

Riktlinjer för förbättrad drift och underhåll på cykelvägnätet

I planeringen av staden och då åtgärder görs i staden måste fokus vara på att drift och underhåll ska kunna genomföras på ett hanterbart sätt.

Inspektioner

Generellt måste cykelvägnätet inspekteras flera gånger per år med avseende på beläggning, målning av cykelbanor/fält och boxar, vegetation, hinder och rengöring. Pendlingsstråken bör inspekteras fyra gånger per år, övriga stråk bör inspekteras minst två gånger per år. Under vintersäsong ska stickprov av vinterväghållningen på pendlingsstråken göras. App:ar kan vara ett hjälpmedel för att fånga upp synpunkter från cyklister och andra användare på cykelvägnätet. Cyklister ska lätt kunna meddela när de ser en brist i cykelvägnätet. Jourtelefonnummer alternativt en mailadress bör finnas vid några punkter/sträckor.

Vårsopning

Vårsopningen ska ske sammanhängande utmed pendlingsstråken. Ambitionen är att vårsopningen ska vara avklarad senast 1 april på samtliga pendlingsstråk och för övriga cykelstråk är målsättningen att stråken ska vara vårsopade senast 15 april. Det är dock mycket avhängigt hur vintersäsongen har varit. Då vårsopning sker med spolande maskiner ger vårsopning vid köldgrader ökad risk för halka. Vid köldgrader efter 20 mars ska i stället vårsopning vara avklarad senast 1 maj på pendlingsstråken och för övriga cykelstråk är målsättningen att stråken ska vara vårsopade senast 15 maj.

Lövuptagning

Lövuptagningen ska ske löpande under hela lövfällningssäsongen. Lövstädningen utförs i första hand under servicenätter/-dagar. Inspektioner måste ske och cyklisters synpunkter och felanmälningar ska tas om hand och vid behov åtgärdas.

Vinterväghållning – snöröjning och halkbekämpning

Skötseln ska ha sådan standard att det går att cykla trafiksäkert hela vintern. Redan vid 2-3 cm snödjup börjar det bli besvärligt för en cyklist att ta sig fram och restiden ökar. Samtliga pendlingsstråk ska vara färdigrojda senast inom 3 timmar efter påbörjad röjning.

Flera metoder för snöröjning och halkbekämpning måste ofta användas parallellt beroende på vilken del av säsongen det är samt vilket väder och nederbörd som råder. Utgångsläget är att pendlingsstråken och huvudstråken ska snöröjas genom plogning och halkbekämpas med sand. För att förebygga halkan kan även saltlake användas. Vinterväghållningen omfattar snöröjning, halkbekämpning, isrivning, moddborttagning, omhändertagande av snömassor och den fordonspark som används ska vara anpassad efter de krav som ställs på resultat, miljöprestanda etc. Pendlingsstråken ska inspekteras för att säkerställa kvaliteten på snöröjningen. Kontroller kan också göras tillsammans med entreprenören.

Belysning

Det är viktigt både från trygghets- och trafiksäkerhetssynpunkt att belysningen är tillfredsställande. Belysningen bör ha så pass hög standard att underlaget syns. Allvarliga fel som kan vålla skada ska åtgärdas snarast.

Renhållning

Renhållningen av cykelstråken är i stor utsträckning avhängig av information om läget från allmänheten. Detta innebär att systemet för informationslämning bör förbättras så att de som använder cykelstråken lätt kan rapportera in missförhållanden. Uppgifterna ska tas om hand effektivt och åtgärdas så snart som möjligt. Cykelstråken bör sopas oftare än en bilväg då bilvägen rensas automatiskt av fordonen.

Drift av cykelparkeringar

Det krävs ett kontinuerligt underhåll av cykelställ och parkeringar. Det är enklare och billigare att göra små justeringar hela tiden än att behöva byta ut stora delar av en cykelparkering. Det är viktigt att cykelparkeringar sköts så att de ser fräscha ut för att cyklister ska vilja parkera där.

Belägningsstandard

Vägens ytstruktur påverkar cyklistens bekvämlighet men har också stor betydelse för trafiksäkerheten. Ytan på samtliga pendlingsstråk ska inspekteras eller mätas avseende jämnhet regelbundet, men framförallt då ytan är nylagd.

Vegetation/beskärning

Växtligheten utefter cykelstråken och i korsningar hålls efter så att god sikt uppnås. Vid nyplantering ska omsorg läggas vid valet av växter så att underhållet inte försvåras, men också så att sträckan upplevs som trygg att färdas på. Där staden inte är fastighetsägare måste övriga fastighetsägare uppmanas att vid behov underhålla sin del av sträckan.

Hinder i cykelbanan/-vägen

Hinder är allt som kan bli ett hinder för cyklisten som till exempel felplacerad bom, parkerad bil i vägen eller tillfälliga arbeten i gatan. Hinder i cykelvägnätet ska åtgärdas inom skäligen tid. Vid ett anmält hinder ska staden inspektera/ta ställning till och avgöra när hindret måste åtgärdas. Om hindret finns på pendlingsnätet, utgör framkomlighetsproblem och är trafikfarligt bör det vara borta inom 4 timmar.

Vägarbeten

Då åtgärder måste göras i gaturummet och i cyklistens trafikmiljö ska alternativa cykelvägar iordningsställas antingen genom att visa till annan väg eller sätta upp tydlig trafiksäker skyltning och markering runt området. Framkomligheten för cyklisten får inte försämrats nämnvärt på pendlingsstråken. Tillfällig skyltning och vägvisning vid arbeten i gatumiljön ska göras i enlighet med riktlinjerna.

Vägvisning

En viktig del i underhållet är att se över så att skyltningen håller en hög och jämn standard. En jämn standard är viktig att hålla utefter hela stråket så att orienterbarheten är god. Skyltar ska vara hela och rena. Buskar som skymmer skyltar, klotter och påkörda skyltar ska åtgärdas inom skäligen tid.

Målning

Målningen ska ses över efter vintersäsongen och vårsopningen då den ofta har brister. En prioriteringsbedömning görs efter vårsopningen.

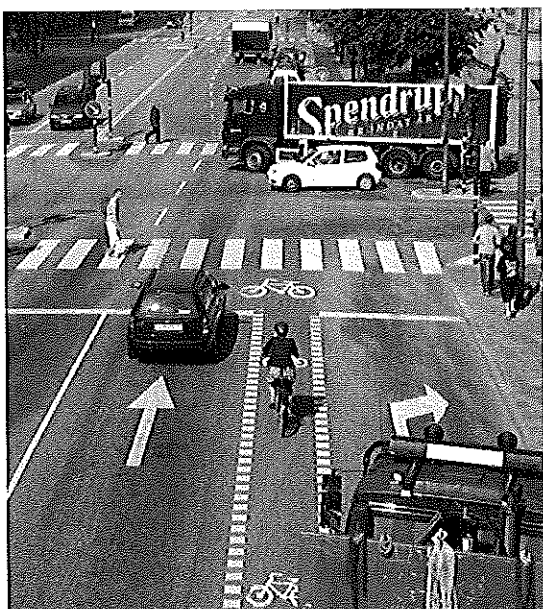
ÖKAD TRYGGHET OCH SÄKERHET FÖR CYKLISTER

TRAFIKSÄKERHET I KORSNINGSPUNKTER

På många platser i staden är trafikmiljön så komplicerad och svårbegriplig att människors misstag kan få mycket allvarliga konsekvenser. Staden ska fortsätta arbetet med att identifiera och förbättra dessa riskfyllda platser.

För cyklister är det oftast i korsningspunkterna med motorfordon som de allvarligaste olyckorna sker. Korsningspunkterna är därför extra viktiga att se över. För att öka säkerheten krävs infrastrukturåtgärder i korsningarna som säkrar lägre hastigheter på motorfordon vid särskilt utsatta platser, exempelvis vid gång- och cykelpassager. En säker korsning eller passage innebär att en kollision inte ger dödlig eller allvarlig personskada, under förutsättning att gatan används enligt gällande regler. En gång- och cykelpassage definieras som säker om den är utformad för en motorfordonshastighet på högst 30 km/tim, eller är planskild. Se s.23 för exempel på hastighetssäkrade korsningar.

Den tunga trafiken utgör en stor risk för fotgängare och cyklister. Årligen inträffar ett antal dödsolyckor där oskyddade trafikanter omkommer eller blir svårt skadade i olyckor med tunga fordon. Situationer där olyckor inträffar är främst högersvängande lastbil i konflikt med cyklist som ska åka rakt fram och i samband med backning med tunga fordon. Tillbakadragen stopplinje, eller "cykelboxar", har minskat olycksrisken mellan cyklister och högersvängande tunga fordon men fortfarande sker olyckor. Det fåtal platser där cykelboxar ännu inte byggts ska åtgärdas. Det är också viktigt att cykelbanan/fältet dras fram hela vägen till cykelboxen så att cyklisten inte kläms in mellan motorfordon på väg fram till boxen. Även här finns några platser som kan förbättras.



Bilden ovan visar ett cykelfält som leder fram till en cykelbox. En lastbil kör in till höger om cyklisten som kan ställa sig framför lastbilen i cykelboxen om också hon ska svänga höger eller smidigt fortsätta rakt fram utan att hamna i konflikt med det högersvängande fordonet.

Färgade cykelöverfarter underlättar för både cyklister och andra trafikanter att se var cykelbanan eller cykelöverfarten går. Målningen ska ha färgen "Stockholmsröd", RAL 3011, och utföras med färg eller plastmassa som ger god friktion. Målning ska ske i sådana korsningar där cykeltrafiken särskilt behöver uppmärksammas på grund av trafiksäkerhetsrisker, t.ex. när ett cykelfält ligger mellan två körfält eller där bilisterna behöver korsa cykelfältet.



