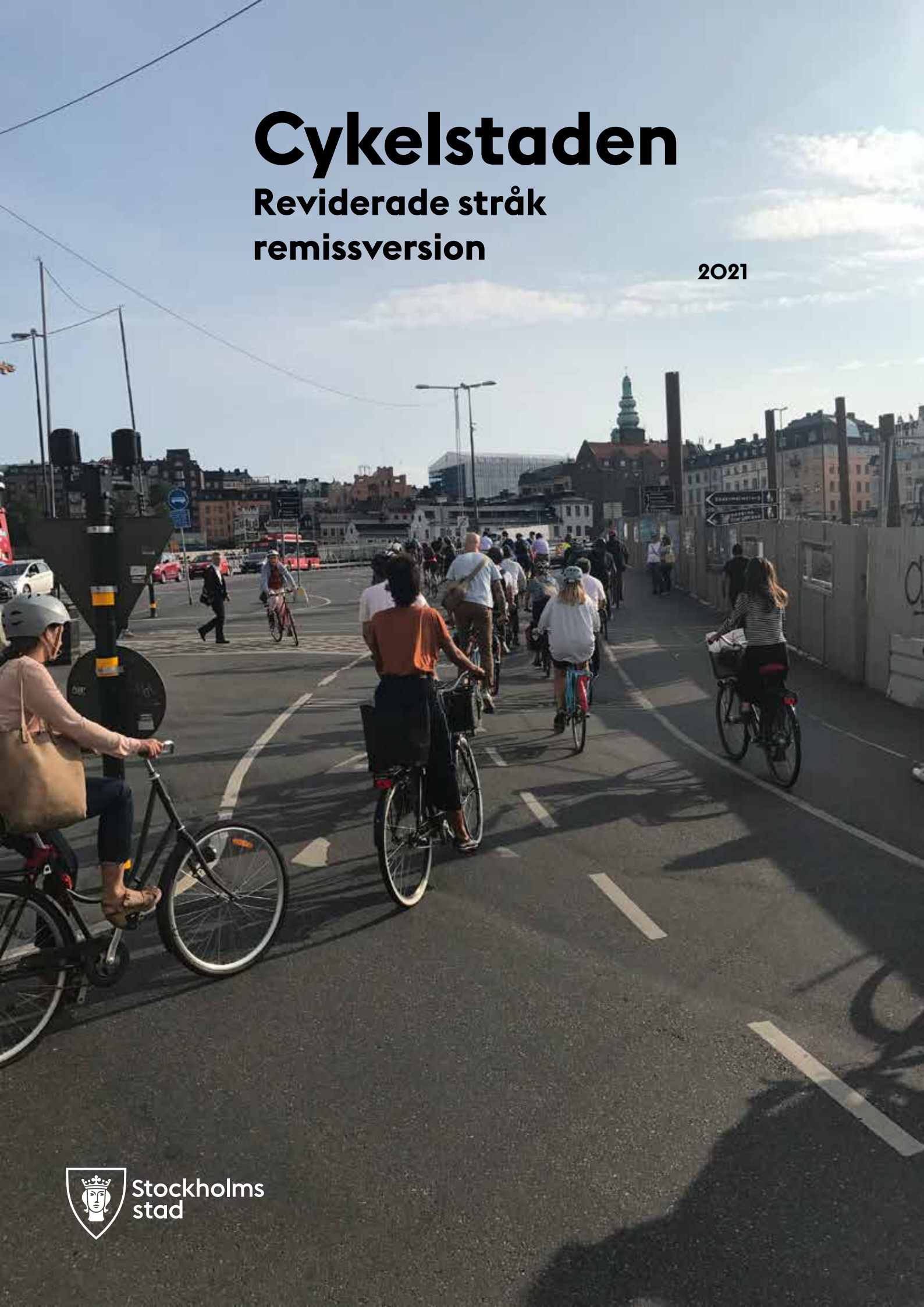


Cykelstaden

Reviderade stråk
remissversion

2021



Innehållsförteckning

1	Inledning	4
2	Västerort	6
2.1	Ändrade stråk	8
2.2	Nya stråk	11
3	Innerstaden	18
3.1	Ändrade stråk	20
3.2	Nya stråk	24
4	Söderort	32
4.1	Ändrade stråk	24
4.2	Nya stråk	38
5	Strategiska kopplingar	47

Utgivare: Trafikkontoret, Stockholms stad
Utgivningsår: 2021
Kontakt: trafikkontoret@stockholm.se

Foto: Stockholms stad

1 Inledning

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

I cykelplanen klassificeras cykelvägnätet i tre nivåer: primära stråk (före detta pendlingsstråk), huvudnät och lokalt cykelnät. Det primära nätet är det övergripande cykelvägnätet och motsvarar en grundläggande infrastruktur för cykling. Huvudnätet används av cykeltrafik som har målpunkter inom och mellan olika stadsdelar och länkar också samman de primära stråken. Lokalnätet används av cyklister som har målpunkter inom den egna stadsdelen.

Det i planen utpekade cykelvägnätet utgör en grund för var förbättringar och utbyggnad successivt bör ske för att skapa ett sammanhängande, välutformat och kapacitetsstarkt cykelvägnät.

2018 fick trafiknämnden i uppdrag att påbörja en översyn av cykelplanen för att öka ambitionen ytterligare och anpassa planen till förändringar av lagstiftningen kring cykling, stadsutveckling och innovationer på området. Det framgår att cykelplanen ska fokusera på utformning av kompletta nätverk av cykelbanor som skapar möjligheter för alla känna att sig trygga på stadens infrastruktur för cykling.

Under 2018 slutfördes satsningen att investera 1 miljard kronor i cykelinfrastruktur mellan åren 2012 och 2018. En betydande del av cykelplanens mest prioriterade åtgärder har genomförts under perioden.

Trafiknämnden har i utredningsbeslut om Framkomlighetssatsning på cykelinfrastruktur 2019-08-29 konstaterat att det finns fortsatt behov av att både åtgärda saknade länkar och förbättra befintlig infrastruktur på det primära nätet för ökad framkomlighet, trafiksäkerhet och bekvämlighet. Det framgår vidare att en ambition för 2019-2022

kommer vara att planera för åtgärder som underlättar vardagscykling, och där ett ökat utrymme bör ges för åtgärder på huvud- eller lokalnätet med kopplingar mellan primära stråk och målpunkter som skolor, idrottsplatser och centrumfunktioner.

Inriktning på revideringen

Inom ramen för översynen har en inventering av det befintliga primära nätet för cykel gjorts, liksom en målpunktsanalys. Utifrån dessa och en allmän översyn av saknade länkar, maskvidd och anpassning utifrån stadsbyggnadsprojekt har förslag på nya länkar i cykelnätet tagits fram.

Trafikkontoret konstaterar att det cykelvägnät som pekas ut i planen och indelningen av detta i olika nivåer har varit ett bra stöd för kontorets eget arbete med utbyggnad, drift och underhåll av cykelinfrastruktur. Det har även fungerat som ett tydligt och lättförståeligt planeringsunderlag för såväl andra förvaltningar, projekt och bolag i staden, som offentliga aktörer på regional och nationell nivå.

Det primära cykelnätet

Det i planen utpekade primära cykelnätet (före detta pendlingsnätet) för cykel föreslås därför i stort ligga fast. Trots en hög utbyggnadstakt från 2012 och framåt kvarstår stora delar av det primära nätet att successivt åtgärda. Stora delar av det primära nätet sammanfaller dessutom med det regionala cykelnät som pekas ut i Regional Cykelplan för Stockholms län.

I denna remiss föreslås därför endast några mindre justeringar av det primära nätet. I några fall ändras klassificeringen på grund av en uppdaterad bedömning av sträckans vikt och funktion i cykelnätet. Vissa primära stråk förlängs och kompletteras för att bättre koppla till kommungräns eller målpunkter i kommunen. Några stråk föreslås få ändrad sträckning för bättre anpassning till förändringar på marken eller ändrade planer för stadsbyggnad och annan infrastruktur sedan

cykelplanen antogs.

I vissa pågående och planerade stadsbyggnadsprojekt har preliminära dragningar ritats ut för att ange inriktningen för planeringen av cykelinfrastruktur i och i anslutning till områdena.

Huvudnätet

På huvudnätet föreslås fler och större förändringar. På samma sätt som för de primära stråken föreslås ändrade klassificeringar och sträckningar av befintligt nät. Utöver detta föreslås ett antal nya länkar, varav en fjärdedel har befintlig cykelinfrastruktur på hela eller delar av sträckan i dag. Syftet är att successivt åstadkomma ett mer finmaskigt nät som ger förutsättningar för bättre tillgänglighet för cykel till de målpunkter som identifierats under översynen.

På så sätt ökar förutsättningarna att i linje med planeringsinriktningarna i förslaget till reviderad cykelplan planera för åtgärder som underlättar vardagscykling i bred bemärkelse och att fler människor med olika förutsättningar vill och vågar cykla. Inte minst gäller detta för länkar som utgör kopplingar mellan primära stråk och målpunkter som skolor, idrottsplatser och centrumfunktioner. På några sträckor i ytterstaden föreslås det tänkta huvudnätet flyttas till gatunivå för att bättre koppla till nya och kommande målpunkter i samband med stadsbyggnad. De tidigare sträckningarna som ofta går planskilt och längs parkstråk bedöms även fortsättningsvis vara viktiga i det lokala cykelnätet, inte minst för barns cykling till skola och fritidsaktiviteter.

I vissa pågående och planerade stadsbyggnadsprojekt har preliminära dragningar ritats ut för att ange inriktningen för planeringen av cykelinfrastruktur i och i anslutning till områdena.

Nyhet – strategiska kopplingar

I kartbilagorna till Cykelplan 2012 pekas ”särskilda objekt” ut. De omfattar sträckningar som är

översiktligt kartlagda med stor potential men där inga utredningar finns för själva åtgärden, andra planarbeten pågår eller att andra åtgärder förväntas som inte kan överblickas för tillfället. Dessa föreslås ersättas med en ny kategori - strategiska kopplingar. Några av de föreslagna strategiska kopplingarna sammanfaller med tidigare särskilda objekt, men flera är nya med inriktningen att åskådliggöra ett önskat samband eller korridor mellan olika målpunkter där cykelinfrastruktur idag helt eller delvis saknas och där den exakta dragningen inte är fastlagd. I flertalet fall är syftet att överbrygga barriärer i form av vatten.

