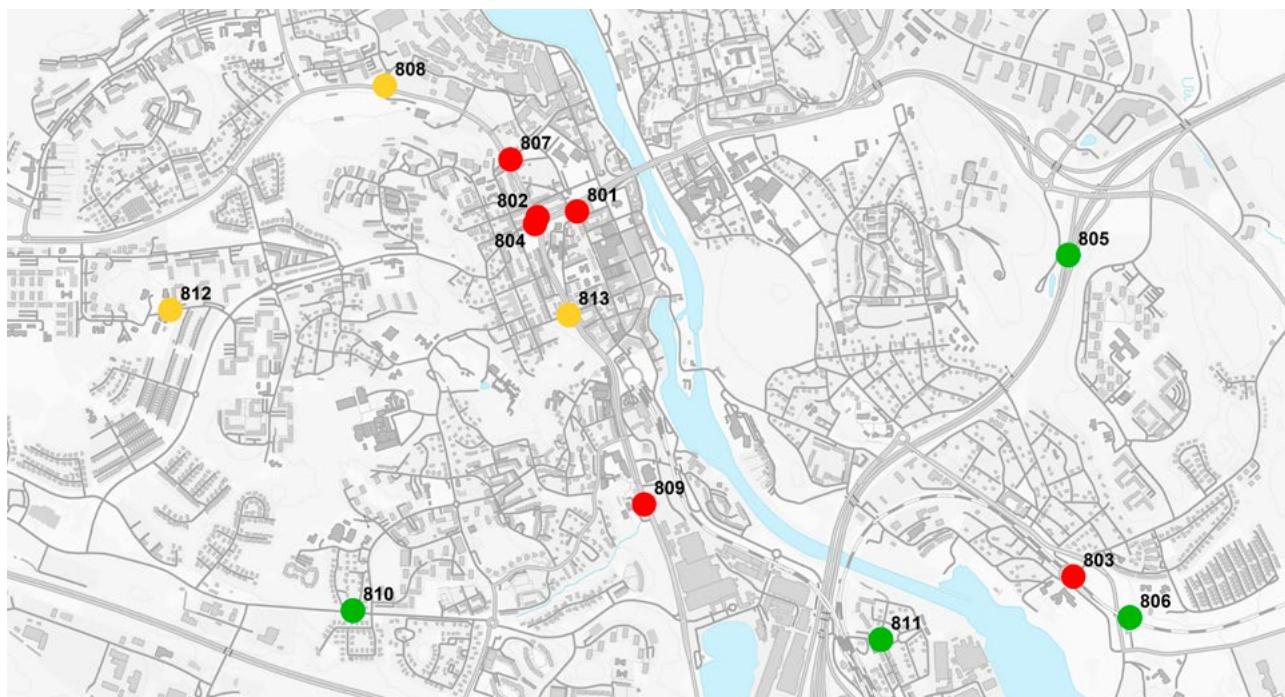
Parkeringar

Prio	Objekt-nummer	Plats	Beskrivning	Kostnad
1	901	Södertälje C	Låsbart cykelgarage	500 000- 3 000 000
1	902	Södertälje Hamn	Låsbart cykelgarage	500 000- 3 000 000
1	903	Östertälje station	Låsbart cykelgarage	500 000- 3 000 000
1	904	Södertälje Syd	Låsbart cykelgarage	500 000- 3 000 000

2	905	Norra stadskärnan	Låsbart cykelgarage	500 000- 3 000 000
1	906	Nära gågatan	Låsbart cykelgarage	500 000- 3 000 000
2	907	Stadshusets entré	Cykelställ med tak	500 000