Exempel på ett rödmarkerat cykelfält. Rödmarkeringen hjälper trafikanterna att vara extra uppmärksamma på att de korsar ett cykelfält.

CYKLING VID VÄGARBETE

När trafikanordningsplaner (TA-planer) tas fram vid arbete på väg och vid vägarbete ska alltid de oskyddade trafikanternas intressen tas tillvara. Där det är möjligt ska tillfälliga gång- och cykelbanor ordnas, men stängs vägen av är det inte alltid möjligt att anordna alternativa cykelbanor. Stängs cykelbanan av ska andra åtgärder vidtas för att möjliggöra cykling. Exempel på sådana åtgärder är sänkning av hastigheten till 30 km/h och cykling i blandtrafik eller vägvisning av alternativa vägval.

ÖKAD TRYGGHET I CYKELVÄGNÄTET

Tryggheten på stadens cykelstråk upplevs i framför allt gröna stråk som bristfällig på grund av bristande belysning, dålig koppling till bebyggelse eller platser där människor vistas, eller eftersatt parkskötsel där buskage tillåtit växa. Även cykelstölder är en otrygghetsfråga och bristen på stöldsäker cykelparkering är en anledning för många att välja andra transportmedel än cykel. Staden ska arbeta för att öka tryggheten för cyklisterna genom att förbättra parkskötsel och belysning på platser med brister.

Cyklar är tysta fordon och ibland håller cyklisterna hög hastighet, vilket kan orsaka otrygghet hos gående. Detta är viktigt att uppmärksamma vid utformning av ytor där dessa trafikantgrupper möts.

VAD HAR GJORTS?

- ➡ Korsningspunkter som behöver hastighetssäkras längs med pendlingsstråken har identifierats.

VAD BEHÖVER GÖRAS?

- ➡ Påbörja underhållsprojekt som har stor betydelse för trafiksäkerheten.
- ➡ Arbetet med TA-planerna ska ses över och rutinerna för att cykelbanorna behåller sin status även vid ombyggnationer ska förbättras.
- ➡ Teknisk handbok del 5 om Trafikanordningar ska uppdateras med åtgärder för cykeltrafiken.
- ➡ Förbättrad säkerhet och åtgärder som bidrar till tydlighet i korsningar med t ex cykelboxar och färgade cykelfält och överfarter genomförs.

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

HANDLINGSPLAN FÖR INFORMATION, KAMPANJER OCH SAMVERKAN

Med en god dialog om cykelfrågor med trafikanter och andra intressenter kan Stockholm bli en bra cykelstad, men också en god promenadstad. I begreppet intressenter innefattas skolor, företag, intresseorganisationer, och myndigheter med flera.

Uppmuntran av cyklister kan ske på olika sätt. Staden arbetar idag med cykelfrämjande kampanjer för att belysa och uppmuntra cykelpendling och för att få fler att välja cykeln som transportmedel. Även god service och tydlig information är ett sätt att visa på stadens medvetenhet om cyklisternas värde.

INFORMATION, DIALOG OCH KAMPANJER

KOMMUNIKATIONSPLAN

En kommunikationsplan för kontorets cykelplan har tagits fram. Kommunikationsplanen ska leda till att stockholmarna är informerade om att Stockholm har en cykelplan, känna till det viktigaste som står i den, känna sig delaktiga i förslagen om vad som händer i gaturummet, vad staden prioriterar, var det händer och varför. Kommunikationsplanen för cykel utgår från stadens framkomlighetsstrategi samt den kommunikation och medborgardialog som har genomförts med anledning av denna.

INFORMATION OM LAGAR OCH REGLER

Den enskilda trafikantens ansvar är att följa de lagar och regler som finns. Genom informations- och kommunikationsåtgärder måste staden arbeta för att öka insikten och förståelsen för detta och för att lyfta vikten av samspelet i trafiken i en storstad där alla måste samsas om samma yta. För att få förståelse och acceptans för de åtgärder och prioriteringar som staden gör krävs en god och kontinuerlig dialog med medborgarna.

DIALOG MED STOCKHOLMS TRAFIKANTER

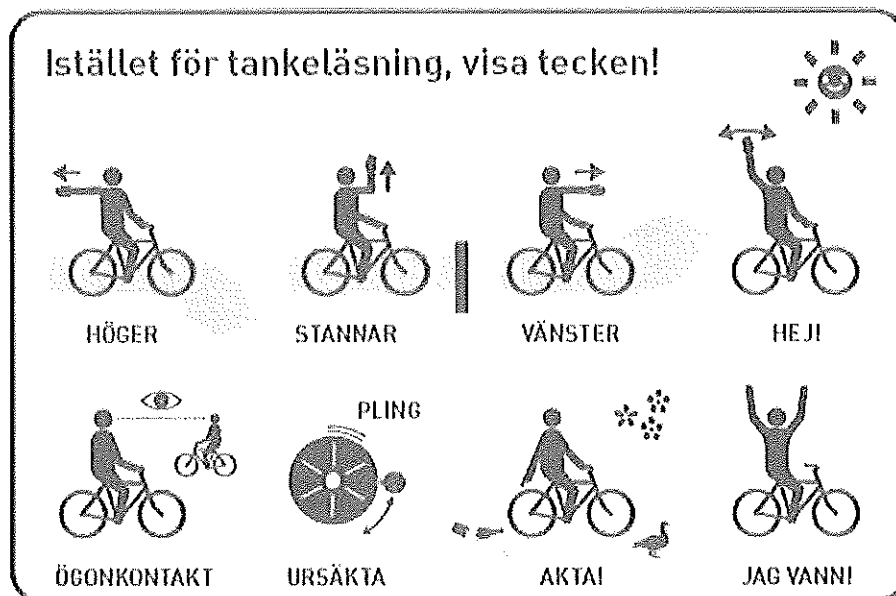
I första hand bör dialog ske utifrån den strategiska delen av cykelplanen med huvudsyftet att använda den kunskap som kommer från medborgarna direkt i uppföljningen. Genom dialoger med flera olika typer av cyklister, och även ickecyklister, blir de olika typernas behov tydliga och cykelplanens utfall blir bedömt av olika typer av användare. Staden ska också genomföra en löpande dialog med cykelorganisationer, kollektivtrafikoperatörer, näringsliv, rådet för funktionshinderfrågor etc. Ärendehantering och felanmälan sker enligt trafikkontorets nuvarande kanaler och rutiner. Dock kan återkopplingen till medborgaren samt hur materialet grupperas och används internt förbättras.

KAMPANJER

Kampanjer för cyklister kan bedrivas med flera olika syften: att öka antalet cyklister, att förmedla vett och etikett och trafikregler, att föra över trafikanter från andra transportslag etc. Kampanjer i anslutning till kommande fysiska investeringar i cykelinfrastrukturen ska genomföras. En koppling till Vision 2030 och Framkomlighetsstrategin ger tydlighet om cykelns roll i framtidens stad.

Interna kampanjer föreslås genomföras för att få stadens egna anställda att cykla till jobbet och vid tjänste- ärenden. Det ger både fler cyklister och ökad förståelse för stadens cyklister och deras behov. Externa kampanjer föreslås också för att få fler bilister att ställa bilen och börja cykla till jobbet.

Stockholm har en ung cykelkultur och i jämförelse med etablerade cykelstäder som Köpenhamn och Amsterdam är cykelvanan hos cyklister låg liksom vanan hos andra medtrafikanter. Kontoret föreslås genomföra "cykelkulturkampanjer" för att förmedla så kallat "vett och etikett" till cyklister enligt exempel från Malmö stad.



Exempel på piktogram från Malmö Stads hemsida. Piktogrammet är ett av flera som används i kampanjer hos flera kommuner i Öresundsområdet.

VAD HAR GJORTS?

- ☞ En kommunikationsplan för cykelplanen har tagits fram vilken ska uppdateras med jämna mellanrum.

VAD BEHÖVER GÖRAS?

- ☞ Information i samband med fysiska cykelåtgärder ska genomföras.
- ☞ En tidplan tas fram för informationsinsatser och kampanjer som ska genomföras.
- ☞ Staden föreslås genomföra kampanjer och information om barn och cykel.

SAMVERKAN

BÄTTRE MÖJLIGHET ATT KOMBINERA RESOR

De utpekade pendlingsstråken har i hög grad anslutits till de större kollektivtrafikknutpunkterna. Fortsättningsvis ska ett samarbete med SL om cykelparkering i knutpunkterna initieras i samband med framtagande av cykelparkeringsplan för Stockholm. I en förstudie till planen identifierades även möjligheterna att förlägga cykel-

stråk längs med tunnelbanans sträckningar för att locka nya cyklister då denna typ av stråk har stor orienterbarhet för ovana cyklister.¹¹

För att ytterligare öka cykelns attraktivitet bör möjlighet skapas för att ta med cykeln på kollektivtrafiken i lågtrafik. Detta gäller samtliga kollektivtrafikslag; på väg, på spår eller på vatten. I dagsläget är det i liten utsträckning möjligt att ta med cykeln på kollektivtrafiken i Sverige¹². I Stockholmsområdet är just kollektivtrafik på vatten en ännu inte fullt utnyttjad potential där möjligheten att ta med cykel på båten skapar mindre avstånd för cyklisterna att tillryggalägga vid arbetspendling. Cykelparkeringar och cykelstråk bör därför tydligt kopplas till pendlingsbåtarnas lägen.

I en studie av Banverket redovisas tågresenärernas inställning till cykeltransport samt ombordpersonalens erfarenheter av cykel ombord¹³. En slutsats från studien är att det är oproblemiskt med cyklar ombord om dessa har dedikerade utrymmen/cykelplatser ombord. Det måste vara tydligt vilka regler som gäller samt var cyklarna ska ställas. I "mån av plats" skapar otydlighet.