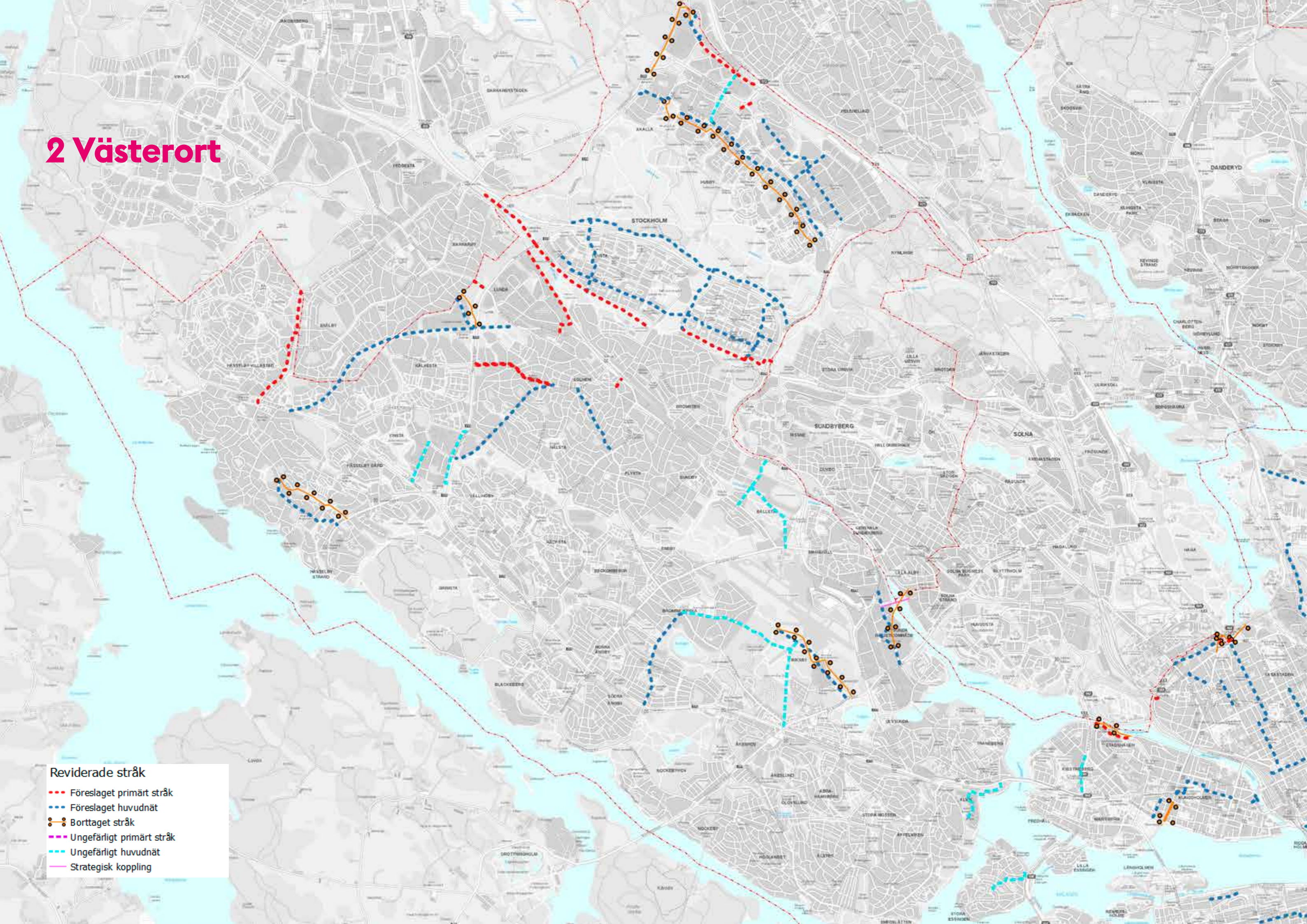
Läsanvisning

I denna rapport beskrivs endast de föreslagna ändringarna i det cykelnät som redovisas i bilaga B3 i Cykelplan 2012. I övrigt föreslås det primära nätet (före detta pendlingsnät) och huvudnätet i B3 vara oförändrat.

Cykelplanens genomförandetid är lång. Förslaget till reviderad plan blickar mot 2040 med samma planeringshorisont som Stockholms stads Vision 2040. På stora delar av det utpekade nätet finns cykelinfrastruktur idag, på andra delar sker cykling i nuläget i blandtrafik. Ett nytt förslaget stråk innebär en långsiktig ambition från stadens sida att förbättra cykelförutsättningarna längs den utpekade sträckan utifrån de rekommendationer som anges i planen. Det kan ske såväl inom ramen för stadens investeringsplanering, stadsbyggnadsprojekt och upprustningar av gator, parker och offentliga rum, som i samband med infrastrukturåtgärder utförda av andra aktörer. Det kan också innebära att framkomlighet, trygghet och säkerhet för cyklister beaktas lite extra i samband med andra mindre åtgärder eller anspråk längs en sträcka.

Exakta dragningar, val av utformning och avvägningar gentemot andra planer, program, intressen och anspråk behöver göras i varje enskilt projekt och utifrån förutsättningarna på platsen.

2 Västerort



Reviderade stråk

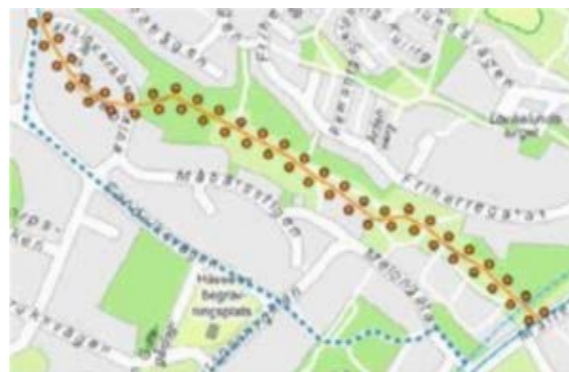
- Föreslaget primärt stråk
- Föreslaget huvudnät
- Borttaget stråk
- Ungefärligt primärt stråk
- Ungefärligt huvudnät
- Strategisk koppling

2.2 Ändrade stråk

Här redovisas ändringar i det primära nätet och huvudnätet för cykel i den reviderade cykelplanen. Delar av nätet kan också föreslås klassas om mellan primärt nät och huvudnät. I västerort föreslås nio ändrade sträckningar. De delar av nätet som inte redovisas nedan har kvar sin nuvarande dragning och klassificering enligt bilaga B3 i Cykelplan 2012. Ett utpekade stråk eller koppling innebär en långsiktig ambition från stadens sida att förbättra cykelförutsättningarna längs den utpekade sträckan. Exakta dragningar, val av utformning och avvägningar gentemot andra planer, program, intressen och anspråk behöver göras i varje enskilt projekt och utifrån förutsättningarna på platsen.

Sandviksvägen ersätter parallellt huvudnät

Ny länk i huvudnätet längs i huvudsak Sandviksvägen i Hässelby ersätter tidigare sträckning genom parken öster om. Dragningen blir därmed bättre anpassad till merparten av cykelnätet i området som på samma sätt följer gatunätet med målpunkter i form av bostadshus. Delar av Sandviksvägen har redan cykelbanor. Det bör fortsatt vara möjligt att cykla i parkstråket.



Primära stråket längs Avestagatan förlängs och Fagerstagatan ingår i huvudnätet

Det befintliga primära stråket längs Avestagatan förlängs och kopplar till Ekvägen på andra sidan kommungränsen mot Järfälla. Genomförbarheten för cykelinfrastruktur bedöms vara bättre än den nuvarande dragningen. Det befintliga primära stråket i Fagerstagatans förlängning omklassificeras till huvudnät och dras med en genare koppling mot Lundavägen i Järfälla. Den befintliga gc-banan genom ett skogsparti bör fortsatt vägvisas för cykel.



Sörgårdsvägen och Vinstavägen byter funktion

Sörgårdsvägen mellan Vinstavägen och Bergslagsvägen ingår idag i huvudnätet, och Vinstavägen är primärt stråk. Sträckorna byter klassificering, så att Sörgårdsvägen, som redan idag har cykelinfrastruktur blir primärt stråk på hela sträckan mellan Spånga C och Bergslagsvägen. Vinstavägen blir länk i huvudnätet. Varken dagens flöden eller potentialen på Vinstavägen motiverar att sträckan är primärt stråk.



Ny dragning av huvudnätet mellan Kista och Akalla

Sträckan i huvudnätet som idag är utpekade längs Ärvingegången och Edvardgriegsgången dras om via Danmarksgatan, Norgegatan och Helsingforsgatan. Genom att sträckningen följer huvudgatorna i området blir orienteringen tydligare. Här finns dessutom större möjligheter att åstadkomma bra cykelinfrastruktur än i den nuvarande sträckningen genom centrum som mer har karaktären av lokala gång- och cykelvägar.



Primära nätet och huvudnätet vid södra Järva byter plats

Det primära stråket längs Järvafältet norr om E18 klassificeras om till huvudnät, och cykelvägen på södra sidan av Tensta och Rinkeby genom Tenstadalen blir primärt stråk. Bytet görs på grund av både befintliga större flöden och framtida större nytta och potential i det södra stråket.



Ändrad dragning av huvudnätet genom Akalla by

Den del av huvudnätet som passerar väster om Akalla by utgår. Den östra sträckningen kvarstår som en anpassning till den nya dragningen på Helsingforsgatan samt den tillkommande länken i huvudnätet på Mariehamnsgratan.



Justerat primärt stråk längs Esbogatan mot Sollentuna

Det primära stråket i Akallavägens förlängning kopplar inte till tydliga målpunkter i Sollentuna och är inte heller en regionalt utpekade stråk och utgår därför. Den del av stråket som går längs norra delen av Esbogatan klassas om till huvudnät. Ett nytt primärt stråk som kopplar till Sollentuna dras längs Esbogatans södra del. Detta stråk är redan utpekade som ett regionalt cykelstråk i den regionala cykelplanen.



Ändrad dragning på huvudnätet i Riksby

Dagens huvudnät som går längs Linta gårdsväg flyttas till den nya planerade huvudgatan som byggs i samband med stadsutveckling i Riksby. Cyklister får på så sätt bättre tillgång till de nya målpunkterna i området.



Växthusvägen blir primärt stråk

Växthusvägen har förlängts och blivit en ny koppling till Järfälla för både motorfordon, cykeltrafik och fotgängare. En ny cykelbana har anlagts längs hela den nya sträckan som har förutsättningar att bli en regional länk. Som en konsekvens bör hela Växthusvägen Mellan Lövstavägen och kommungränsen klassificeras som primärt stråk.