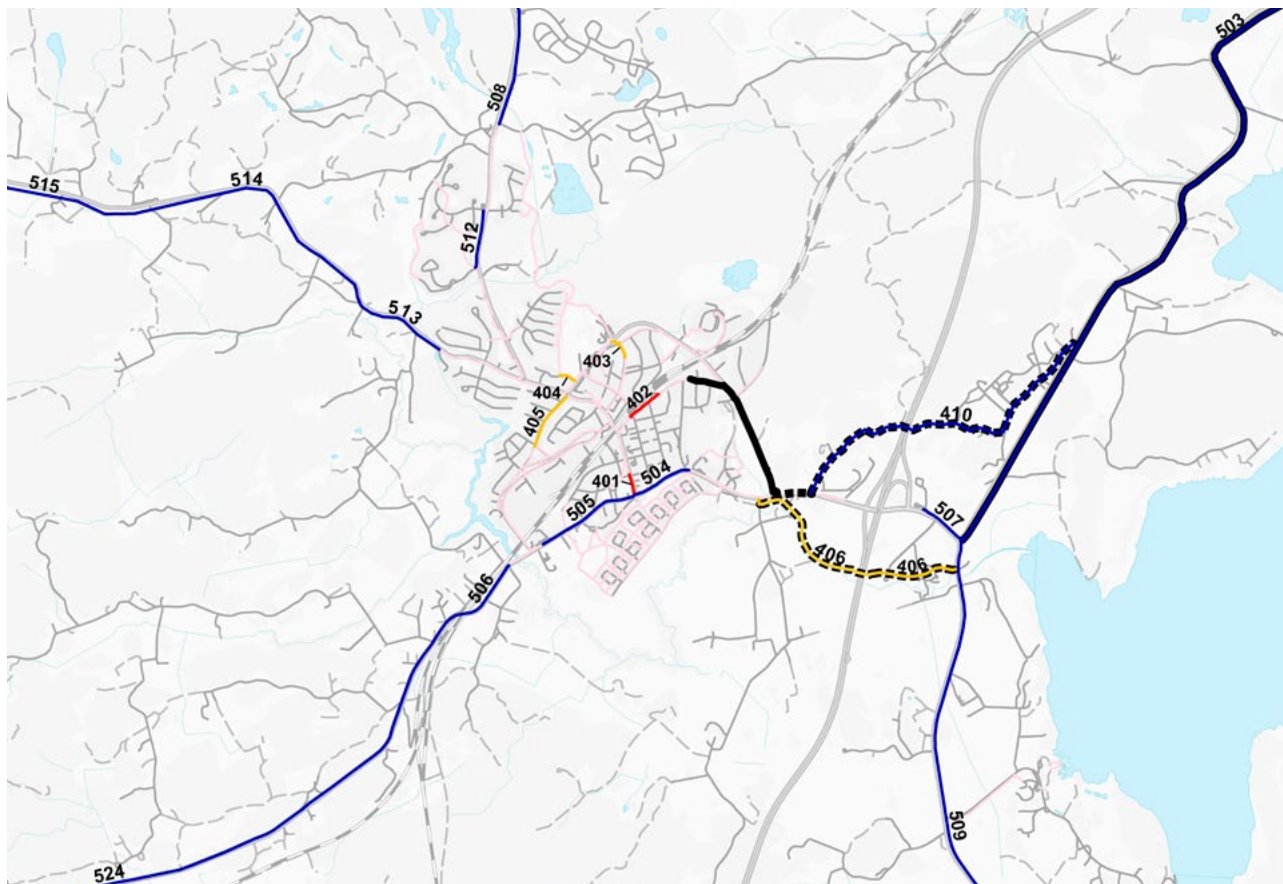
Övrigt

Prio	Objekt-nummer	Plats	Kostnad	Beskrivning
1	801	Ny tunnel under Nygatan	6 000 000	Möjliggöra för enkel passage under Nygatan. Binder ihop befintlig tunnel mot Norra stadskärnan med cykebanan mot Dalparken
1	802	Tunnel under Ängsgatan/Turingegatan	8 000 000	Anlägga tunnel under korsningen.
1	803	Tunnel Östertälje station	2 000 000	Möjliggöra för cykeltrafik att passera under Östertälje station
1	804	Turingekorset	40 000	Anpassa passagen från Dalparken till Ängsgatan för cyklister, genom att måla cykelålt och ordna tryckknapp för cyklister
3	805	Tunneln mellan Fornhöjden och Sagovägen	300 000	Fixa till tunneln under motorvägen. Den är idag liten och mörk, och mycket av ytan upptas av ledningar. Ledningarna behöver flyttas om gc-trafikanter ska få större yta
3	806	Tunnel under järnvägen vid Östertälje	500 000	Smal tunnel. Om möjlighet finns bör utformningen förbättras.
1	807	Ängsgatan - Kvarnbergagatan	40 000	Induktiv slinga för automatisk detektering av cyklister
2	808	Ängsgatan - Karlhavsbacken	40 000	Induktiv slinga för automatisk detektering av cyklister
1	809	Nyköpingsvägen 50 och 52	1 350 000	Gång - och cykelstråket förbi verksamhetsområdet behöver dras på ett synligare och säkrare sätt i förhållande till infarterna och verksamheternas parkeringsytor
3	810	Genetaleden - Soldalsvägen	40 000	Oklar koppling för cyklister vid busskuren. Linjeföringen bör förbättras
3	811	Hertig Carls väg	30 000	Måla cykelpassage över Hertig Carls väg vid Vikingavägen, anpassa kantstenar för cyklister
2	812	Trappa mellan Bollvägen och Prästgårdsvägen	100 000	Ordna alternativ till trappan för cyklister
2	813	Oxbacksleden - Övre Torekällgatan	100 000	Måla cykelbox på Övre Torekällgata och öppna upp för passage med cykel till Nedre Torekällgatan



Övriga åtgärder. Copyright grundkarta: Lantmäteriet

Järna



Copyright grundkarta: Lantmäteriet

Länkar

Prio	Gata	Del	Kostnad	
1	401	Storgatans västra sida	235 000	Ingår i projekt väg 57 E4-Gnesta
	402	Södra Järnvägsgatan	1 600 000	Ingår i ett projekt kring hela miljön runt Järna station
2	403	Löwens väg	1 000 000	Påverkas av planer på nybyggnation i området
	404	Ljungstigen	300 000	Planeras 2020
	405	Tällebyvägen	2 000 000	Färdigställs 2020
	406	Nuvarande grusväg till Saltå	-	Upprustning av grusväg till Saltå samt anläggande av ny stäcka genom Saltå. Ingår i arbetet med Ostlänken

Behov av cykelväg längs annans väg

Längs följande vägar finns behov av cykelväg:

Prio	Gata	Del
1	503	Nyköpingsvägen
	504	Södertäljevägen (Rv 57) (Trafikverket)
	505	Södertäljevägen (Rv 57) (Trafikverket)
	506	Mölnbovägens (Rv57) norra sida, (Trafikverket)
	507	Södertäljevägen (Rv 57) (Trafikverket)
	508	Väg 515
	509	Väg 525 (Trafikverket)
	510	Enskild väg via Håknäs