Staden ska delta i samarbeten om hur kombinationsresor med kollektivtrafik och cykel kan underlättas.

UTVECKLING AV LÅNECYKELSYSTEMET

Staden ska verka för att utveckla lånecykelssystemet i innerstaden med fler platser för lånecykelstationer. I områden där lämpliga platser är svåra att identifiera ska användning av bilparkeringsplatser övervägas. Platser med många gång- och cykelpassager torde vara lämpliga utplaceringsplatser sett till potentiella användare. Samtidigt är det viktigt att lånecykelstationerna inte försvårar för stadens möjligheter att tillskapa fler cykelparkeringar på stadens mark.

Lånecykelssystemet bör även på sikt utvecklas i ytterstaden, med början i närförort. Identifiering av platser för lånecykelstationer ska ges ökad prioritet i stadsutvecklingsprojekt.

VAD BEHÖVER GÖRAS?

- ☉ Samarbetet med SL, Trafikverket och andra aktörer om cykel på kollektivtrafik föreslås utökas.
- ☉ Cykelparkeringsmöjligheterna vid knutpunkter föreslås studeras i samarbete med SL och andra kollektivtrafikaktörer och hanteras i kommande cykelparkeringsplan.
- ☉ Utvecklingsplan för lånecykelssystemet föreslås tas fram. Gatuparkering föreslås tas i anspråk för lånecyklar.

FÖRVALTNINGSÖVERGRIPANDE ARBETE OCH KOMPETENSUTVECKLING

UPPDATERING AV PARKERINGSTAL FÖR CYKEL

Parkeringsstalet för cykel måste lyftas på ett sådant sätt att den är väl känd inom trafik-, stadsbyggnads- och exploateringskontorets verksamhet och att den antas av respektive nämnd.

¹¹ Spacescape

¹² Cykel, kollektivtrafik och SL – lägesrapport, Spolander, Kollektivtrafikant Stockholm 2010

¹³ Cykel på tåg – möjligheter och svårigheter, Envall m fl, Banverket, Rapport 2010:1

KOMPETENSUTVECKLING KRING CYKELFRÅGOR

Cykel är ett relativt ungt transportmedel för arbetspendling och det har sina speciella förutsättningar. Kompetens kring cykling behöver öka inom Stockholms Stad. Kompetenshöjande åtgärder kan vara inspirationsseminarier, utbildningar, workshops och att antalet personer som arbetar med cykelfrågor utökas.

CYKELPLANERING I TIDIGA SKEDEN

Cykelplanering i tidiga skeden är viktigt för att nybyggnation på bästa sätt ska kunna anpassas till cykelns förutsättningar och den planerade ökningen av andelen cyklister. Cykelns roll i den växande staden måste också synas i stadens stadsutvecklingsprojekt och det är av största vikt att cykelfrågorna kommer in tidigt i processen. Avstånd och smidighet är viktigt för transportmedelsvalet och det är därför angeläget att stadens nya bebyggelseområden ansluter till de utpekade pendlingsstråken och att cykelplanens föreskrivna bredder används. GIS är ett lämpligt verktyg för att bedöma cykelpotential för nybyggnation och vid markanvisning, exploateringsavtal och detaljplaneläggning bör cykelpotentialen vara dimensionerande för antal cykelparkeringar och bebyggelsens interna lokalisering.

UTVECKLING AV CYKELPLANERING INOM STADEN

Cykelplanen är en konkretisering av Framkomlighetsstrategin som ger riktlinjer för hur vi måste disponera utrymmet i gatan i såväl befintlig miljö som vid nyanläggning. Cykelplanen fungerar därför som underlag för alla förvaltningar som arbetar med stadens fysiska miljö. Det finns fortfarande en hel del aspekter som cykelplanen inte omfattar men som kan vara bidragande till att nå stadens mål för transportsystemets och cyklingens utveckling. Detta gäller bl a stöldsäker och väderskyddad cykelparkering inom stadens egna fastigheter, tillgång till tjänstecyklar bland stadens anställda samt ombytesmöjligheter.

Stockholm Parkering har påbörjat ett arbete med cykelboxar där cyklister erbjuds en stöldsäker och väderskyddad cykelparkering. Det är ett koncept som skulle kunna utvecklas ytterligare och på fler platser.

Stadens egna upphandlingar och stöd till olika pilotprojekt kan i ökad grad ses ur ett cykelperspektiv. Exempelvis kan leveranser med cykelbud utvecklas och göras i större omfattning. I Holland finns planer på att utveckla ett koncept för att öka antalet godsleveranser som sker med cykel (elcyklar). Det finns bra elcyklar som kan leverera en hel del gods, men en fortsatt standardutveckling är önskvärd. Det är också önskvärt att kunna erbjuda laddning av elcyklar på ett effektivt sätt, vilket är ett arbete där många olika parter måste samarbeta för att hitta de bästa lösningarna.

Exploateringsprojekten i staden är omfattande och genomförs under en längre tidsperiod. Standarder och minimikrav för cykelinfrastruktur under byggtiden är viktigt att se över eftersom inflyttning i många fall sker i de första etapperna innan allt är färdigbyggt. Exploateringskontoret i samråd med trafikkontoret bör kunna hitta former för detta.

VAD BEHÖVER GÖRAS?

- ➡ Parkeringstalet för cykel behöver bearbetas och förankras.
- ➡ Utveckla samarbetet mellan trafik-, stadsbyggnads- och exploateringskontoret för cykelplanering i "tidiga skeden".
- ➡ Öka kompetensen kring cykelfrågor och för att ta fram rutiner för hur hanteringen av cykelfrågor ska genomföras.

BILAGOR

BILAGA B1: GENOMFÖRANDE OCH KOSTNADSBEDÖMNING

BILAGA B2: INVENTERING OCH PRIORITERING AV STRÅK

BILAGA B3: PLANKARTOR

KOMMUNIKATION

Utökad dialog och kampanjer Delvis görs kommunikationsåtgärder i samband med Framkomlighetsstrategin men också tillsammans med Stadsledningskontoret. Uppskattad utgift 1,5 Mnkr årligen.

KOSTNADER UPPFÖLJNING OCH UTVÄRDERING

Uppföljning och utvärdering innebär att en resvaneundersökning behöver göras senast 2013 för att få ett utgångsvärde. Undersökningarna har bäring på det arbete som sker inom ramen för Framkomlighetsstrategin samt Miljöprogram 2012-2015. Stockholm stad föreslås arbeta med en utvärderingsmetod som bygger på två delar: mätningar i stadens fasta mätstationer och resvaneundersökningen. Cykelplanens slutår är 2030 och i samband med detta genomförs en utvärdering i form av en slutrevision.

Resvaneundersökning	1-1,5 Mnkr kr (exkl. kostnader för inköp av mjukvaror och utbildning). Kostnader för utvärdering efter varje genomförd åtgärdsplan bedöms kosta 50 000 kr med framtagna mall.
Uppföljning	0,2-0,3 Mnkr 2012-2013, därefter ca 0,1 Mnkr vid uppföljande revisioner.
<i>Summa:</i>	<i>0,5-2,0 Mnkr årligen (den högre summan för år då resvaneundersökning görs)</i>

Bilaga B2: Inventering, åtgärdsförslag och prioritering av stråk

Inventering

Stockholms stads cykelvägnät har klassificerats i tre nivåer (pendlingsstråk, huvudstråk och lokalstråk). Under våren 2011 har samtliga pendlingsstråk inventerats. Syftet med inventeringen har varit att konstatera avvikelser från önskad standard som underlag till åtgärdsförslag. För varje likformad delsträcka redovisas bland annat utformningstyp, bredder, linjemarkeringar och körbanans standard.

Inventeringen har genomförts dels för sträckornas allmänna egenskaper och dels för avvikande punkter längs dessa sträckor där något behöver belysas. Före inventeringen har ett formulär tagits fram där det har definierats vilka egenskaper som ska inventeras för sträckorna och punkterna samt vilka nivåer och vilken detaljeringsgrad som inventeringen ska innehålla. Vid korsningar och andra problempunkter redovisas t ex avsaknad av hastighetssäkring och cykelöverfart, kantstensöverkörningar, hinder, dåliga signallösningar och andra farliga eller obekväma utformningar.

Stråken cyklades igenom och inventerades med hjälp av en handdator med kamera. Speciella avvikelser fotograferades och registrerades tillsammans med punkten för att underlätta åtgärdsbedömningarna i senare skede. Allt inventeringsmaterial sammanställdes sedan i ett GIS-dokument som kopplades till det digitaliserade vägnätet.

Cykeltrafiken är separerad från biltrafiken på den största delen av det inventerade cykelvägnätet men en viss del av stråken löper i blandtrafik. Nuvarande standarden på cykelstråken varierar kraftigt och för att skapa en enhetlig utformning kommer därför åtgärdsförslagen också att variera - både mellan stråken och längs varje enskilt stråk vad gäller t ex bredder, beläggningsstandard och markeringar.

De största bristerna från trafiksäkerhetssynpunkt finns i korsningarna som så gott som helt saknar åtgärder för att säkra en låg hastighet för motorfordonstrafiken. Vid inventeringen har ett flertal korsningar utan hastighetssäkring noterats. Detta inkluderar även mindre gator och T-korsningar där cykelbanan inte gjorts genomgående. Såväl framkomlighet som säkerhet minskar när cyklisterna ska ner i körbanenivå och sedan upp på cykelbanan igen i stället för att cykelbanan är genomgående. På många ställen saknas också markerade cykelöverfarter.

Ett antal punkter mellan korsningarna har bedömts som farliga och/eller obekväma. Orsakerna och graden av besvär varierar och lämpliga åtgärder måste bedömas från plats till plats. Signalanläggningarna har inte detaljstuderats vad gäller signaltekniken, endast påtagliga brister i utformningen har noterats. I de allra flesta signalanläggningarna har cykelöverfarten gjorts för smal.