2.2 Nya stråk

Här redovisas förslag på nya primära stråk och länkar i huvudnätet, som kompletterar de befintliga näten i bilaga B3 i Cykelplan 2012 och förslagen på ändringar i föregående avsnitt. I västerort föreslås 21 nya sträckningar. I vissa områden med pågående eller planerad stadsutveckling och där vägnätet ännu inte är klart har de en preliminär dragning som anger inriktningen för planeringen av cykelinfrastruktur i och i anslutning till områdena. Ett utpekade stråk eller koppling innebär en långsiktig ambition från stadens sida att förbättra cykelförutsättningarna längs den utpekade sträckan. Exakta dragningar, val av utformning och avvägningar gentemot andra planer, program, intressen och anspråk behöver göras i varje enskilt projekt och utifrån förutsättningarna på platsen.

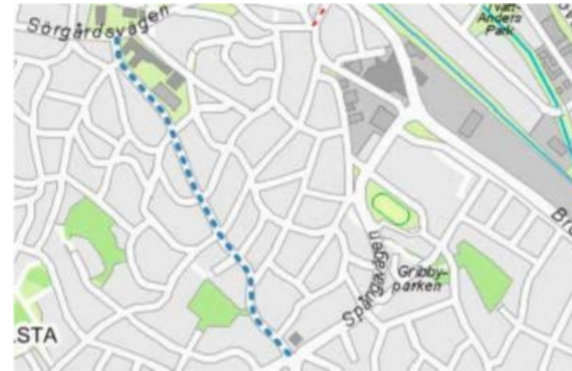
Nytt huvudnät i Vinsta-Johannelund

Det pågår ett programarbete i Vinsta-Johannelund där det utredas ca 5000 bostäder och 4000 arbetsplatser. När området utvecklas uppstår behov av ny cykelinfrastruktur. I förslaget till reviderad cykelplan pekas ett huvudnät för cykel ut med ungefärlig placering. Sträckorna i nätet bör ges en mer exakt dragning inom ramen för programarbetet.



Huvudnät längs Solhemsvägen

En ny koppling på huvudnätet föreslås längs Solhemsvägen i Spånga. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och öka tillgängligheten till Spånga gymnasium, Solhemsskolan och Spångahallen med en ny gen koppling.



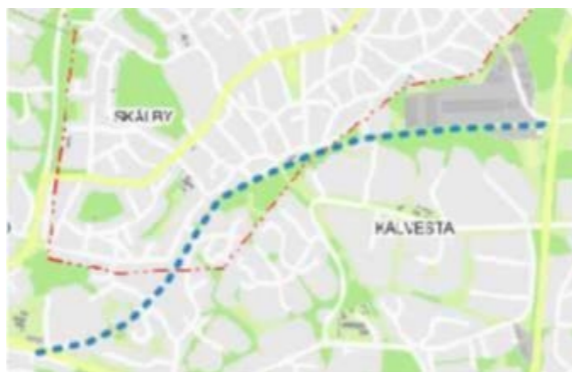
Nytt primärt stråk på Spånga Kyrkväg

En kortare sträcka av Spånga Kyrkväg föreslås ingå i det primära nätet, för att länka ihop stråken på Bromstenvägen och Spångaviadukten och skapa ett sammanhängande nät.



Huvudnät i Fagerstagatans förlängning

Banvallsstigen söder om Lundaterminalen föreslår ingå i huvudnätet, med koppling till kommungränsen mot Järfälla. Syftet är att lyfta fram en befintlig gen sträckning för gång- och cykeltrafik till nytta för flera kommuner. En eventuell fortsättning kan övervägas med anslutning till Mäster Karls väg i Hässelby.



Nytt primärt stråk längs Mälarsebanan vid Lunda

Ett nytt primärt stråk föreslås längs västra sidan av Mälarsebanan från Bromstenvägen/Finspångsgatan norrut, som tillsammans med befintligt stråk mot Järfälla kommungräns ger en genare koppling mellan Spånga station och Barkarby. Det finns befintlig cykelinfrastruktur längs hela sträckan.



Nytt primärt stråk längs Mälarsebanan vid Hjusta trafikplats

Nytt primärt stråk längs östra sidan av Mälarsebanan, som förlänger Tenstadalens nya föreslagna primära stråk mot Järfälla.



Ny länk i huvudnätet genom Hjulsta/Tensta

En ny länk i huvudnätet föreslås i nord-sydlig riktning genom Tensta. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och förbättra tillgängligheten till Tensta gymnasium, bibliotek och idrottshall. Det finns befintlig infrastruktur på större delen av sträckan idag, i form av oseparatorade gång- och cykelbanor.



Ny länk i huvudnätet genom Rinkeby och Tensta

En ny länk i huvudnätet föreslås centralt genom Rinkeby och Tensta, och som ansluter till Hjulsta t-banestation. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och förbättra tillgängligheten till målpunkter i områdena.



Ny länk i huvudnätet genom Rinkeby

En ny länk i huvudnätet föreslås i nord-sydlig riktning som kopplar samman Rinkebydalen med Järfvafältet. Den nya sträckningen kopplas också till Sundbyberg, med en koppling till Ursvik via Rinkeby Allé.



Genare dragning av primärt stråk vid Husbykorset

Det primära stråket runt Husbykorset kompletteras med en ny genare dragning för cykeltrafik mellan Sollentuna och Akalla. Sträckningen som visas i bilden är ungefärlig.



Ny länk i huvudnätet längs Mariehamngatan

En ny länk i huvudnätet föreslås längs Mariehamngatan, som en koppling till befintligt nät vid Akalla centrum och Akallalänken.



Huvudnät mellan Norgegatan och Esbogatan

En ny länk i huvudnätet föreslås i nord-sydlig riktning genom Akalla. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och förbättra tillgängligheten till målpunkter i områdena när stadsutveckling sker på Finlandsgatan. Dragningen över Finlandsgatan är ungefärlig.



Huvudnät längs Kista Alléväg och Isafjordsgatan

En ny länk i huvudnätet föreslås centralt genom Kista, längs Isafjordsgatan och Kista Alléväg. Det pågår många stadsutvecklingsprojekt i Kista som ger potential för ett ökat cyklande. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och förbättra tillgängligheten till målpunkter i områdena, bland annat flera skolor. Det finns befintlig cykelinfrastruktur på stora delar av sträckan idag.



Ny länk i huvudnätet längs Borgafjordsgatan

En ny länk i huvudnätet föreslås längs Borgafjordsgatan. Det pågår många stadsutvecklingsprojekt i Kista som ger potential för ett ökat cyklande. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och förbättra tillgängligheten till målpunkter i områdena, som skolor och stadsdelsförvaltningen. Det finns befintlig cykelinfrastruktur på stora delar av sträckan idag.



Ny länk i huvudnätet över Mälmarbanan till Rissne

En ny länk i huvudnätet föreslås längs Ankarstocksvägen och Sulkyvägen med koppling mellan det primära stråket längs Gamla Bromstensvägen och Sundbyberg. Pågående och planerade exploateringar i Solvalla och Rissne motiverar ett mer finmaskigt cykelnät och förbättrad tillgänglighet till målpunkter i områdena.



Nya sträckningar i huvudnätet i samband med ny bebyggelse vid Solvalla.

En ny sträckning i huvudnätet föreslås som kopplar samman det primära stråket på Bällstavägen med den nya bebyggelsen vid Solvalla och vidare till ny föreslagna länk i huvudnätet längs Sulkyvägen. Stråkets exakta placering behöver utredas inom stadsbyggnadsprojektet.



Ny länk i huvudnätet i Ulvsunda

En ny länk i huvudnätet föreslås genom Ulvsunda, och delar av den befintliga dragningen utgår. Sträckningen är anpassad till den nya planerade huvudgatan genom området.



Nya huvudnätsskopplingar från Brommaplan mot Riksby

I samband med stadsutveckling i området behöver cykelnätet kompletteras med kopplingar från Brommaplan. Den inritade sträckningen har en ungefärlig placering.



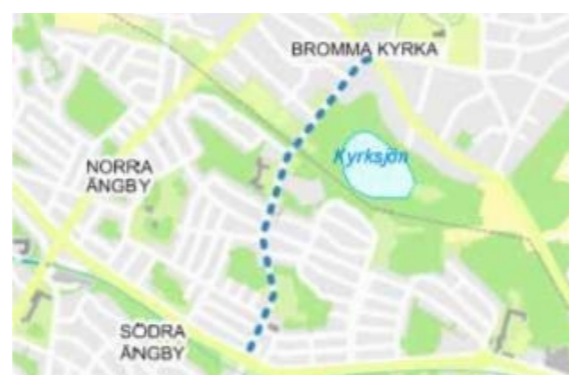
Ny länk i huvudnätet längs Alviks strand

En ny länk i huvudnätet föreslås längs Alviks strand. Förslaget innebär en koppling mellan det primära stråket vid Runda Vägen och befintligt huvudnät längs Gustavslundsvägen, samt möjliggör en alternativ passage mellan Alviks strand och Traneberg, under Drottningholmsvägen och tunnelbanan. Dragningen är inte exakt utan får anpassas till bebyggelsen inom ramen för stadsutvecklingsprojektet.



Ny länk i huvudnätet längs Vultejusvägen

En ny länk i huvudnätet föreslås längs Vultejusvägen via Ängby torg, Norra Ängby skola och Ängby IP. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och förbättra tillgängligheten till målpunkter i områdena. På delar av sträckan anlades cykelbana i samband med trafiksäkerhetsåtgärder vid Norra Ängby skola.