	511	Väg 525 (Trafikverket)	Väg 57 - Saltå
2	512	Tvetavägen (Trafikverket)	Myrstugevägen - Pärilångsvägen
	513	Nykvarnsvägen (Trafikverket)	Turingevägen - Sandbrink
	514	Nykvarnsvägen (Trafikverket)	Sandbrink - Haganäs
	515	Nykvarnsvägen (Trafikverket)	Haganäs - väg till Ogan
	516	Nykvarnsvägen (Trafikverket)	Väg till Ogan - gräns till Nykvarn

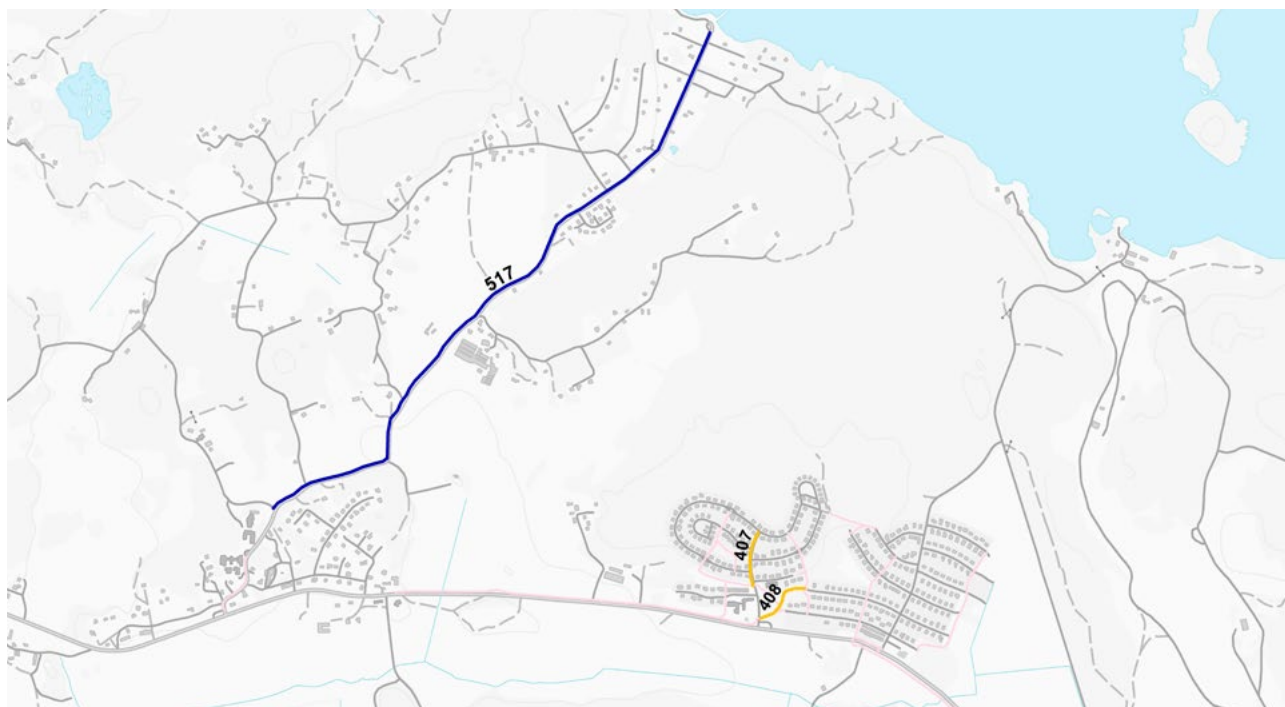
Parkeringar

Prio		Plats	Beskrivning	Kostnad
1	908	Järna station	Låsbart cykelgarage	500 000- 3 000 000
2	909	Storgatans busshållplats	Tak och ramlås	500 000
	910	Fjärilsstigen busshållplats	Tak och ramlås	500 000
	911	Pärilångsvägen busshållplats	Tak och ramlås. Kommunen äger bara mark på västra sidan av vägen.	500 000
	912	Pärilångsberget busshållplats	Tak och ramlås. Kommunen äger bara mark på västra sidan av vägen.	500 000
	913	Skåve busshållplats	Tak och ramlås	500 000
	914	Pillkrog norra busshållplats	Tack och ramlås. Det finns bara tillräckligt med kommunal mark på norra sidan av vägen. Ostlänken?	500 000

Övrigt

Prio	Objekt-nummer	Plats	Beskrivning	Kostnad
2	814	Bro över Kallforsån	Bron behöver bytas ut eller förbättras för att möjliggöra vinterdrift	
	407	Lillångsvägen	Tröskevägen - Odalvägen	300 000
	408	Skogsväg	Ekorrstigen - Lillångsvägen	650 000

Enhörna



Copyright grundkarta: Lantmäteriet

Länkar

Prio		Gata	Del	Kostnad
2	410	Lillängsvägen	Tröskarvägen - Odlarvägen	300 000
	411	Storängsvägen	Lostigen - Mårdstigen	700 000