Beläggningsen är mestadels acceptabel men en hel del punktinsatser fordras.

Åtgärdsförslag

I bilaga B3 finns kartor som beskriver föreslagna åtgärder. Förutom de övergripande åtgärdsförslagen i kartbilagan finns även standarder, breddmått, framkomlighets- och trafiksäkerhetsåtgärder för cykelpendlingsstråken angivna i huvuddokumentet.

De åtgärder som redovisas i kartbilagan är breddning av befintlig cykelväg, -fält eller -bana. Nya stråk och länkar redovisas som nyanläggning och korsningspunkter som måste ses över har markerats och betecknats som korsningsåtgärd. I åtgärdskartan finns också vissa länkar som är betecknade med "inget åtgärdsförslag". Med inget åtgärdsförslag menas stråk som av olika anledningar inte fått något förslag i cykelplanen eftersom de berör sträckor som har särskilda egenskaper och som kräver speciella utredningar för att hantera alla avvägningar. Tex. Kungsgatan över Hötorget, Renstiernas Gata där en framtida spårväg eventuellt ska gå, Bron över Älvsjö mässområde, Ringvägens olika delar som delvis fungerar bra men med en hel del mindre punktinsatser som

behöver åtgärdas. Åtgärderna för stråken på Järvafältet utgörs främst av beläggnings- och mindre framkomlighetsförbättringar. Åtgärderna för Järva redovisas i detalj i cykelplanen för Järvafältet.

Prioritering av stråk

Åtgärderna och de olika länkarna i pendlingsstråken har olika prioritet, från 1-4. De kriterier som använts för att bedöma prioritet är följande:

- Trafikfarlig korsningspunkt
- Bedömd volym cyklister (idag eller potentiell)
- Saknad länk
- Ökad framkomlighet och bekvämlighet för cyklister
- "Lågt hängande frukt"-Quick fix

Åtgärder inom gruppen för prioriteringsgrad ett, är markerade med rött i prioriteringskartan i bilaga B3. De röda stråken utgörs till stor del av saknade länkar, lättare och mindre kostsamma åtgärder som kan ha stora effekter samt länkar där det redan är stora mängder cyklister och där cykelfälten/banorna/vägarna behöver breddas.

I prioriteringsgrupp två, som markerats med blått i prioriteringskartan i bilaga B3, handlar åtgärderna till stor del om breddning men också nyanläggning på platser som inte har lika många cyklister eller där potentialen för fler cyklister är lägre än på de röda stråken.

I prioriteringsgrupp tre är det framför allt breddningsåtgärder på cykelvägar/fält/banor där det i nuläget finns tillräckligt med plats för cyklister men som kommer att behöva breddas i takt med att cyklingen ökar.

Prioritering fyra betyder egentligen att åtgärden inte har en prioritering i cykelplanen. Det omfattar åtgärder som påverkas mycket av eller genomförs inom t ex ett exploateringsprojekt.

Cykelplanen anger ingen inbördes prioritering inom de olika prioritetsgrupperna. Prioriteringsordningen anger inte heller en strikt utbyggnadsplan eftersom cykelplaneringen kommer att påverkas av fler saker än de ovan nämnda kriterierna. T ex kommer utbyggnaden av pendlingsstråken påverkas av reinvesteringar, vägarbeten och exploateringar. Antingen kan cykelsatsningarna göras samtidigt eller så är det mer lämpligt att göra dem före eller efter andra projekt. Prioriteringsordningen i cykelplanen är alltså gjord utifrån målet att göra det enklare och säkrare att cykla och hänsyn har i detta skede inte tagits till omkringliggande faktorer.

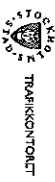
Särskilt objekt finns också med i kartorna som visar pendlingsstråken och prioriteringen. Särskilda objekt omfattar objekt som är översiktligt kartlagda med stor potential men där inga utredningar finns för själva åtgärden, andra planarbeten pågår eller att andra åtgärder förväntas som inte kan överblickas för tillfället. Det handlar t ex om sträckor i Värtaområdet, ny koppling längs järnvägen från Årstabron söderut mot Älvsjö samt genväg genom trafikplats Bredäng. Kostnaderna är inte beräknade för särskilda objekt men det handlar ofta om högre kostnader än de för att anlägga cykelbana.



Cykelplan 2012

Pendlings- och huvudstråk

- Innerstaden
- Teckenförklaring
- Pendlingsstråk
- Huvudstråk
- Särskilt objekt
- Grannkommun
- Kommungräns