Ny länk i huvudnätet mellan Bromma kyrka och Riksby

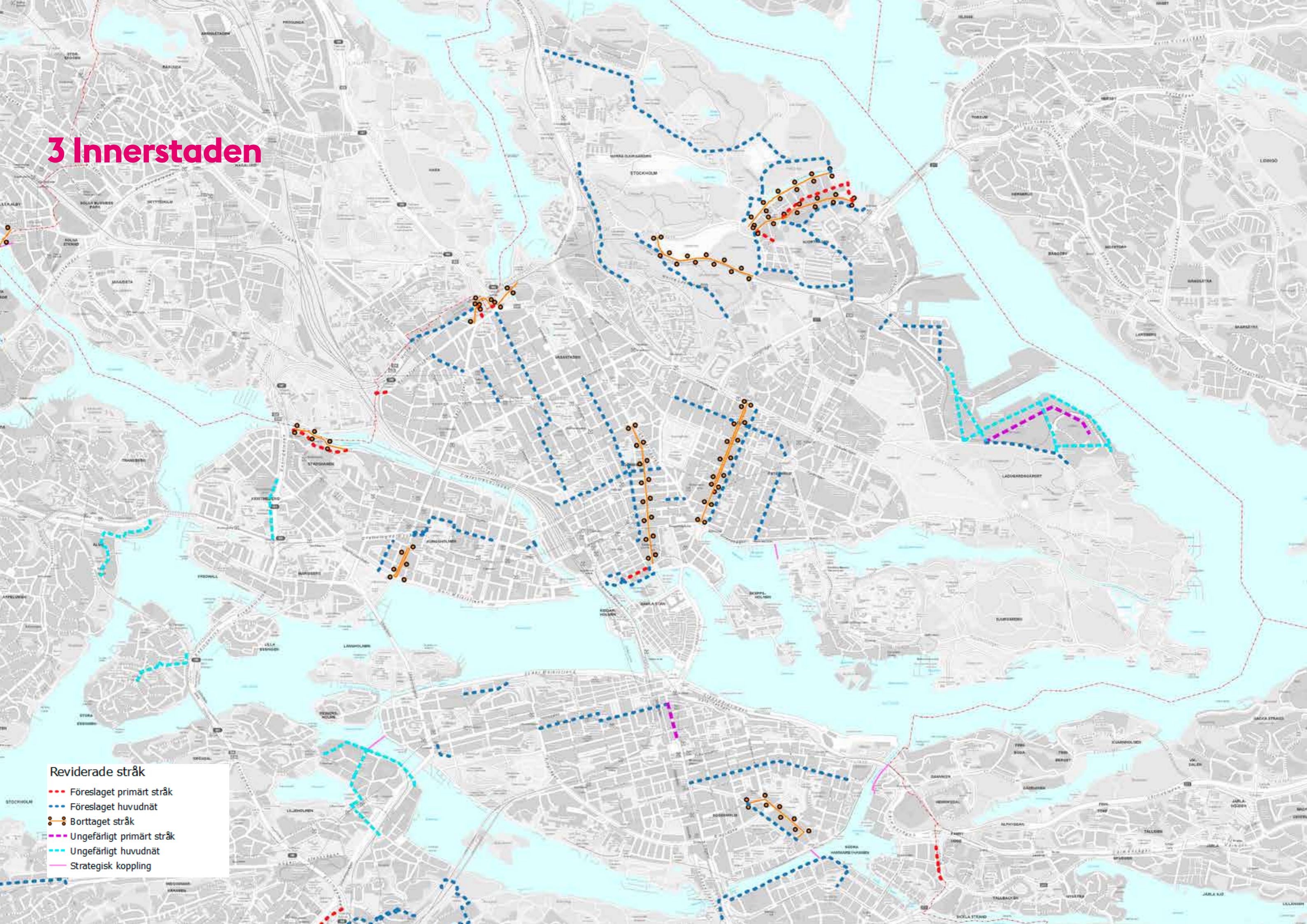
En ny länk i huvudnätet föreslås längs Gliavägen mot Riksby. Syftet är att förbinda Bromma kyrka och det primära stråket längs Spångavägen med planerad ny bebyggelse i Riksby. Dragningen är ungefärlig genom Riksby.



3 Innerstaden

Reviderade stråk

- Föreslaget primärt stråk
- Föreslaget huvudnät
- Borttaget stråk
- Ungefärligt primärt stråk
- Ungefärligt huvudnät
- Strategisk koppling

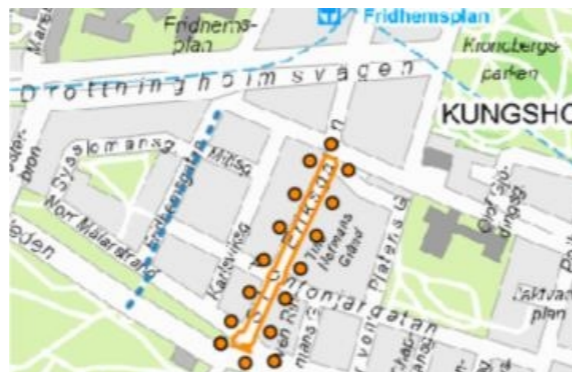


3.1 Ändrade stråk

Här redovisas ändringar i det primära nätet och huvudnätet för cykel i den reviderade cykelplanen. Delar av nätet kan också föreslås klassas om mellan primärt nät eller huvudnät. I innerstaden föreslås elva ändrade sträckningar. De delar av nätet som inte redovisas nedan har kvar sin nuvarande dragning och klassificering enligt bilaga B3 i Cykelplan 2012. Ett utpekade stråk eller koppling innebär en långsiktig ambition från stadens sida att förbättra cykelförutsättningarna längs den utpekade sträckan. Exakta dragningar, val av utformning och avvägningar gentemot andra planer, program, intressen och anspråk behöver göras i varje enskilt projekt och utifrån förutsättningarna på platsen.

Fridhemsgatan blir del av huvudnätet

En ny länk i huvudnätet föreslås längs Fridhemsgatan mellan Drottningholmsvägen och Rålambshovsleden, och ersätter dagens sträckning på Sankt Eriksgatan. Den nya sträckningen leder tydligare till befintlig gång- och cykelbro över Rålambshovsleden till Rålambshovsparken.



Det primära stråket längs Karlbergskanalen flyttas upp

Dragningen av det primära nätet längs koloniområdet vid Karlbergskanalen föreslås flyttas till gatunivå på Hornsbergs strand, där det ersätter tidigare huvudnät. Både öster och väster om den aktuella sträckan är cykelinfrastrukturen förlagd på eller längs gatan, vilket gör att den nya sträckningen ansluter bättre till befintligt nät. Dessutom bedöms inte förutsättningarna vara goda att skapa ett fullvärdigt primärt stråk längs kanalen.



Anpassad dragning av primärt stråk i östra Hagastaden

Det primära nätet i östra Hagastaden anpassas efter bebyggelseplanerna och den planerade infrastrukturen.



Det primära nätet anpassas till Bobergsgatans dragning

Det primära stråkets sträckning ritades i cykelplanen innan gatorna byggdes och anpassas nu efter bebyggelsen och gatunätet. Det finns cykelinfrastruktur längs sträckan idag.



Ny dragning av huvudnätet genom Lill-Jans skogen

En ny koppling i huvudnätet föreslås längs Planerhagsvägen, Uggleviksvägen och Uggleängsvägen. Sträckningen ersätter befintlig i mer nordligt läge. På så sätt anpassas dragningen till befintlig relativt väl utbyggd cykelinfrastruktur med vägvisning mellan Södra Fiskartorpsvägen, KTH och Stockholms Universitet.



Huvudnätets sträckning flyttas till Fisksjöängsvägen

Den tidigare utpekade länken i huvudnätet längs Husarstigen utgår då den senare planerats som gångväg. Istället pekas Fisksjöängsvägen ut som del av huvudnätet. Cykling är också möjlig på den parallella Husarviksgatan.



Det primära stråket i Frihamnen blir del av huvudnätet

Frihamnen, som är en del av Norra Djurgårdsstaden, planeras för 1700 bostäder, och lokaler för kontor och service. Det föreslagna nya cykelnätet i Loudden ges en preliminär utformning som anger inriktningen för planeringen av cykelinfrastruktur i och i anslutning till områdena. De två länkarna i huvudnätet ersätter det primära stråk som varit utpekade längs Södra Hamnvägens förlängning. Primära stråket på Tegelluddsvägen ligger kvar.



Huvudnätets dragning flyttas från Regeringsgatan till Malmskillnadsgatan och Döbelns gatan

En ny koppling i huvudnätet föreslås längs Malmskillnadsgatan och Döbelns gatan mellan Brunkebergstorg och Odengatan. Dragningen ersätter det nuvarande stråket på Regeringsgatan. Syftet är att tydliggöra en gen nord-sydlig cykelkoppling på Brunkebergsåsen mellan City och Vasastaden.



Sibyllegatan ersätter parallell sträckning av huvudnätet

En ny länk på huvudnätet föreslås längs Sibyllegatan. Sträckningen ersätter befintligt stråk längs Nybrogatan, som delvis är gågata, om än med cykling tillåten.



Det primära stråket flyttas från Strömgatan till Fredsgatan

Primärt stråk längs Strömgatan flyttas till Fredsgatan. Avstängningen av motorfordonstrafik på Fredsgatan har möjliggjort en ny attraktiv öst-västlig cykelkoppling på nedre Norrmalm, som ansluter naturligt till cykelstråket genom Kungsträdgården i öster och Tegelbacken/Klara Mälarstrand i väster. Det primära stråket utmed Strömgatans kaj föreslås omklassificeras och bli en del av huvudnätet.



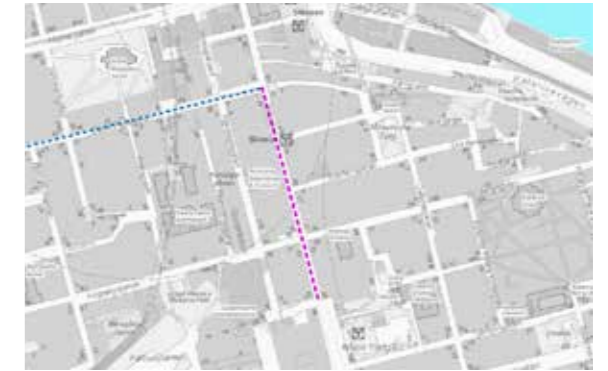
Katarina Bangata ersätter parallell sträckning i huvudnätet

En ny länk i huvudnätet längs Katarina Bangata mellan Vintertullstorget och Gotlandsgatan ersätter tidigare sträckning längs Malmgårdsvägen. Sträckningen blir därmed genare och bättre anpassad till målpunkter i området och befintlig länk i huvudnätet längs Katarina Bangata västerut.



Götgatsbacken

Götgatan mellan Noe Arks gränd och S:t Paulsgatan är ett utpekat primärt stråk och en strategiskt viktig koppling, vars exakta dragning föreslås bli preliminär. Utredning pågår av möjliga lösningar för cykeltrafiken längs sträckan.



3.2 Nya stråk

I detta avsnitt redovisas förslag på nya primära stråk och länkar i huvudnätet, som kompletterar de befintliga näten i bilaga B3 i Cykelplan 2012 och förslagen på ändrade sträckningar i föregående avsnitt. I innerstaden föreslås 25 nya länkar i cykelnätet. I vissa områden med pågående eller planerad stadsutveckling och där vägnätet ännu inte är klart har sträckningarna en preliminär dragning som anger inriktningen för planeringen av cykelinfrastruktur i och i anslutning till områdena. Ett utpekad stråk eller koppling innebär en långsiktig ambition från stadens sida att förbättra cykelförutsättningarna längs den utpekade sträckan. Exakta dragningar, val av utformning och avvägningar gentemot andra planer, program, intressen och anspråk behöver göras i varje enskilt projekt och utifrån förutsättningarna på platsen.