Behov av cykelväg längs annans väg

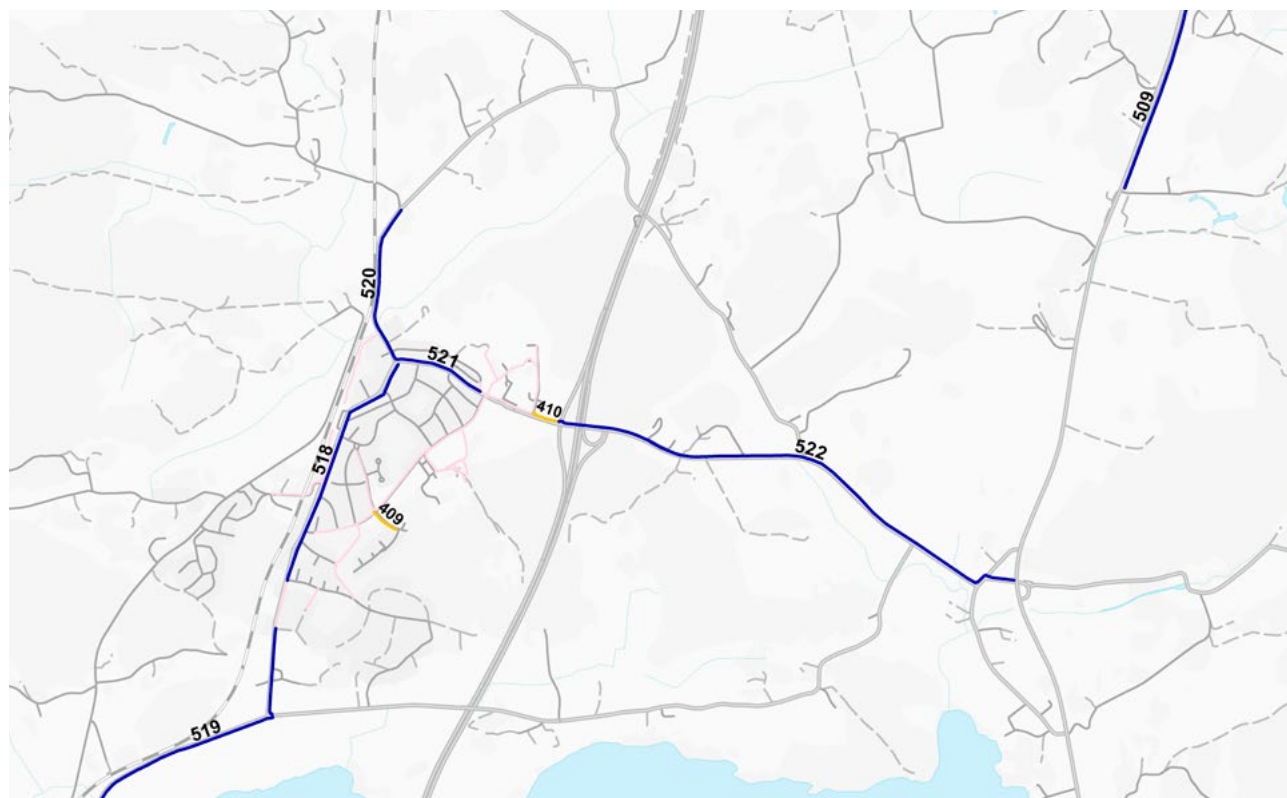
Längs följande vägar finns behov av cykelväg:

Prio		Gata	Del
2	517	Sandviksvägen (Tafikverket)	Enhörna friluftsvård - Sandviken

Parkeringar

Prio		Plats	Beskrivning	Kostnad
2	915	Valla infartsparkering	Tak och ramlås	500 000
	916	Lillängsvägens busshållplats	Tak och ramlås	500 000

Hölö-Mörkö



Copyright grundkarta: Lantmäteriet

Länkar

2	409	Österbyvägen	Eriksbergsvägen - förskolan	650 000	Skapa förbindelse till förskolan
	410	Kyrkvägen	Wijbacksvägen - motorvägsavfarten	600 000	Byggs om det blir en fortsättning längs Trafikverkets väg

Behov av cykelväg längs annans väg

Längs följande vägar finns behov av cykelväg:

Prio		Gata	Del
1	518	Centralvägen (Trafikverket)	Kyrkvägen - Slipvägen
2	519	Centralvägen	Hölö - Norrvrå
	520	Väg 513	Hölö - Hejsta
	521	Kyrkvägen	Brobyvägen - Eriksergsvägen
	522	Kyrkvägen	Motorvägsavfarten - väg 525

Parkeringar

Prio		Plats	Beskrivning	Kostnad
2	918	Hölö station	Tak och ramlås	500 000
2	919	Wij busshållplats	Tak och ramlås	500 000

Vårdinge-Mölnbo



Copyright grundkarta: Lantmäteriet

Länkar

Prio		Gata	Del	Kostnad	
2	411	Befintlig grusväg	Kvarnvägen - Mjölmarstigen	120 000	Asfaltsbelägga befintlig grusväg/stig
	412	Skolvägen	Befintlig gc - Fjällvägen	300 000	Knyta ihop gc-banan på västra sidan av gatan

Behov av cykelväg längs annans väg

Längs följande vägar finns behov av cykelväg:

Prio		Gata	Del
1	523	Väg 57	Fristavägen-Balsberga (Högfors)

2	424	Väg 57 (Trafikverket)	Väg mot Billsta - Balsberga (Högfors)
	425	Väg 57 (Trafikverket)	Väg 501 - Allévågen
	526	Väg 57 (Trafikverket)	Väg 501 - Gnesta

Parkeringar

Prio		Plats	Beskrivning	Kostnad
2	920	Mölnbo station	Tak och ramlås	500 000
	921	Busshållplats Rosendal	Tak och ramlås	500 000

Uppgradering till huvudstråkstandard

I huvudcykelnätet är det endast idag korta sträckor som uppfyller utformningskraven. Att uppgradera huvudnätet så att utformningskraven uppfylls kommer att ta lång tid. Stora delar av nätet är dock redan i dagsläget i behov av ny beläggning. När sådana åtgärder ändå ska göras bör nätet samtidigt uppgraderas till huvudstråkstandard.