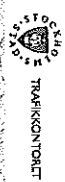
TRAFIKKONTOR

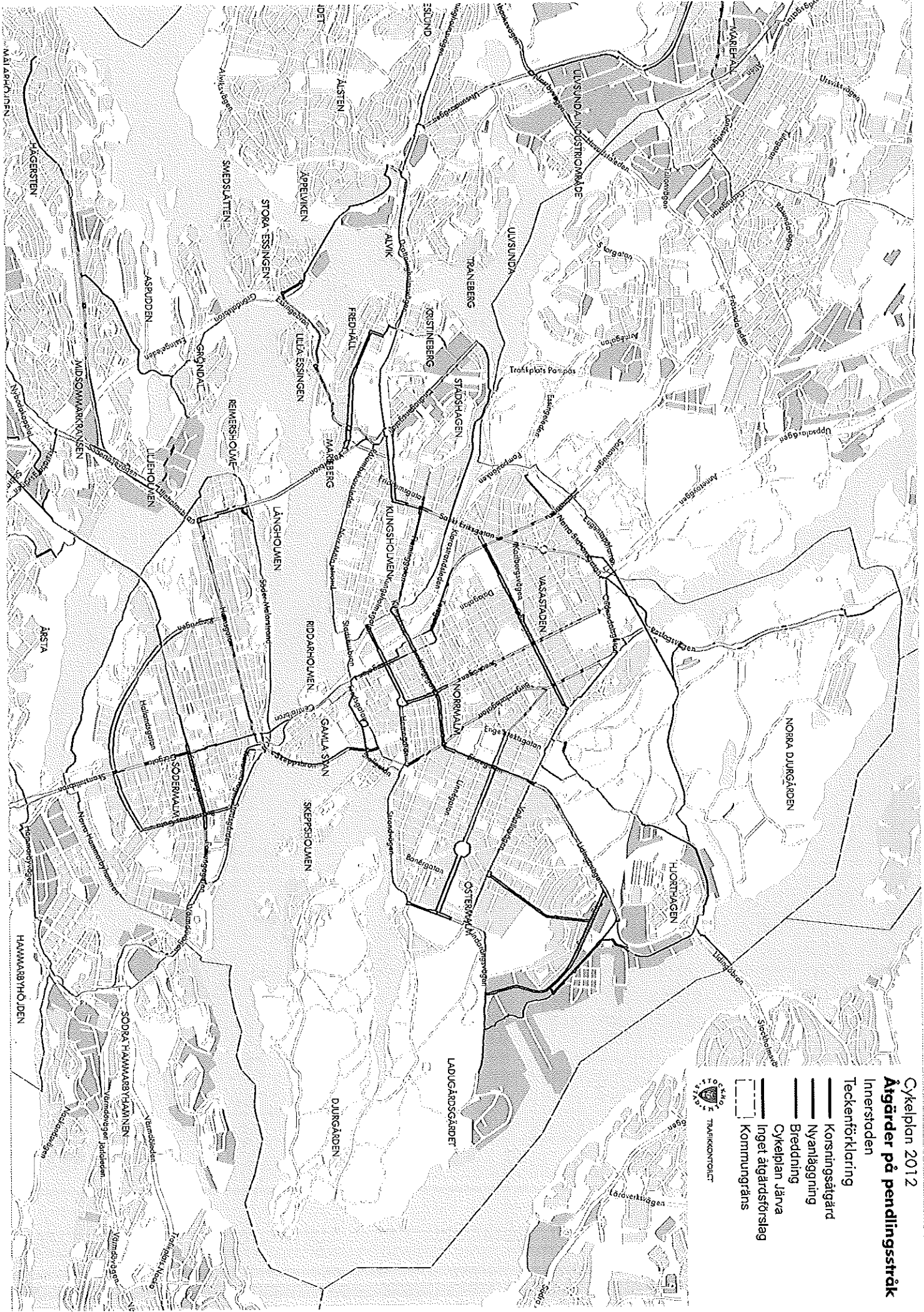


Cykelplan 2012
Prioritering av åtgärder

Innerstaden
 Teckenförklaring

- 1
- 2
- 3
- 4
- Särskilt objekt
- Cykelpan järva
- Kommungräns

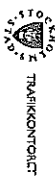




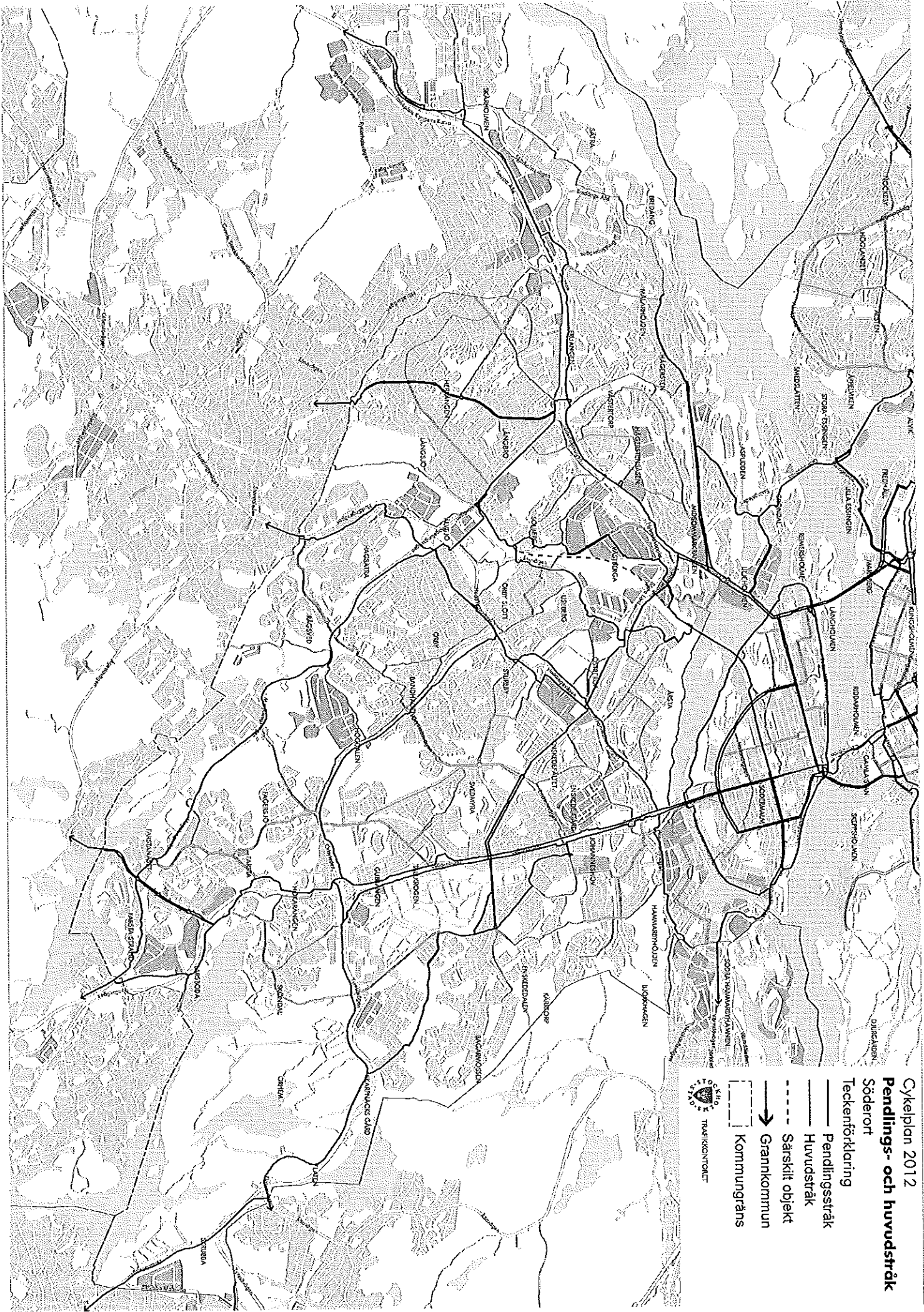
Cykelplan 2012

Åtgärder på pendlingsstråk

- Innerstaden
- Teckenförklaring
- Korsningssågärd
- Nyanläggning
- Breddning
- Cykelplan Järva
- Inget åtgärdsförslag
- Kommungräns



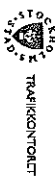
TRAFIKVERKET

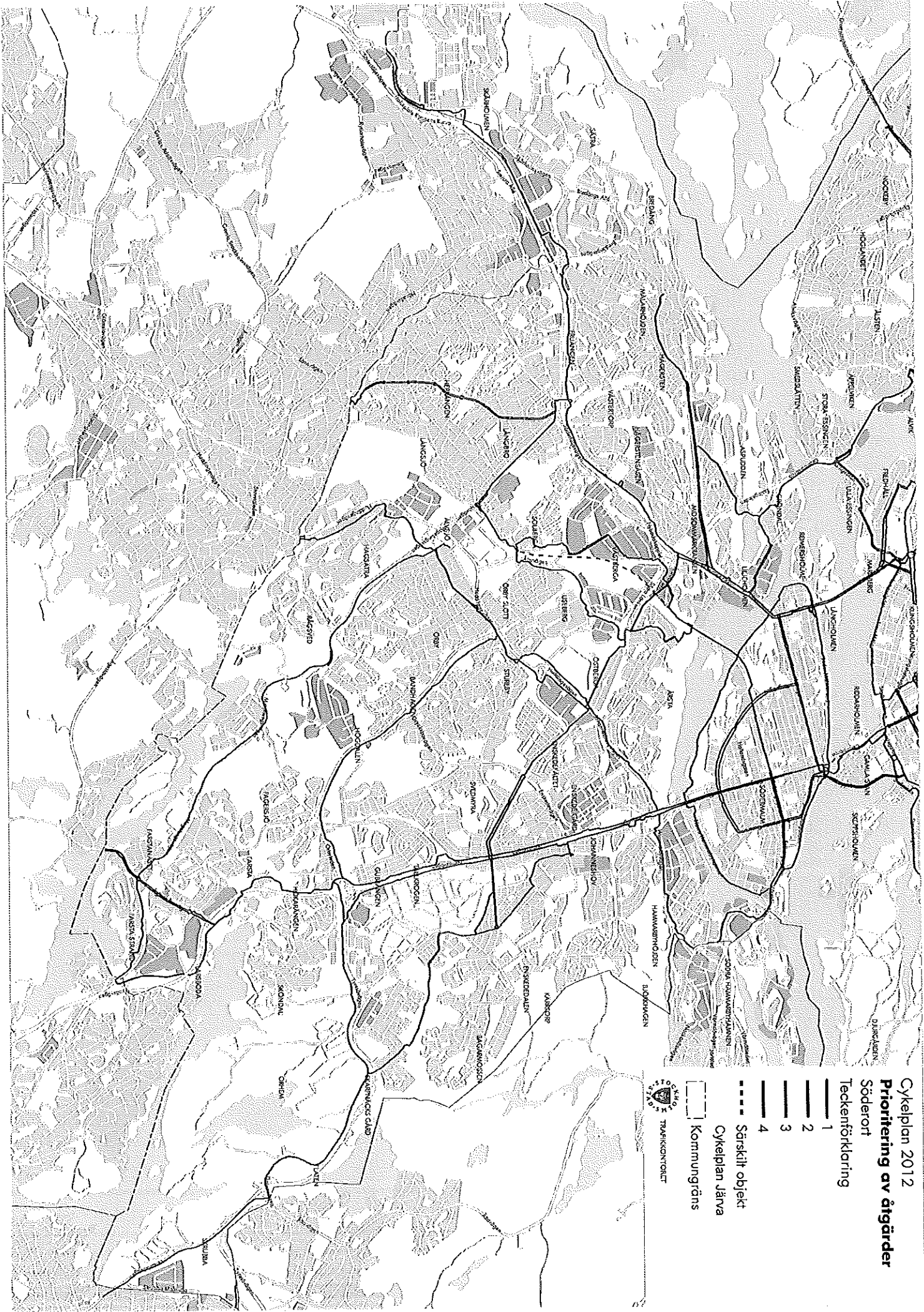


Cykelplan 2012

Pendlings- och huvudstråk

- Söderort
- Teckenförklaring
- Pendlingsstråk
- Huvudstråk
- Särskilt objekt
- Grannkommun
- Kommungräns