Ny koppling i huvudnätet till centrum på Stora Essingen

En ny koppling i huvudnätet föreslås längs bland annat Sällskapsvägen, som förbinder det primära stråket vid Essingeringen med Essingetorget. Dragningen är preliminär och flera sträckningsalternativ kan övervägas. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och förbättra tillgängligheten till centrala Stora Essingen för cykel.



Ny länk i huvudnätet parallellt med Essingeleden på Kungsholmen

En ny länk i huvudnätet föreslås parallellt med Essingeleden, och som förbinder de primära stråken längs Fredhällsparken och Lindhagensgatan. Det finns ett behov att göra cykelnätet på västra Kungsholmen mer finmaskigt med anledning av genomförd och planerad bebyggelse i området. Dragningen i bilden är preliminär och behöver anpassas till den nya bebyggelsen.



Huvudnätet längs Kungsholmsgatan förlängs

Delar av Kungsholmsgatan ingår idag i huvudnätet, som nu förlängs västerut, via Polhemsgatan, Parkgatan och Kronobergsgatan till Drottningholmsvägens början. På så sätt förtydligas en gen koppling mellan City och Fridhemsplan över centrala Kungsholmen. Delar av sträckan har redan idag målade cykelbana.



Huvudnätet kompletteras på del av Kungsbro strand

En ny koppling föreslås mellan befintligt huvudnät på Kungsholmsgatan och primärt stråk på Kungsholms strandstig. Syftet är framför allt att underlätta tillgängligheten för cykeltrafik mellan strandstråket och Klarabergsgatan/Stockholms Centralstation.



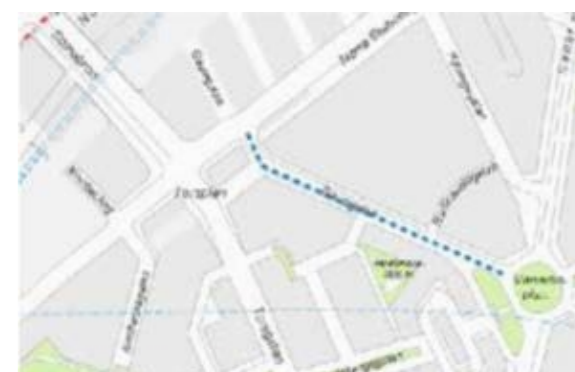
Huvudnät för cykel i Hagastaden

En ny länk i huvudnätet föreslås längs den planerade Norra Hagaesplanaden. Sträckan kopplar i väster till Solnabron och i öster till den planerade gång- och cykelbron över Uppsalavägen med vidare koppling mot Albano.



Ny länk i huvudnätet längs Gävlegatan

En ny länk i huvudnätet föreslås längs Gävlegatan. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och underlätta gen tillgänglighet mellan Vanadisplan och Solna.



Ny koppling i huvudnätet längs norra Dalagatan

Delar av Dalagatan ingår i huvudnätet, som föreslås förlängas för att koppla till Station Odenplan på Vanadisvägen.



Upplandsgatan och Norrtullsgatan blir del av huvudnätet

En ny länk i huvudnätet föreslås mellan Norra Bantorget och Norrtull, längs Upplandsgatan och Norrtullsgatan. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och förbättra den nord-sydliga cykelkopplingen genom den centrala, högre belägna delen av Vasastaden. Dessutom förbättras tillgängligheten mellan målpunkter som Odenplan och den nya utformningen av Norrtull inom ramen för projekt Hagastaden.



Huvudnät runt Tegelbacken

Nya kopplingar i huvudnätet föreslås för att komplettera befintligt primärt nät på och runt Tegelbacken, och förtydliga alternativa vägval för cykeltrafik mellan östra och västra City. Det finns befintlig cykelinfrastruktur på stora delar av sträckan idag.



Förlängning norrut av huvudnätet längs Drottning Kristinas väg

Sträckan på huvudnätet genom KTH:s Campus längs Drottning Kristinas väg förlängs norrut mot Stockholms Universitet. Syftet är att förbättra tillgängligheten till målpunkter i området och knyta ihop KTH med SU samt ansluter till nya campus Albano.



Ny länk i huvudnätet längs Olof Palmes gata

En ny öst-västlig länk i huvudnätet genom Norrmalm föreslås längs Olof Palmes gata, Brunkebergstunneln och David Bagares gata. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och möjliggöra en alternativ koppling mellan primära stråken på Vasagatan och Birger Jarlsgatan.



Ny länk i huvudnätet längs Jakobsbergsgatan

En ny länk i huvudnätet föreslås på Jakobsbergsgatan mellan Norrlandsgatan och Birger Jarlsgatan. Syftet är att tydliggöra en koppling mellan huvudnätet på Norrlandsgatan och det primära stråket på Birger Jarlsgatan.



Östermalmsgatan blir del av huvudnätet

En ny länk i huvudnätet föreslås på Östermalmsgatan mellan Karlaplan och Engelbrektsgatan. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och möjliggöra parallella vägval mellan primära stråken på Valhallavägen och Karlavägen.



Ny länk i huvudnätet längs Styrmansgatan

En ny länk i huvudnätet föreslås på Styrmansgatan mellan Karlaplan och Strandvägen. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och möjliggöra en genare koppling mellan Karlaplan och City som alternativ till Narvavägen.



Huvudnät genom Norra Djurgården

En ny sträckning i huvudnätet föreslås längs i huvudsak Stora Skuggans väg mellan Ropsten och Roslagsvägen. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och tydliggöra en genare koppling mellan det primära stråket längs Roslagsvägen, via Frescati mot Norra Djurgårdsstaden och Ropsten.



Ny dragning i huvudnätet mellan Bobergsgatan och Fågelhundsgatan

En ny dragning av huvudnätet föreslås mellan Bobergsgatan och Fågelhundsgatan. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och förbättra kopplingen mellan Björnnäsvägen och Bobergsgatan söderut. Det finns befintlig cykelinfrastruktur på stora delar av sträckan idag.



Ny koppling i huvudnätet längs Gasverksvägen

En ny koppling i huvudnätet föreslås längs Gasverksvägen. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och förbättra tillgängligheten till målpunkter i området, som Bobergsskolan och en idrottshall. Det finns befintlig cykelinfrastruktur på stora delar av sträckan idag.



Ny länk i huvudnätet längs Jägmästargatan och vidare till Gasverksvägen

En ny länk i huvudnätet föreslås genom Hjorthagen. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och öka tillgängligheten till målpunkter som skolor och Hjorthagens IP.



Huvudnät längs Värtabanan och Norra länken

En ny koppling i huvudnätet föreslås mellan Jägmästargatan och Bobergsgatan längs Värtabanan. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt i området.



Huvudnät i Södra Värtran

Som en del av Norra Djurgårdsstaden ska Värtahamnen utvecklas till en stadsdel med blandade funktioner som kontor, bostäder, handel och service, med sammantaget cirka 1 700 bostäder och cirka 10 000 nya arbetsplatser. De föreslagna nya cykelstråken i södra Värtran ges en preliminär dragning som anger inriktningen för planeringen av cykelinfrastruktur i och i anslutning till områdena.



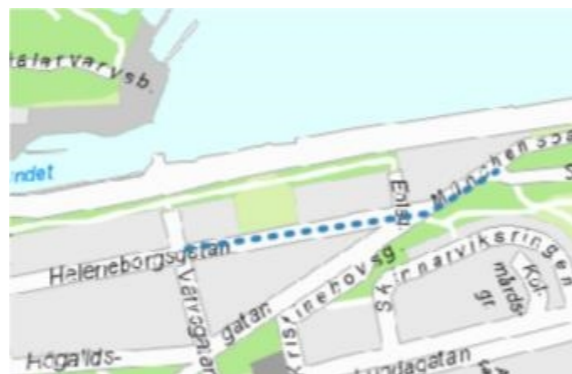
Nytt huvudnät i Loudden

Inriktningen är att cirka 4000 bostäder ska byggas i Loudden, som är en del av Norra Djurgårdsstaden. Förutom bostäder är området tänkt att rymma kontor, handel, skola, förskolor, idrottsanläggningar samt torg och parker. De föreslagna nya cykelstråken i Loudden ges en preliminär dragning som anger inriktningen för planeringen av cykelinfrastruktur i och i anslutning till områdena.



Förlängt huvudnät längs Heleneborgsgatan

Den befintliga sträckningen av huvudnätet på Heleneborgsgatan förlängs och ansluter till huvudnätet i Münchensbacken/Skinnsbacken. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och sammanhängande.



Ny länk i huvudnätet i anslutning till Hornstull

En ny koppling i huvudnätet föreslås som länkar samman Lignagatan/Skarpskyttestigen och Hornsgatan vid Hornstull. Syftet är att förtydliga en genkoppling mellan Hornstulls strand och det primära nätet i korsningen Hornsgatan/Långholmsgatan. Det finns befintlig cykelinfrastruktur på merparten av sträckan idag.



Ny länk i huvudnätet längs Krukmakargatan och S:t Paulsgatan

En ny sträckning i huvudnätet föreslås längs Krukmakargatan, Timmermansgatan och S:t Paulsgatan mellan Ringvägen och Götgatan. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och förtydliga en cykelkoppling parallellt med det primära stråket längs Hornsgatan.