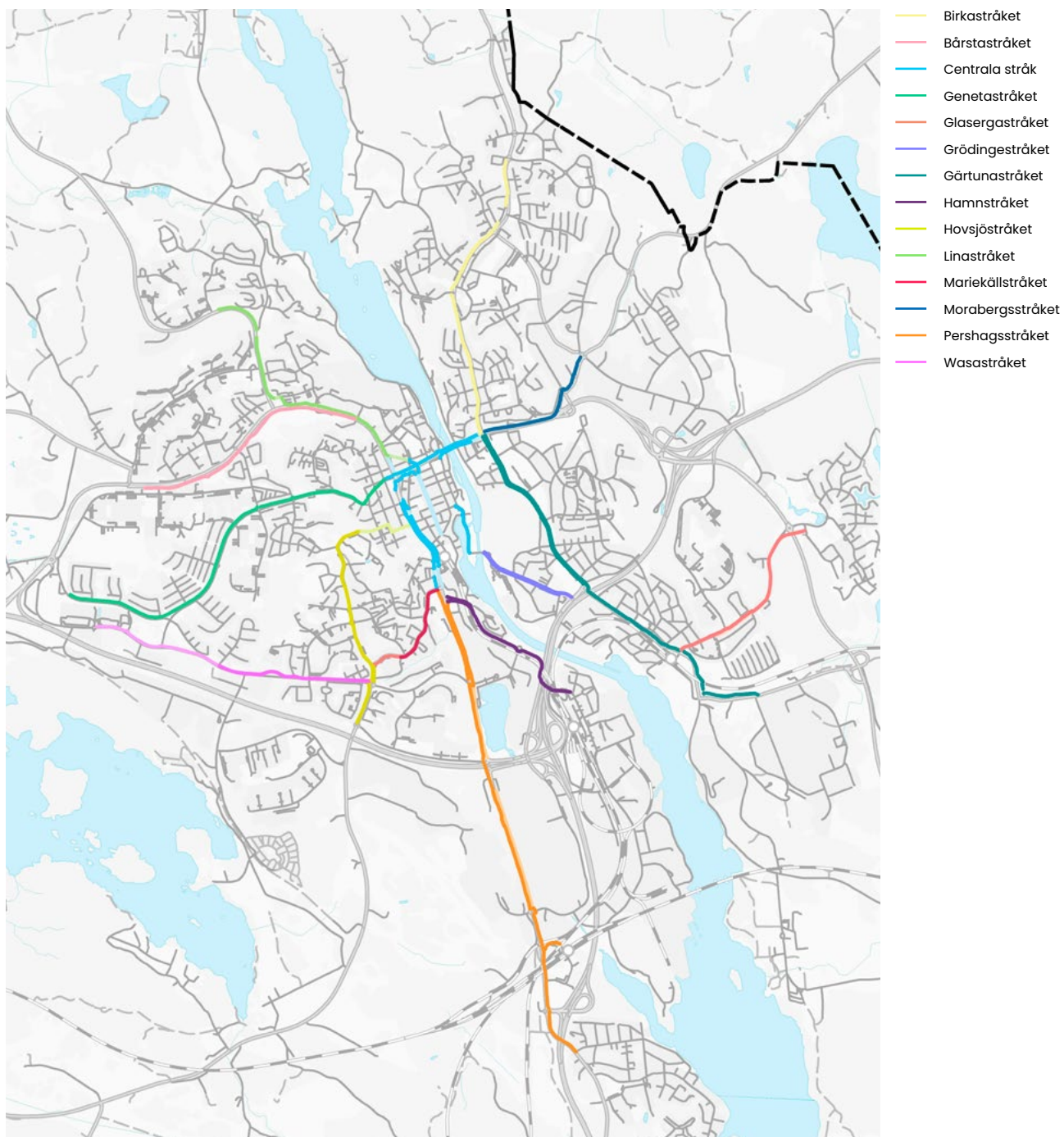
Nedan redogörs för de åtgärder som behövs för att uppgradera nätet. Prioriteringen är gjort utefter hur långt ifrån standarden som länken är i dagsläget, hur hög användningen är idag, samt efter hur viktig länken är i cykelnätet.