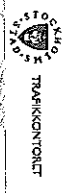


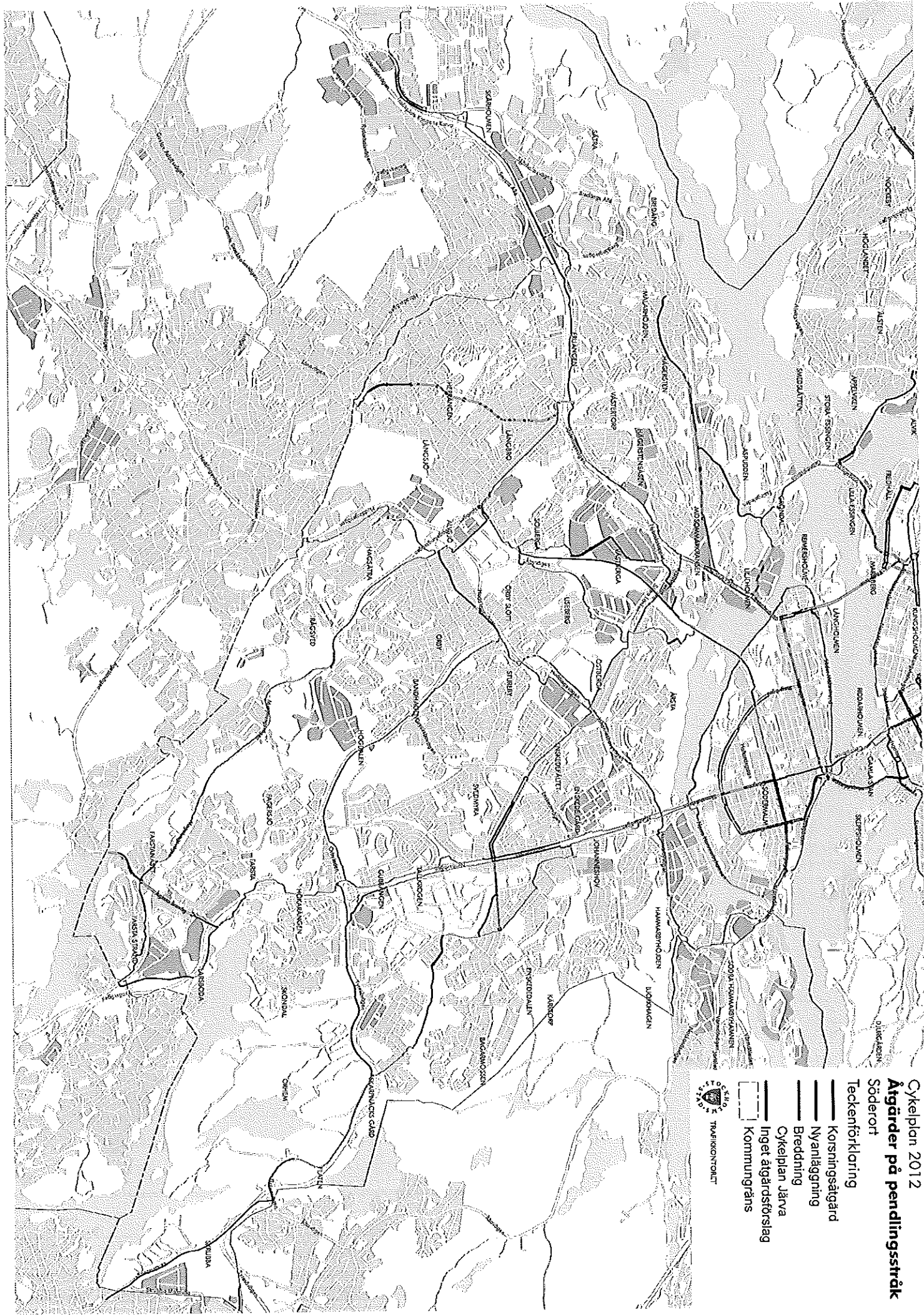


Cykelplan 2012
Prioritering av åtgärder

Söderort
 Teckenförklaring

- 1
 - 2
 - 3
 - 4
- Särskilt objekt
 Cykelplan Järva
 Kommungräns





Cyckelplan 2012

Ägärder på pendlingsstråk

Söderort

Teckenförklaring

Korsningsåtgärd

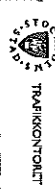
Nyantagning

Breddning

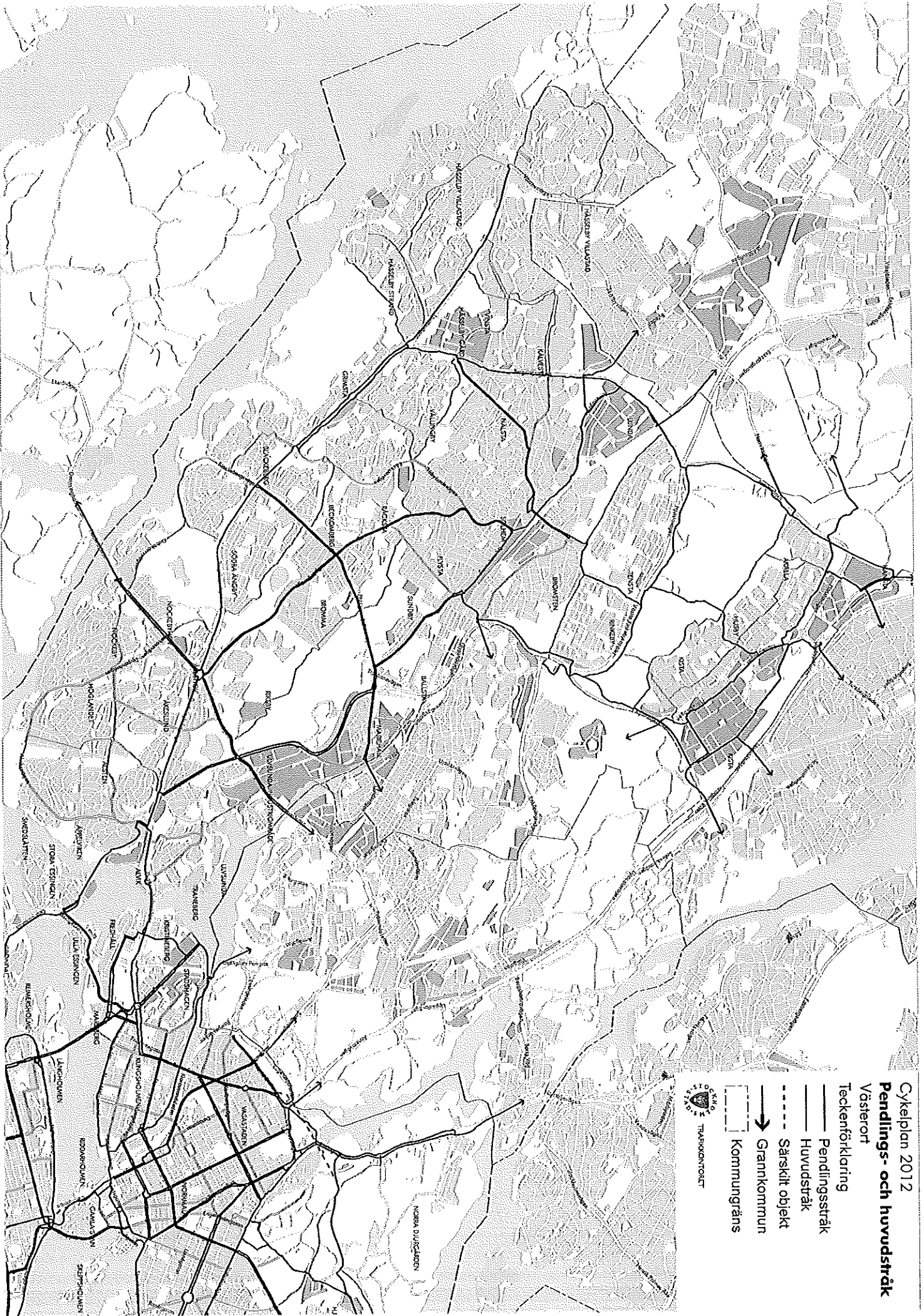
Cyckelplan Järva

Inget åtgärdsstörslag

Kommungräns



SÖDERTÄLJE
TRAFIKKONTOR

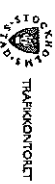


Cykelplan 2012

Pendlings- och huvudstråk

Västerort

- Teckenförklaring
- Pendlingsstråk
- Huvudstråk
- Särskilt objekt
- Grannkommun
- Kommungräns



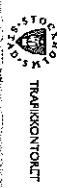
Cykelplan 2012
Prioritering av åtgärder

Västerort

Teckenförklaring

- 1
- 2
- 3
- 4

----- Särskilt objekt
 Cykelplan Järva
 Kommungräns

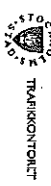


Cykelplan 2012

Åtgärder på pendlingsstråk

Västerort

- Teckenförklaring
- Korsningsåtgärd
- Nyanläggning
- Breddning
- Cykelplan Järva
- Inget åtgärdsförslag
- Kommungräns



TRAFIKVERKET

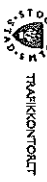




Cykelplan 2012

Pendlings- och huvudstråk

- Innerstaden
- Teckenförklaring
- Pendlingsstråk
- Huvudstråk
- Särskilt objekt
- Grannkommun
- Kommungräns

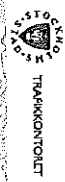




Cykelplan 2012
Prioritering av åtgärder

Innerstaden
 Teckenförklaring

- 1
- 2
- 3
- 4
- Särskilt objekt
- Cykelplan Järva
- Kommungräns

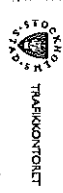


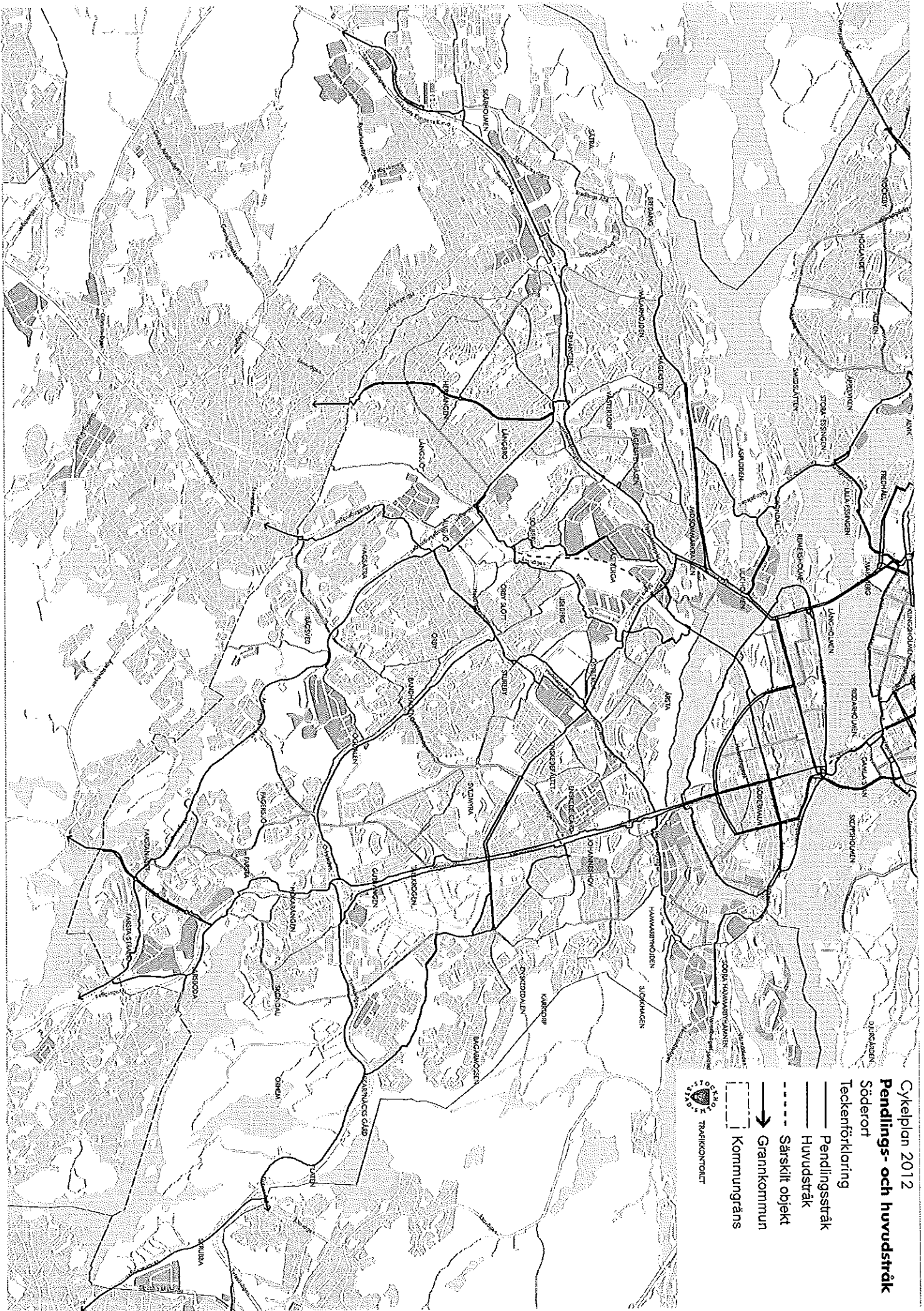
JÄRVA
 KOMMUN
 TRAFIKKONTOR



Cykelplan 2012
Åtgärder på pendlingsstråk

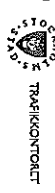
- Innerstaden
- Teckenförklaring
- Korsningsåtgärd
- Nyanläggning
- Breddning
- Cykelplan Järva
- Inget åtgärdsförslag
- Kommungräns