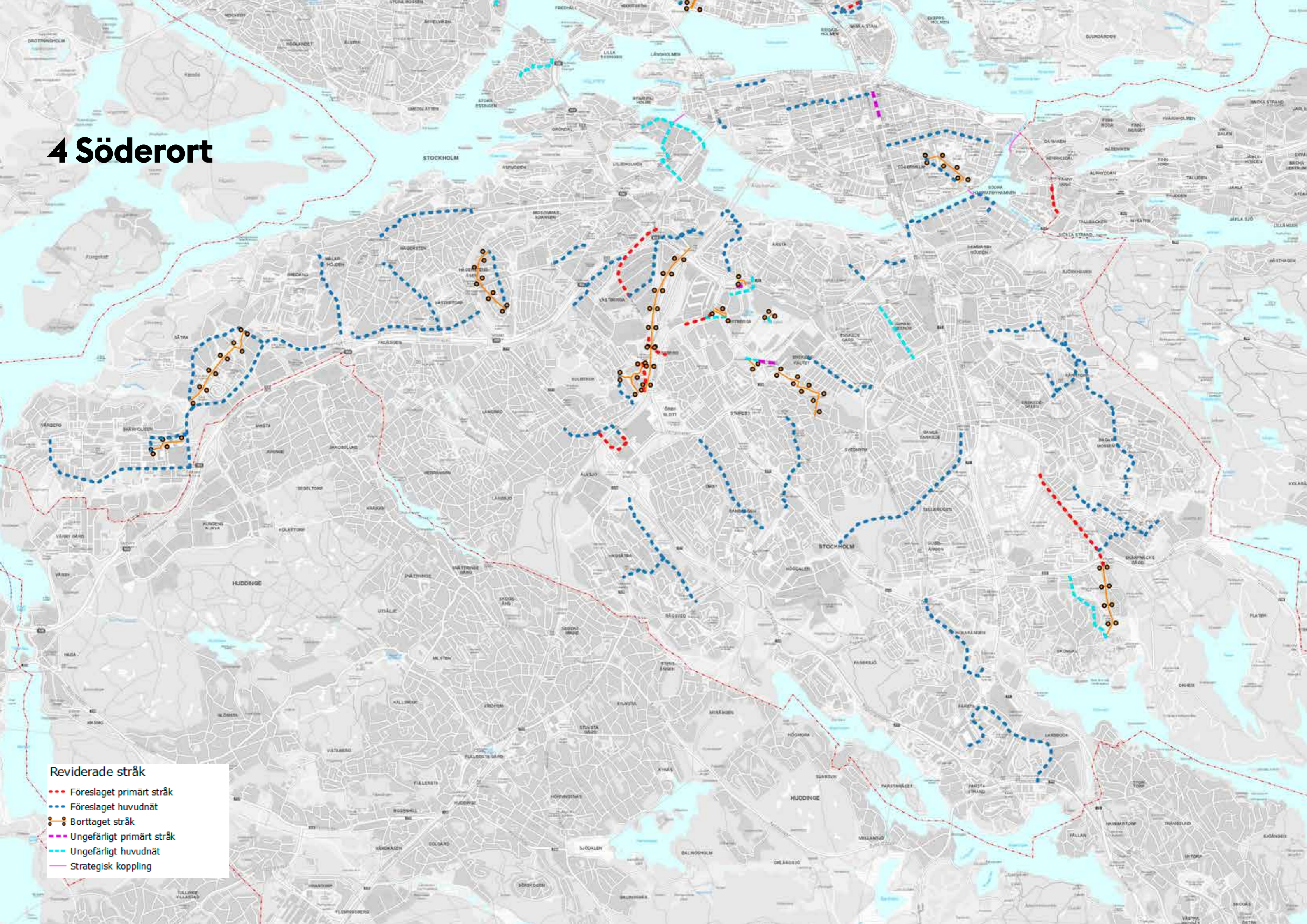


Bondegatan blir del av huvudnätet

En ny länk i huvudnätet föreslås längs Bondegatan mellan Götgatan och Tegelviksgatan. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och förbättra tillgängligheten till och från målpunkter i form av bland annat planerade nya bostäder i kvarteret Persikan på Östra Södermalm.



4 Söderort



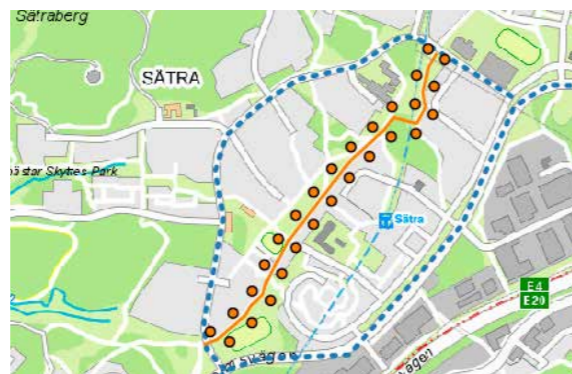
- Reviderade stråk
- Föreslaget primärt stråk
 - Föreslaget huvudnät
 - Borttaget stråk
 - Ungefärligt primärt stråk
 - Ungefärligt huvudnät
 - Strategisk koppling

4.1 Ändrade stråk

I detta avsnitt redovisas primära stråk och kopplingar i huvudnätet som föreslås få ny dragning i den reviderade cykelplanen. Nätet kan också föreslås klassas om mellan primärt nät och huvudnät. I söderort föreslås tolv sådana ändringar. Stråk och kopplingar som inte redovisas nedan har kvar sin nuvarande dragning och klassificering enligt bilaga B3 i Cykelplan 2012. Ett utpekade stråk eller koppling innebär en långsiktig ambition från stadens sida att förbättra cykelförutsättningarna längs den utpekade sträckan. Exakta dragningar, val av utformning och avvägningar gentemot andra planer, program, intressen och anspråk behöver göras i varje enskilt projekt och utifrån förutsättningarna på platsen.

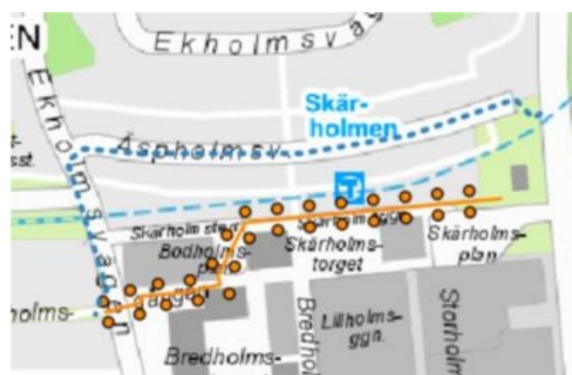
Björksättravägen ersätter parallell länk i huvudnätet

En ny länk i huvudnätet föreslås längs Björksättravägen, mellan de båda anslutningarna till Skärholmsvägen. Den nya sträckningen föreslås ersätta befintlig som går genom parkområdet. Syftet är bättre tillgänglighet till målpunkter i form av bland annat nya planerade bostäder i området. Det befintliga parkstråket är fortsatt en viktig lokal cykelkoppling, inte minst för barns cykling då den är trafikseparerad.



Huvudnätet flyttas till Äspholmsvägen

Den öst-västra länken i huvudnätet på Skärholmstorget flyttas till parallella Äspholmsvägen. Skärholmstorget är fortfarande en viktig målpunkt för cykeltrafik, men bedöms inte lämpligt för genomfart.



Primärt stråk längs Sjöviksbacken blir huvudstråk

Den södra delen av Sjöviksbacken är idag utpekad som primärt stråk, tillsammans med en koppling genom kvarteret Packrummet. Den nämnda kopplingen utgår då den är svår att kombinera med de befintliga gatornas karaktär och sträckning i de nybyggda kvarteren. Genom att den södra delen av Sjöviksbacken i samband med det ändras klassificering blir hela gatan del av huvudnätet.



Sparbanksvägen ersätter parallell dragning av huvudnätet

En ny länk i huvudnätet föreslås längs Sparbanksvägen genom Hägerstensåsen. Den nya sträckningen föreslås ersätta befintlig längs Valutavägen och Mellanbergsvägen. Syftet är bättre tillgänglighet till målpunkter i form av bland annat centrumfunktioner och skola.



Ändrade cykelnät i Västberga industriområde

Befintligt primärt stråk längs Drivhjulsvägen klassificeras om till huvudnät, samtidigt som Västberga Allé i sin helhet föreslås bli primärt stråk inklusive den nya bron. Den nya länken i huvudnätet kopplar därmed naturligt till huvudnätet på Sjöviksbacken och det primära stråket kopplar till Södertäljevägen. Det primära stråk som pekats ut med tänkt lösning på järnvägsbron mellan Årstaberget och Älvsjö utgår, då bron byggdes utan en cykellösning.



Ny dragning i huvudnätet genom Stora sköndal

Idag är Stora Sköndals väg del av huvudnätet. Den ersätts av en ny koppling mellan Sandåkravägen och William Lindbloms väg. Syftet är en bättre anpassning till målpunkter och planering av ny bebyggelse i området. Nätets sträckning är preliminär och kan komma att anpassas något inom ramen för stadsbyggnadsprojektet.



Huvudnät blir primärt nät längs Gamla Tyresövägen

Den södra delen av Gamla Tyresövägen, som idag är del av huvudnätet, uppgraderas till primärt stråk för tydligare koppling till befintligt primärt stråk längs Flatenvägen och Sandåkravägen.



Det primära stråket på Apelsinstigen flyttas till Toffelbacken

Primära stråkets dragning flyttas från Apelsinstigen till Toffelbacken i Solberga och får på så sätt en rakare och mer orienterbar sträckning.



Det primära stråket till Älvsjö station flyttas till Mässvägen och Magelungsvägen

Det primära stråket till Älvsjö station får en ny dragning längs Mässvägen och Magelungsvägen. På så vis kan cykeltrafiken som har målpunkter öster och väster om centrala Älvsjö framöver ledas runt stationsområdet. Befintlig sträckning blir istället del av huvudnätet för att tydliggöra och säkerställa tillgängligheten för cykel till stationen och cykelparkeringsgaraget.



Anpassat cykelnät på Årstafältet

Cykelstråken på Årstafältet illustreras genom det lokala planeringsunderlag för cykel som tagits fram inom stadsutvecklingsprojektet på Årstafältet. Dragningarna är preliminära och anger inriktningen för planeringen av cykelinfrastruktur i och i anslutning till området.



Primärt stråk genom Storängsparken blir del av huvudnätet

Det befintliga primära stråket genom Storängsparken i Årsta ändras till att bli en del i huvudnätet. Fokus de närmaste åren kommer vara att bygga ut och förstärka stråket längs Årstabergsvägen och parallellt med järnvägen i riktning mot Årstabron. Dessutom bedöms genomförbarheten för ett fullvärdigt primärt stråk vara svår i nuvarande sträckning, framför allt längs naturreservatet norr om Årstagårds bollplan.



Huvudnätet genom Hemsbogen flyttas

Huvudnätets sträckning genom Hemsbogen mellan Stureby och Enskedefältet föreslås utgå, då det inte bedöms vara nödvändigt för maskvidden på nätet. Det befintliga parkstråket är fortsatt en viktig lokal cykelkoppling, inte minst för barns cykling då den är trafikseparerad.



4.2 Nya stråk

Här redovisas förslag på nya primära stråk och länkar i huvudnätet, som kompletterar de befintliga näten i bilaga B3 i Cykelplan 2012 och förslagen på ändrade sträckningar i föregående avsnitt. I söderort föreslås 30 nya sträckningar. I vissa områden med pågående eller planerad stadsutveckling och där vägnätet ännu inte är klart har de en preliminär dragning som anger inriktningen för planeringen av cykelinfrastruktur i och i anslutning till områdena. Ett utpekad stråk eller koppling innebär en långsiktig ambition från stadens sida att förbättra cykelförutsättningarna längs den utpekade sträckan. Exakta dragningar, val av utformning och avvägningar gentemot andra planer, program, intressen och anspråk behöver göras i varje enskilt projekt och utifrån förutsättningarna på platsen.