Prio	Objekt-nummer	Gata	Del	Beskrivning	Prioriterat stråk	Kostnad
2	1001	Turingebron	Norra sidan	Bredda ytan för gc, separera gående och cyklister. Mycket svårt att bredda pga begränsat med utrymme på bron.	Centrala stråk	3 000 000
2	1002	Turingegatan	Templaregatan - Ångsgatan	Breddning av gc-ytan, separering av gående och cyklister. Dock behöver yta då tas av körbanan, vilket förutsätter mindre trafikmängder	Centrala stråk	1 400 000
2	1003	Tunnel under Turingegatan	Nedre Villagatan - Nygatan	Separera gående och cyklister	Centrala stråk	2000
2	1004	Dalparken	Oxbacksgatan - Kringelvågen	Breddning till priostandard	Centrala stråk	370 000
3	1005	Oxbacksleden	Cederströmmsgatan - Oxbacksgatan	Breddning och separering av gående och cyklister. Komplicerat då stödmurar krävs.	Centrala stråk	300 000
1	1006	Oxacksleden	Övre Torekällgatan - Järnagatan	Breddning av gc-banan på västra sidan till priostandard. Förutsätter att hela Oxacksledens utformning ändras.	Centrala stråk	Går ej att beräkna
1	304	Oxbacksleden (östra sidan)	Järnagatan - Oxbacksgatan	Redan skyltad som cykelväg, men utformningen är inte anpassad för cykling. Anläggande av asfalterad stråk för cyklister	Centrala stråk	900 000
2	1007	Nyköpingsvägen (östra sidan)	Järnagatan - Bangatan	Breddning av gc-banan till priostandard. Berörs av projekt Södra stadskärnan.	Centrala stråk	600 000
1	7	Nyköpingsvägen	Västra sidan, Järnagatan - Davidssons gränd	Redan skyltad som cykelväg, men utformningen är inte anpassad för cykling	Centrala stråk	520 000
2	1008	Slussholmen	Slussen till Slussgatan	Breddning och separering av gående och cyklister	Centrala stråk	2 600 000
1	1009	Ekdalsgatan	Slussgatan - Köpmangatan	Breddning och separering av gående och cyklister	Centrala stråk	700 000
2	1010	Stockholmsvägen	Nordöstra brofästet - Busškuren	Breddning från 3,3 till priostandard. Delvis svårt pga slänt	Centrala stråk	210 000
2	1011	Stockholmsvägen	Busškuren - kurvan	Se över linjeföringen förbi busškuren, tydliggöra var gående kan passera. Omfördela yta från plattläggningen till gc-stråket	Centrala stråk	60 000

Prio	Objekt-nummer	Gata	Del	Beskrivning	Prioriterat stråk	Kostnad
1	305	Stockholmsvägen	Sydöstra brofästet - Polhemsgatan	Förtydligande av hur cyklister ska cykla på denna sträcka. Förslagsvis skylta att cyklisterna ska fortsätta cykla längs Stockholmsvägen medan fotgängare viker av neråt. På sträckan förbi busskuren bör ett asfaltsstråk anläggas för cyklisterna, som då leds bakom busskuren	Centrala stråk	250 000
2	1012	Ängsgatan	Dalbygatan - Ottesångsvägen	Separering av gående och cyklister	Linastråket	12 000
2	1013	Ängsgatan	Ottesångsvägen - Karlhavsbacken	Breddning från 2,9 m till priostandard	Linastråket	510 000
2	1014	Strängnåsvägen	Karlhavsbacken - Björknåsvägen	Breddning från 3 m till priostandard	Linastråket	480 000
2	1015	Enhörnaleden	Björknåsvägen - Karlhavsbacken	Breddning från 3 m till priostandard	Linastråket	330 000
3	1016	Enhörnaleden	Karlhavsbacken - Gc-väg från Dalhagavägen	Separering av gående och cyklister. Breddning förutsätter att yta tas från körbanan, vilket inte är möjligt i dagsläget.	Linastråket	4 000
3	1017	Enhörnaleden	Gc-väg från Dalhagavägen - Tegelbruksvägen	Breddning till priostandard	Linastråket	300 000
3	1018	Enhörnaleden	Tegelbruksvägen - Porslinsvägen	Breddning till priostandard	Linastråket	630 000
2	1019	Ängsgatan	Ottesångsvägen - Infarten till Max och Posten	Södra sidan. Breddning till priostandard.	Bårstastråket	500 000
2	1020	Strängnåsvägen	Karlhavsbacken - Enhörnaleden	Breddning till priostandard	Bårstastråket	500 000
2	1021	Strängnåsvägen	Enhörnaleden - Brolundavägen	Breddning till priostandard	Bårstastråket	650 000
2	1022	Strängnåsvägen	Brolundavägen - fyrkorsetav gc-vägar	Breddning till priostandard	Bårstastråket	500 000
1	303	Turingegatan	Ängsgatan - Dalgatan	Samma som objekt 303 i ojektlistan över sträckor	Genetastråket	400 000
1	1023	Holmfastvägen	Dalgatan - Amerikagatan	Breddning av gc-ytan på norra sidan av gatan. Dock är gatan idag så pass smal att en minskning av körytan knappt är möjlig, så en breddning förutsätter minskad gångyta på södra sidan	Genetastråket	1 330 000
1	1024	Holmfastvägen	Sandbrinksvägen - Stellagatan	Breddning av gc-ytan på norra sidan av gatan. Både gatan och gångytan på andra sidan gatan är dock smala, vilket gör det svårt att få extra yta. Det är dock extra viktigt att få extra utrymme för cyklisterna här då det är uppförsläppligt och vinglutrymme behövs	Genetastråket	580 000
2	1025	Holmfastvägen	Stellagatan - Karlslundsvägen	Breddning av gc-ytan från 3 m till priostandard	Genetastråket	280 000
2	1026	Holmfastvägen	Karlslundsvägen - passagen till Elverket	Breddning av gc-vägen, idag 3 m. Dock svårt på grund av höjdskillnader och befintliga stora träd nära gc-vägen, stödmurar krävs	Genetastråket	400 000
2	1027	Holmfastvägen	Elverket - Scaniarinken	Breddning av gc-banan på norra sidan av Holmfastvägen från 3 m till priostandard	Genetastråket	3 900 000
2	1028	Källgatan	Torekällberget - Blombackagatan	Breddning av gc-banan på norra sidan av Källgatan från 3,2 m till priostandard	Hovsjöstråket	1 600 000
2	1029	Västergatan	Hagvägen - Erikhällsgatan	Breddning av gc-banan på västra sidan.	Hovsjöstråket	2 000 000
1	1030	Västergatan	Erikhällsgatan - Lundbygatan	Gc-banan är på sina ställen smal, då ytan delas med påstigande och avstigande till bussar. Det finns gräsytor intill som dock inte är kommunens. Svårt att ta utrymme av vägbanan då plats behövs vid busshållplatserna	Hovsjöstråket	250 000
3	1031	Västergatan	Lundbygatan - Genetaleden	Breddning från 3,2 m till priostandard. Finns dock inte möjlighet att ta av vägutrymmet, och på insidan av banan finns en trädrad	Hovsjöstråket	1 000 000