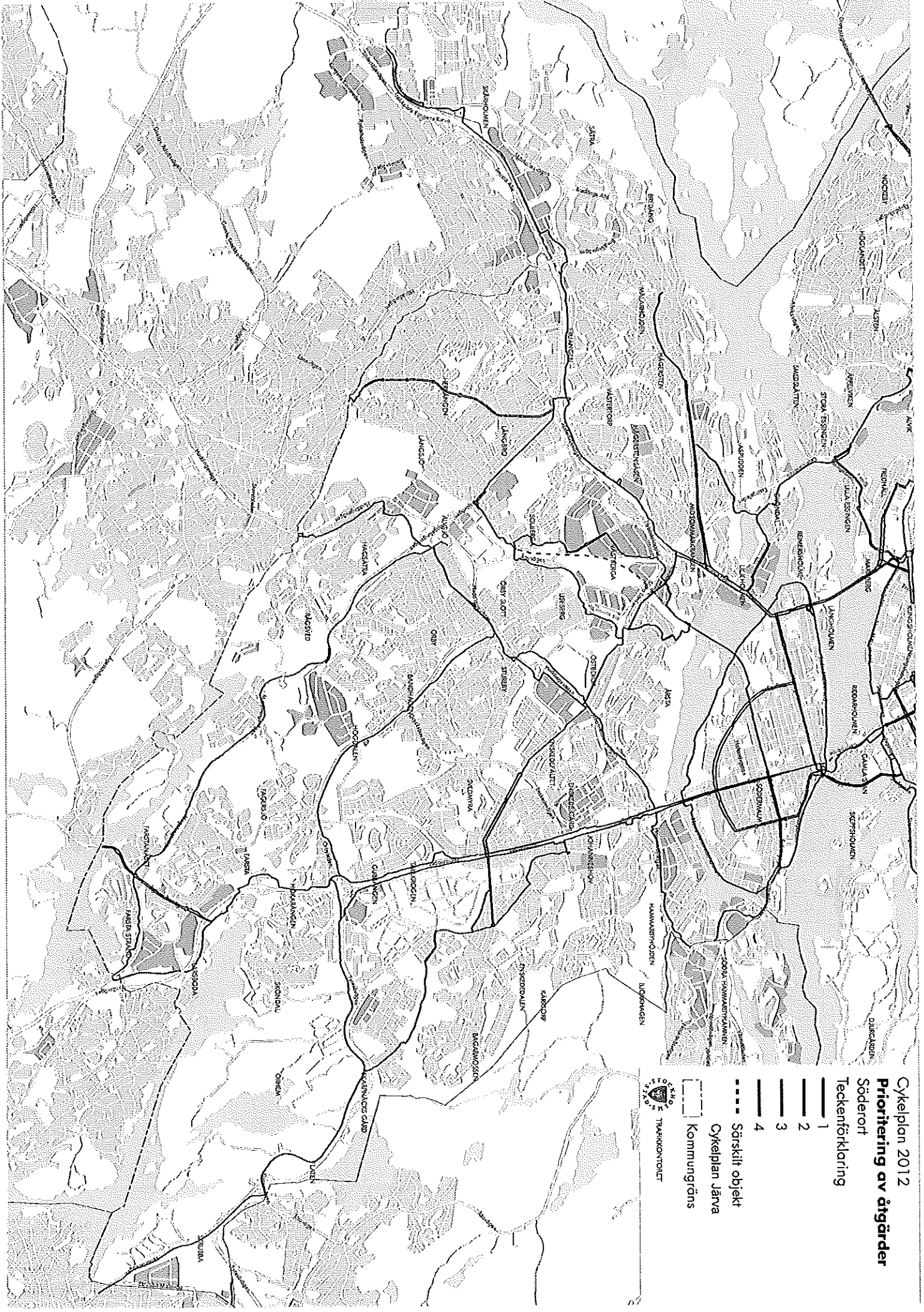




Cykelplan 2012
Pendlings- och huvudstråk

- Söderort
- Teckenförklaring
- Pendlingsstråk
- Huvudstråk
- Särskilt objekt
- Gränskommun
- Kommungräns