Ny preliminär sträckning i huvudnätet i Sjöviksvägens förlängning

En ny koppling i huvudnätet föreslås i Sjöviksvägens förlängning, över Södertäljevägen, via Liljeholmstorget och längs Trekantsvägen till Liljeholmsstranden. Syftet är att koppla det nybyggda Årstadal med planerad bebyggelse i Lövholmen via centrumfunktionerna på Liljeholmstorget. Kopplingen är markerad som preliminär och den exakta dragningen bör hanteras i samband med planeringen av Södertäljevägen som urbant stråk och överdäckning av tunnelbanan med ny bebyggelse.



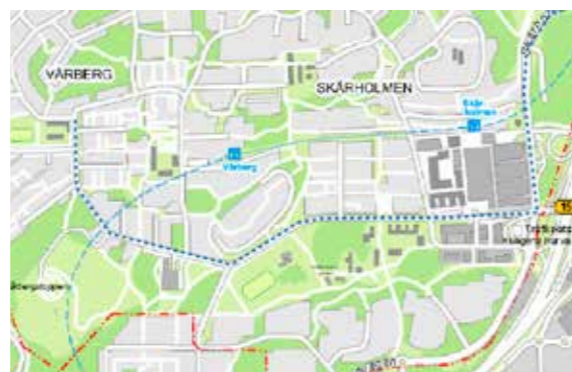
Förlängt huvudnät längs Årstaängsvägen runt kajen

Den befintliga huvudnätslänken på Årstaängsvägen förlängs och fortsätter i en preliminär dragning längs kajen vid Lövholmen och ansluter mot primärt stråk vid korsningen Lövholmsvägen/Gröndalsvägen. Det finns ett behov att göra cykelnätet mer finmaskigt och heltäckande med anledning av genomförd och planerad bebyggelse i området, och cykling längs kajen bedöms vara attraktivt inte minst för rekreativ cykling.



Ny länk i huvudnätet längs Vårbergsvägen

En ny länk i huvudnätet föreslås på Vårbergsvägen i Skärholmen. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och förstärka cykelmöjligheterna i gatunätet och därmed tillgängligheten till målpunkter i form av bostäder, skolor och idrottsplatser.



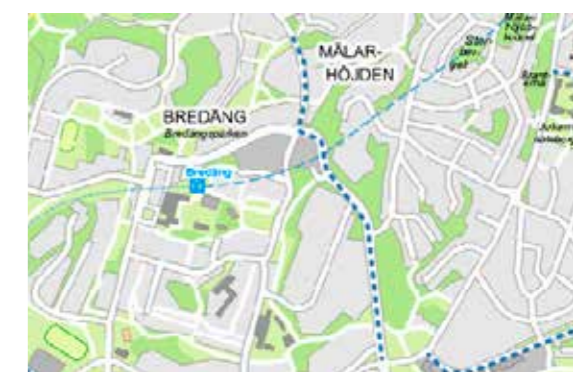
Skärholmsvägen blir del av huvudnätet

En ny koppling i huvudnätet föreslås på Skärholmsvägen mellan Smistavägen och trafikplats Bredäng. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och förstärka cykelmöjligheterna i gatunätet längs en huvudgata med exploateringsplaner.



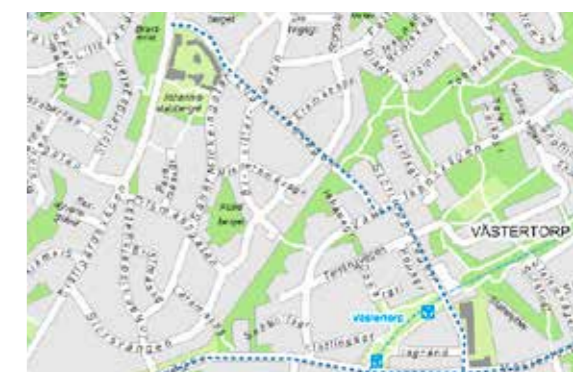
Bredängsvägen blir del av huvudnätet

En ny länk i huvudnätet föreslås på Bredängsvägen och Ålgrytevägen mellan primära stråket vid trafikplats Bredäng i söder och befintligt huvudstråk i norr. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och förstärka tillgängligheten för cykeltrafik i gatunätet i ett område med exploateringsplaner.



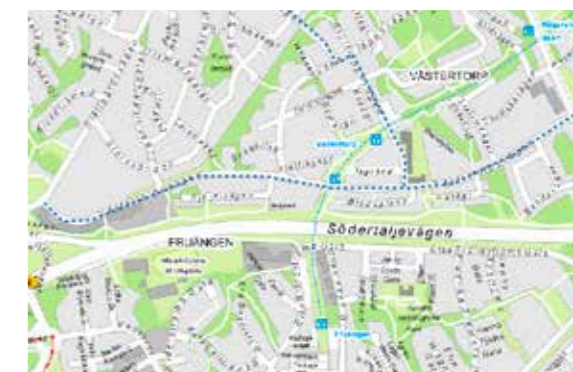
Störtloppsvägen blir del i huvudnätet

En ny koppling i huvudnätet föreslås på Störtloppsvägen och Lugntorpsvägen, mellan Slättgångsvägen och det primära stråket längs Södertäljevägen. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och förstärka tillgängligheten till målpunkter i området, som centrumfunktioner och skola, med koppling till det primära nätet.



Ny länk i huvudnätet längs Västertorpsvägen

En ny länk i huvudnätet föreslås på Västertorpsvägen mellan Slättgårdsvägen och Personnevägen. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och förstärka tillgängligheten till målpunkter i området.



Ny länk i huvudnätet längs Telefonvägen

En ny länk i huvudnätet föreslås på Telefonvägen, mellan Telefonplan och Svandammsplan. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och förstärka tillgängligheten till målpunkter i området.



Förlängt huvudnät längs Folkparksvägen

Den befintliga delen av huvudnätet på Folkparksvägen förlängs söderut för att koppla till primära stråk på Götalandsvägen, för en genare koppling mellan Älvsjö och norrut mot Södertäljevägen.



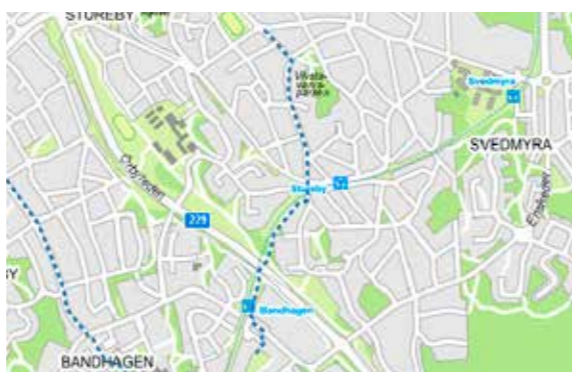
Ny koppling på huvudnätet längs Johan Skyttes väg

Johan Skyttes väg mellan Älvsjövägen och Långbrodalsvägen blir del av huvudnätet. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och möjliggöra en genare och tydligare koppling mot Älvsjö centrum och station.



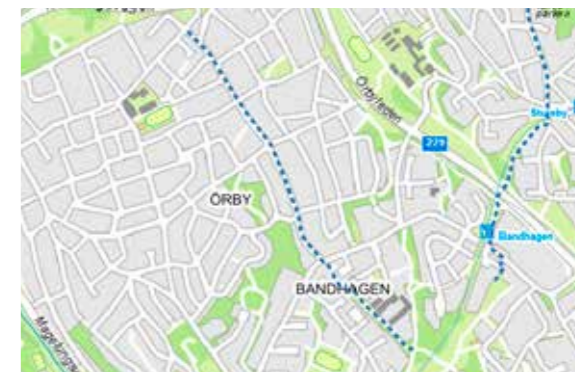
Bandhagsvägen blir del av huvudnätet

En ny länk i huvudnätet föreslås längs Bandhagsvägen, Sävenäsgatan och parkstråk, mellan huvudnätet på Tussmötevägen och det primära nätet längs med Örbyleden. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och öka tillgängligheten till målpunkter som tunnelbanestationer och idrottsplats.



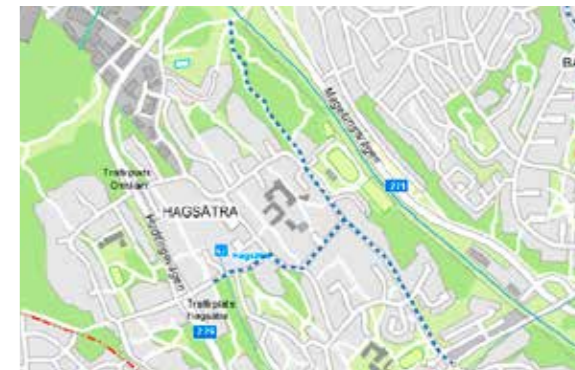
Årdalsvägen blir del av huvudnätet

En ny koppling i huvudnätet föreslås längs Årdalsvägen, mellan Gamla Huddingevägen och Skebokvarnsvägen. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och möjliggöra en genare och tydligare koppling mellan Bandhagen och Örby.



Ny länk i huvudnätet längs Hagsåtravägen

En ny länk i huvudnätet föreslås längs Hagsåtravägen, mellan Rågsvedsvägen i söder och befintligt primärt stråk mellan Huddinge och Gullmarsplan i norr. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och möjliggöra ett alternativt stråk med fler målpunkter parallellt med primära stråket längs Örbyleden.



Huvudnät för cykel genom Hagsåtra

En ny länk i huvudnätet föreslås längs Olshammarsgatan, Vintrosagatan och Porlabacken som förbinder befintligt primärt stråk längs Huddingevägen och föreslagen huvudnätslänk på Hagsåtravägen. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och öka tillgängligheten till målpunkter som centrumfunktioner och tunnelbana.



Ny sträckning i huvudnätet genom Majroskogen

En ny sträckning i huvudnätet föreslås mellan Örbyleden och Nynäsvägen, genom Majroskogen och längs med Tallkrogsvägen. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt med genare radiella kopplingar mellan delar av söderort och centrala Stockholm. Cykling genom skogen bedöms vara attraktivt inte minst för rekreativ cykling.