Prio	Objekt-nummer	Gata	Del	Beskrivning	Prioriterat stråk	Kostnad
3	1032	Tvetavägen	Genetaleden - Stålhamravägen	Breddning och belysning av gc-banan från 3,2 m till prio-standard. Behövs stödmur längs del av sträckan.	Hovsjöstråket	700 000
3	1033	Genetaleden	Västergatan - Höglöftsvägen	Breddning av gc-banan från 2,7-3,2 m till prio-standard. Svårt på en del av sträckan på grund av stora höjdskillnader. Del av sträckan går på privat mark.	Wasastråket	2 000 000
2	1034	Mariekällgatan	Nyköpingsvägen - Fribovägen	Breddning för att möjliggöra separering mellan gående och cyklister.	Mariekällstråket	4 000 000
1	1035	Hertig Carls väg	Vårdsholmsgatan - Gjuteriporten	Breddning av gc-banan från 2,9-3,2 till prio-standard. Vissa utmaningar pga höjdskillnader, utrymme måste då tas från vägbanan	Hamnstråket	1 000 000
2	1036	Hertig Carls väg	Gjuteriporten - Södertälje Hamn	Breddning av gc-banan från 2,8-3,6 till prio-standard. Delvis ont om vägutrymme då vägen går precis intill brokonstruktioner	Hamnstråket	2 500 000
2	1037	Nyköpingsvägen	Mariekällgatan - Nyköpingsvägen 50	Breddning från 2,8 m till prio-standard. Utmaningar på grund av höjdskillnader, stödmurar krävs	Pershagsstråket	400 000
1	1038	Nyköpingsvägen	Nyköpingsvägen 50-52	Osäker sträcka där cyklisterna är utsatta pga backande bilar och infarter. Se över utformningen, om cykelbanan kan skyddas eller tydliggöras	Pershagsstråket	1 350 000
2	1039	Nyköpingsvägen	Nyköpingsvägen 52 - Genetaleden	Breddning till prio-standard. Anpassad egen belysning till gc-vägen	Pershagsstråket	925 000
2	1040	Nyköpingsvägen	Genetaleden - Stålhamravägen	Breddning till prio-standard.	Pershagsstråket	975 000
2	1041	Nyköpingsvägen	Stålhamravägen - Granparksvägen	Breddning till prio-standard. Anpassad egen belysning till gc-vägen. Vissa delar svåra på grund av höjdskillnader	Pershagsstråket	2 800 000
3	1042	Nyköpingsvägen	Verkstadsvägen - Sydgatan	Breddning från 3,5 m till prio-standard. Förutsätter dock att utrymme tas från vägen	Pershagsstråket	2 000 000
3	1043	Nyköpingsvägen	Sydgatan - tpl Södertälje Syd	Breddning till prio-standard	Pershagsstråket	700 000
3	1044	Nyköpingsvägen	Tpl Södertälje Syd - Pershagsvägen	Breddning till prio-standard	Pershagsstråket	630 000
3	1045	Sydgatan	Pershagsvägen - Södertälje Syd	Breddning till prio-standard. Förutsätter att yta tas från körbanan som i sin tur måste breddas inåt, då det inte går att bredda norrut	Pershagsstråket	1 200 000
1	1046	Stockholmsvägen	Kurvan Stockholmsvägen/ Birkavägen	Möjliggöra separering i kurvan, och mjuka upp kurvradien. Omfördela yta från plattläggningen i kurvan.	Birkastråket	60 000
1	1047	Birkavägen	Stockholmsvägen - Östergatan	Breddning från 3,5 m till prio-standard. Förutsätter flytt av elydningsstolpar och reklamtavla. Några meters stödmur behövs vid kulle	Birkastråket	250 000
2	1048	Birkavägen	Frejagatan - Bruksgatan	Breddning från 3,8 utan sidoområden till prio-standard. Förutsätter att yta tas från bilvägen (är idag 9-10 m bred)	Birkastråket	2 200 000
3	1049	Birkavägen	Bruksgatan - Telgehusvägen	Breddning från 3,8-4,3 utan sidoområden till prio-standard. Förutsätter att yta tas från bilvägen, som idag är ungefär 8,5-9 meter bred	Birkastråket	4 000 000
2	1050	Birkavägen	Telgehusvägen - Nydalavägen	Breddning från 3-3,2 till prio-standard. Delvis utmaningar pga slänter	Birkastråket	1 000 000
3	1051	Birkavägen	Kristinelundsvägen - Kärrhöjdsvägen	Breddning från 2,8-3,1 till prio-standard	Birkastråket	490 000
3	1052	Stockholmsvägen	Birkavägen - Bergaholmsvägen	Breddning till prio-standard. På delar av sträckan finns möjlighet att ta av gräsytan bredvid, kräver dock stödmurar. Delvis branta slänter och stora träd nära gc-banan	Morabergsstråket	6 000 000
2	1053	Bergaholmsvägen	Wedavägen - Brunnsängsvägen	Breddning från 3 m och 2,8 m till prio-standard.	Morabergsstråket	500 000