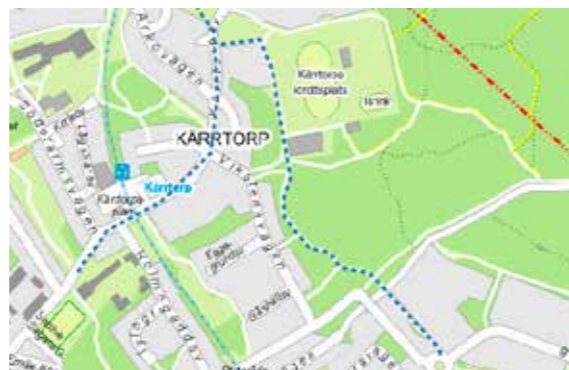
Huvudnät på Kärrtorpsvägen och Ystadvägen

Östra Söderort har relativt gles med utpekade cykelstråk. En ny koppling i huvudnätet föreslås längs Kärrtorpsvägen och Ystadvägen, som ansluter till Malmövägen i norr och stråk vid Sara Moraeas väg i söder. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och förbättra tillgängligheten till målpunkter som centrum, tunnelbana och idrottsplats.



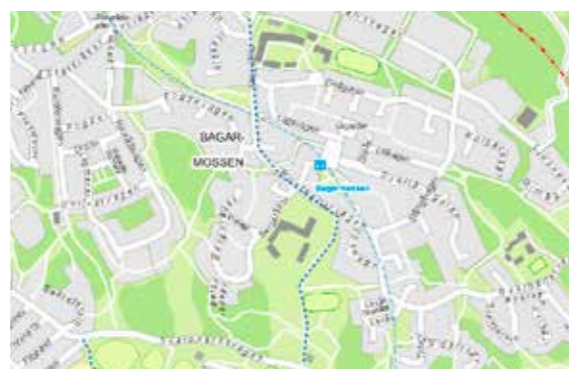
Ny länk i huvudnätet förbi Kärrtorps IP

Östra Söderort har relativt gles med utpekade cykelstråk. En ny länk i huvudnätet föreslås förbi Kärrtorps IP, mellan Kärrtorpsvägen och befintligt nät på Sockenvägen. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och förbättra tillgängligheten till målpunkter i området.



Ny sträckning i huvudnätet längs Rusthållarvägen

Östra Söderort har relativt gles med utpekade cykelstråk. Huvudnätet föreslås kompletteras genom centrala Bagarmossen för att förbinda befintligt nät längs Sockenvägen i norr med det primära stråket längs Skarpnäcksvägen i söder. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och förbättra tillgängligheten till målpunkter i området, som centrum, skolor och bollplan.



Skarpnäcks allé blir del av huvudnätet

Östra Söderort har relativt gles med utpekade cykelstråk. En ny koppling i huvudnätet föreslås längs Skarpnäcks allé. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och förbättra tillgängligheten till centrala Skarpnäck.



Ny länk i huvudnätet längs Lingvägen

En ny länk i huvudnätet föreslås på Lingvägen från Örbyleden till Farstavägen, med vidare koppling till det primära stråket längs Nynäsvägen. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt. Längs stora delar av sträckan planeras cykelinfrastruktur inom redan beslutade exploateringsprojekt och pågående detaljplaner.



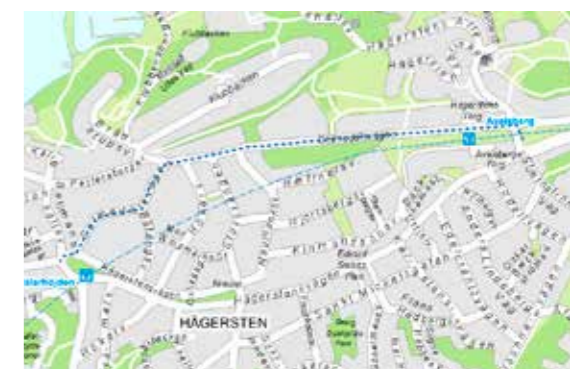
Mårbackagatan och Larsbodavägen blir del i huvudnätet

Farsta är utpekad som fokusområde i Stockholms översiktsplan. En ny länk i huvudnätet föreslås som en "ringled" för cykel längs Mårbackagatan och Larsbodavägen med anslutning till Farsta Centrum. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och stärka tillgängligheten för cykeltrafik i ett område som är föremål för stadsutveckling.



Selmedalsvägen blir del av huvudnätet

En ny koppling i huvudnätet föreslås på Selmedalsvägen från cirkulationsplats med Hägerstenvägen till korsningen med Hägerstenvägen vid Mälärhöjdens t-banestation. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och möjliggöra en cykelkoppling parallellt med pendlingsstråket längs Hägerstenvägen.



Ny länk i huvudnätet längs Pilotgatan

Östra Söderort har relativt gles med utpekade cykelstråk. En ny huvudnätskoppling föreslås längs del av Pilotgatan i Skarpnäck. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och förbättra tillgängligheten till centrala Skarpnäck.



Ny koppling i huvudnätet längs Flygledargatan

Östra Söderort har relativt gles med utpekade cykelstråk. En ny huvudnätskoppling föreslås mellan Gamla Tyresövägen och Skarpnäcks Allé, längs Flygledargatan och Horisontvägen. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och förbättra tillgängligheten till centrala Skarpnäck.



Ny sträckning i huvudnätet över Nytorps gårde

Östra Söderort har relativt gles med utpekade cykelstråk. En ny sträckning i huvudnätet föreslås över Nytorps Gärde, från Malmövägen, via Ystadsgatan, tvärs Nytorps gårde, och fram till Åstorpsringen. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt i ett område med planerad ny bebyggelse.



Skagersvägen blir del i huvudnätet

En ny länk i huvudnätet föreslås på Skagersvägen i Årsta. Syftet är att göra cykelnätet mer finmaskigt och förbättra kopplingen från norra Årsta till det primära stråket längs Johanneshovsvägen.



Utvecklat huvudnät längs Sköntorpsvägen

Befintlig huvudnätskoppling på Sköntorpsvägen slutar idag på bron över Johanneshovsvägen. Nätet föreslås förlängas österut fram till Gullmarsplan, för bättre tillgänglighet till centrumfunktioner och kollektivtrafik.



Ny länk i huvudnätet längs Karusellvägen

Karusellvägen i Västberga föreslås bli en del av huvudnätet. Stråket blir en naturlig förlängning av befintligt nät på södra sidan av Södertäljevägen/E4, och ansluter till föreslaget primärt stråk längs Västberga Allé.



Söderarmsvägen blir del av huvudnätet

En ny sträckning på huvudnätet föreslås längs Söderarmsvägen i Kärrtorp. Syftet är att komplettera och på sikt ersätta dagens sträckning genom Kärrtorpsparken. Det bör även fortsättningsvis vara möjligt att cykla genom parken.



Hammarby kaj blir del av huvudnätet

En ny koppling i huvudnätet föreslås längs Kölnagatan och Hammarby kaj, som ansluter till befintligt nät väster om Skanstullsbron på Årstavikens södra sida. På delar av sträckan finns befintlig cykelinfrastruktur.



5 Strategiska kopplingar

Strategiska kopplingar är en ny kategori av stråk i cykelplanen. Några av de föreslagna strategiska kopplingarna sammanfaller med tidigare särskilda objekt, men flera är nya med inriktningen att åskådliggöra ett önskat samband eller korridor mellan olika målpunkter där cykelinfrastruktur idag helt eller delvis saknas och där den exakta dragningen inte är fastlagd.

I flera fall är syftet med kopplingen att överbygga barriärer i form av vatten eller infrastruktur. Stockholm är byggd på öar, med vatten som naturliga barriärer i stadslandskapet. För en stad som hänger samman krävs infrastruktur som överbyter dessa. Flertalet av de viktigaste broarna som binder ihop Stockholm över innerstadssnittet och Saltsjö-Mälarsnittet är högbroar som utgör viktiga kopplingar för såväl motorfordons-spårbunden och gång- och cykeltrafik. De kopplingarna bör finnas kvar, inte minst då de ofta är centrala länkar i exempelvis pendlingsnätet för cykel. Dessa bör dock kunna kompletteras med fler broar för enbart gång- och cykeltrafik. På vissa platser finns intressanta kopplingar som kräver höga broar, och på andra kan låga öppningsbara gång- och cykelbroar fylla en funktion både som strategiska länkar i ett övergripande cykelnätet och för att binda samman stadsdelar för trafik av mer lokal karaktär.

Strategisk koppling Ulvsunda-Solna strand

Det tidigare schematiskt utritade huvudstråket över Bällstaviken ersätts av en strategisk koppling mellan Bällstahamn och Solna strand.



Strategisk koppling Strandvägen-Djurgården

Kungliga Djurgårdsförvaltningen har uttryckt önskemål om en ny bro för att avlasta Djurgårdsbron. Sträckningen är även strategiskt viktig ur ett cykelperspektiv, då den har potential att öka tillgängligheten för cykeltrafik till Djurgårdens många målpunkter.



Strategisk koppling Hammarby Sjöstad-Södermalm

Hammarby Sjöstad är administrativt del av stadsdelen Södermalm. Ändå saknas en fast förbindelse mellan sjöstaden och Södermalm öster om Skanstull. En gång- och cykelbro med ungefär samma målpunkter som dagens färjeförbindelse skulle binda ihop stadsdelen och avlasta framför allt Skansbron som är ett huvudstråk i cykelplanen med som mest 8000 cykelpassager per dag.



Strategisk koppling Hammarby Sjöstad-Nacka

Det saknas en förbindelse längs vattnet mellan Henriksdalshamnen/Hammarby Sjöstad och Saltsjöqvarns kaj i Nacka vilket gör att de båda områdena blir väldigt åtskilda. En koppling längs vattnet skulle vara gen, utan höjdskillnader och med stora rekreativa värden. Cyklister och gående skulle kunna ta sig mellan stadsdelarna utan att behöva passera trafikplats Henriksdal på Värmdövägen. Idag finns en befintlig smal brygga längs bergssidan.



Strategisk koppling Lövholmen- Bergsunds strand

Det finns i dagsläget endast två förbindelser mellan Söderort och Södermalm väster om Skanstull – Årstabron och Liljeholmsbron. Den förstnämnda har som mest 4000 cykelpassager per dag och höga gångflöden på en oseparatorad smal gc-bana. Den sistnämnda har som mest över 13 000 cykelpassager per dag och höga gångflöden på underdimensionerade gång- och cykelbanor. Samtidigt byggs nya bostäder vid Liljeholmskajen och planering pågår av Lövholmen. En ny gång- och cykelbro över Liljeholmsviken skulle både kunna avlasta Liljeholmsbron och knyta ihop staden när innerstaden växer utanför tullarna.