Prio	Objekt-nummer	Gata	Del	Beskrivning	Prioriterat stråk	Kostnad
2	1055	Erik Dahlbergs väg	Stockholmsvägen - Rektorsvägen	Östra sidan. Breddning till prieststandard. Tydliggöra separering av gående och cyklisterna vid busskurer. Dock dåligt med plats och träd som behöver skyddas.	Gärtunastråket	1 000 000
1	1056	Erik Dahlbergs väg	Rosenborgsvägen - Doktorsvägen	Västra sidan förbi sjukhuset. Bredda och tydliggöra ytor för gående respektive cyklisterna, speciellt vid busskurer. Berörs av bygget av sjukhuset.	Gärtunastråket	0
1	1057	Erik Dahlbergs väg	Rektorsvägen - Idrottsvägen	Breddning till prieststandard. Dock svårt pga befintlig allé och att dagens gc-väg går vid tomgräns. Förutsätter att träden flyttas och bilvägen smalnas av.	Gärtunastråket	4 000 000
1	1058	Erik Dahlbergs väg	Doktorsvägen - Lagmansvägen	Breddning till prieststandard. Dock svårt pga befintlig trädallé och att dagens gc-väg går vid tomgräns. Förutsätter att träden flyttas och vägen smalnas av.	Gärtunastråket	1 250 000
2	1059	Erik Dahlbergs väg	Idrottsvägen - Folkparksvägen	Breddning. Kräver att utrymme tas av bilvägen (idag ca 8 m bred). Gångbanan på andra sidan vägen är underutnyttjad, om gc:n på insidan av träden rustas upp behövs gångbanan inte. Ytan kan då omfördelas till gc:n på östra sidan	Gärtunastråket	4 400 000
1	1060	Erik Dahlbergs väg	Lagmansvägen - Falkvägen	Breddning från 1 m till prieststandard, samt egen belysning för gc-vägen innanför träfallén. Delar av sträckan kräver stödmurar och flytt av belysningsstolpar. Idag är sträckan i dåligt skick med stående vatten vid regn, samt mycket smal	Gärtunastråket	625 000
3	1061	Erik Dahlbergs väg	Falkvägen - Grödingevägen	Breddning till prieststandard. Kräver att yta tas från körbanan, som idag är ca 8,5 m bred.	Gärtunastråket	1 000 000
3	1062	Erik Dahlbergs väg	Folkparksvägen - Grödingevägen	Breddning till prieststandard. Kräver att yta tas från körbanan, som idag är ca 8,5 m bred.	Gärtunastråket	950 000
2	1063	Grödingevägen	Sagovägen - bron	Breddning till prieststandard. Kulle och träd måste då åtgärdas.	Gärtunastråket	200 000
2	1064	Grödingevägen	Rimfrostvägen - Rännilsvägen	Breddning till prieststandard. Kräver dock att yta tas av körbanan, vilket är Trafikverkets väg samt omledningsvägnät.	Gärtunastråket	2 300 000
2	1065	Grödingevägen	Rännilsvägen - Kinandervägen	Breddning till prieststandard. Breddning förutsätter omfördelning av vägytan, vilket berör Trafikverkets vägområde.	Gärtunastråket	520 000
1	1066	Grödingevägen	Förbi pizzerian	Se över utformningen vid infarten till Grödingevägen 89	Gärtunastråket	1 000 000
3	1067	Nynäsvägen	Glasbergavägen - Nynäsvägen 33	Breddning till prieststandard	Gärtunastråket	480 000
3	1068	Gärtunavägen	Nynäsvägen 35 - Gärtunavägen	Breddning till prieststandard	Gärtunastråket	700 000
3	1069	Glasbergavägen	Grödingevägen - Övre Egilsvägen	Breddning till prieststandard, alternativt om cykelbana byggs på andra sidan vägen kan cykelbanorna enkelriktas istället för en breddning på norra sidan	Glasbergastråket	615 000
3	1070	Grödingevägen	Viksängsvägen - Trastvägen	Södra sidan. Breddning från 2,7-3 m till prieststandard. Kräver att yta tas från körbanan, bilvägen är idag 8 m bred	Grödingestråket	1400000
1	1071	Grödingevägen	Tältvägen - Slussbron	Breddning till prieststandard på södra sidan. Den nya slussbron kommer att ha cykelbana på södra sidan, varför södra sidan av Grödingevägen bör ha kapacitet för ett stort flöde av cyklisterna. Sträckan bör göras extra bred då de som är på väg uppför behöver extra vingelutrymme.	Grödingestråket	340 000



Huvudcykelstråkens namn. Copyright grundkarta: Lantmäteriet





Foto: Scandinav



Foto: Scandinav



**Södertälje
kommun**

Samhällsbyggnadskontoret

Södertälje kommun

Besök: Stadshuset, Nyköpingsvägen 26, Södertälje

Tel: 08-523 010 00 (kontaktcenter)

www.sodertalje.se