Cykelplan 2012
Prioritering av åtgärder

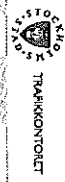
Söderort

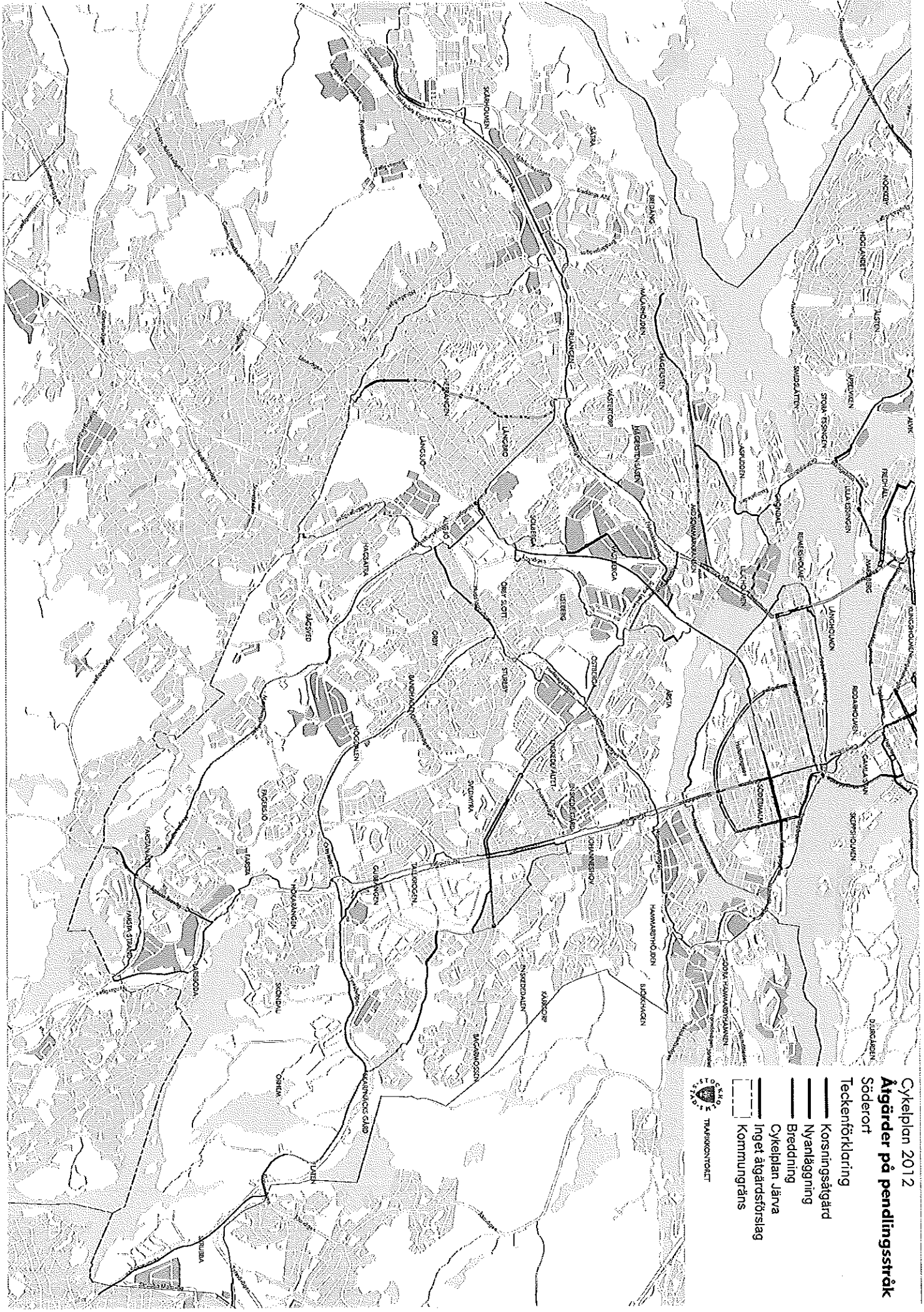
Teckenförklaring

- 1
- 2
- 3
- 4

----- Särskilt objekt
 ———— Cykelplan Järva

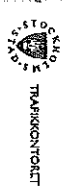
----- Kommungräns



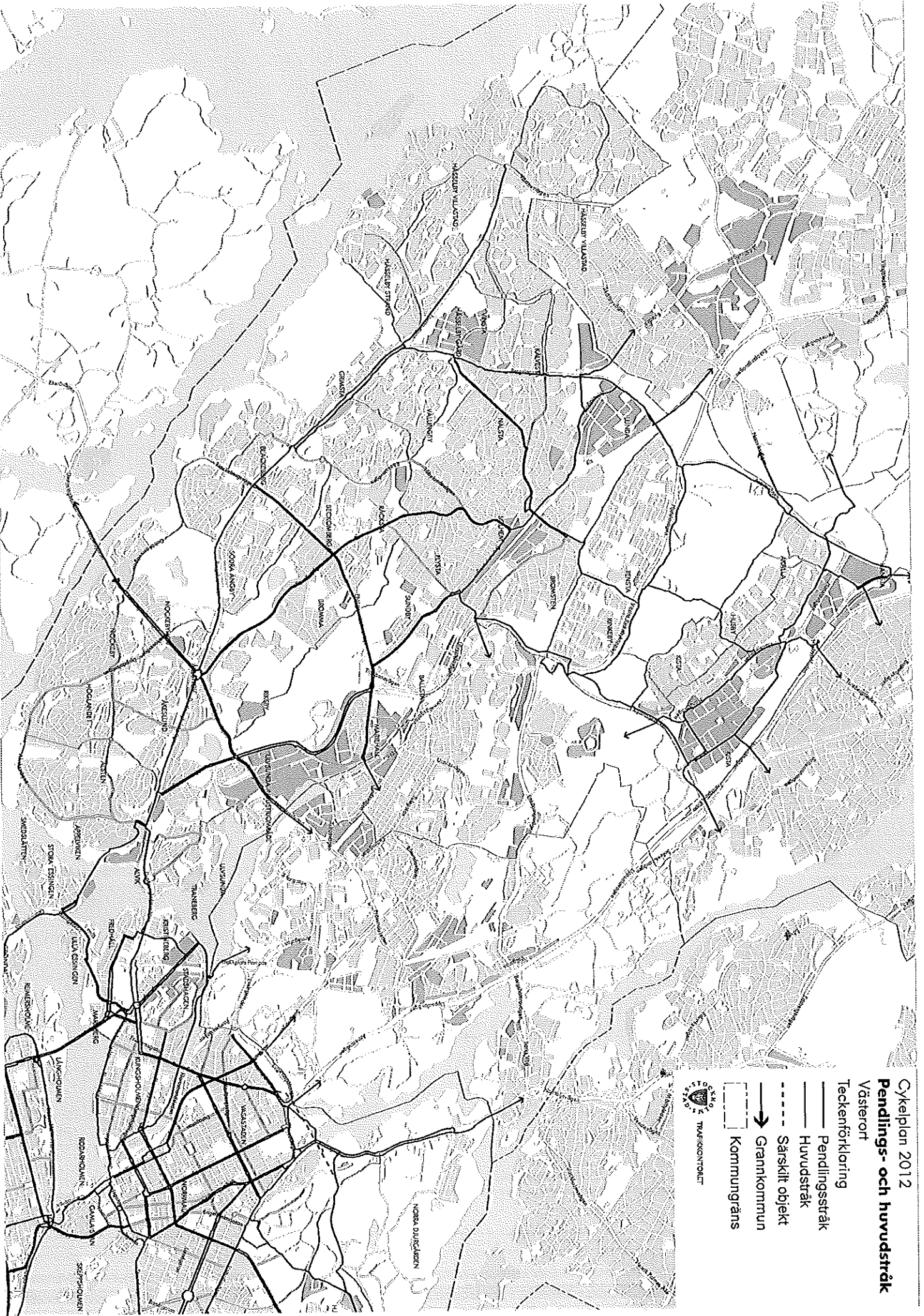


Cykelplan 2012
Åtgärder på pendlingsstråk

- Söderort
- Teckenförlaring
- Kornsingsågård
- Nyanläggning
- Breddning
- Cykelplan Järva
- Inget åtgärdsförslag
- Kommungräns



TRAFIK KONTOR ET



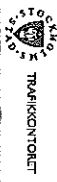


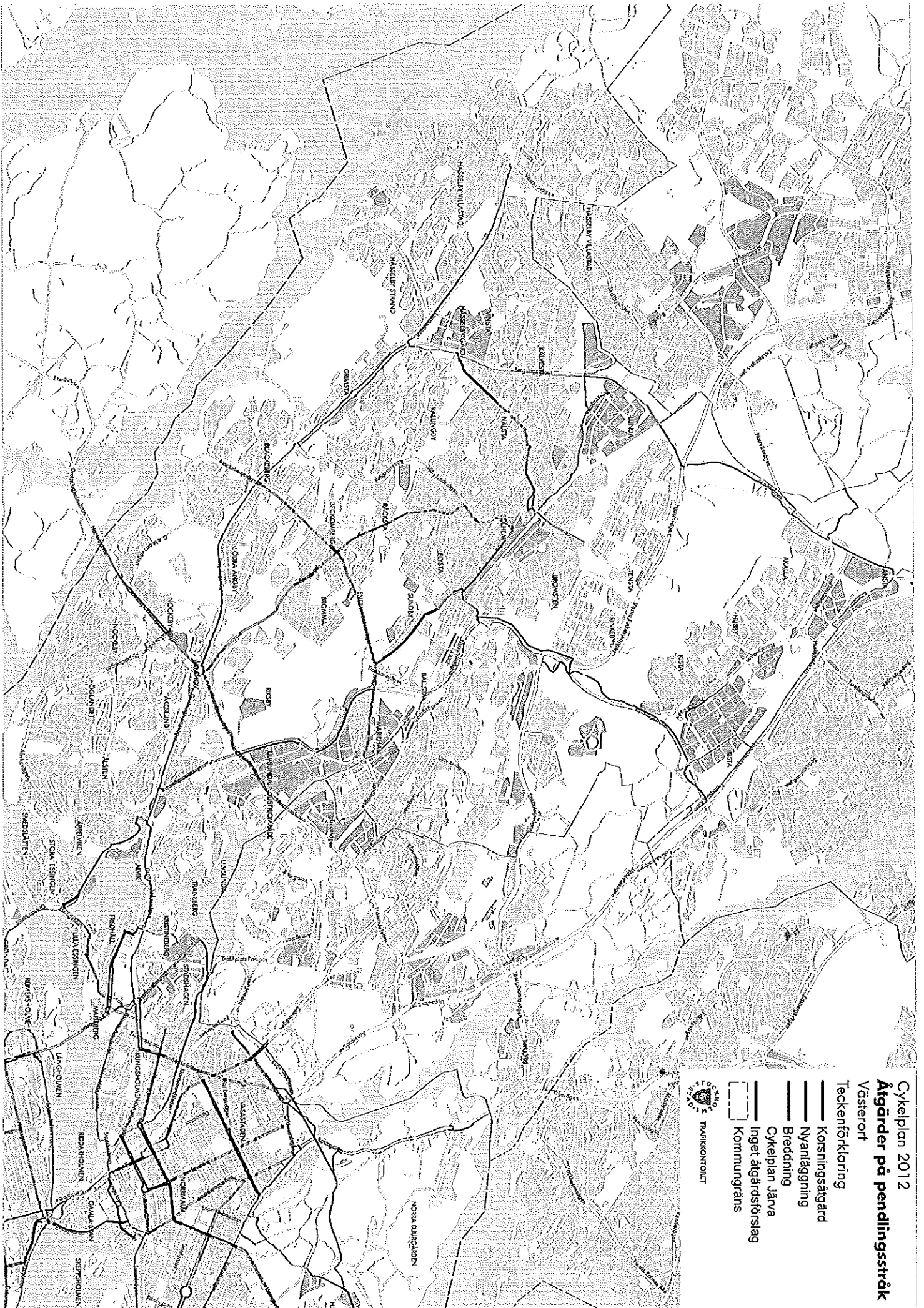
Cykelplan 2012
Prioritering av åtgärder

Västerort

Teckenförklaring

- 1
- 2
- 3
- 4
- Särskilt objekt
- Cykelplan Järva
- Kommungräns

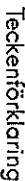
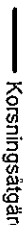
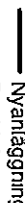
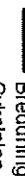





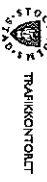


Cykelplan 2012

Åtgärder på pendlingsstråk

Västerort

-  Teckenförklaring
-  Korsningsåtgärd
-  Nyanläggning
-  Breddning
-  Cykelplan Järva
-  Inget åtgärdsförslag
-  Kommungräns



TRAFIKKONTROLLT

Billaga B4 Prioriterade åtgärder på pendlingsstråken

I Cykelplan 2012 finns ett pendlings- respektive huvud-30 för cykel utpekat för pendlingsstråken. För en inventering genomförs och en bedömning har gjorts av hur åtgärder det är att förbättra olika delstråk. Listan nedan redovisar objekt av prioritet 1. Åtgärder till att ett objekt är prioritet 1 utgår från: bristande trafiksäkerhet, dålig framkomlighet, väga köpning till grannkommun etc. Förslag till åtgärder kan vara bredda ett befintligt stråk, anlägga ny cykelbana/fält, hastighetsåtgärder, signaländring, ny gestyrkonst mm. Normal tid för planering och projektering är två år innan genomförande kan påbörjas. Om det är ett stort projekt kan genomförandet behöva delas upp på flera år.

Listan ska inte ses som en utbyggnadsplan utan den pekar ut de stråk i cykelplanen som anses mest angelägna att åtgärda. Prioriteringsordningen kommer att påverkas av saker som inte är

Projekt	Mått
Innerstaden	
Odungatan-Ödengatan-Välfa-lövågen	Sikrad länk
Sturegatan	Sikrad länk
Första Ängens	
Karlslan-Oberplensgatan	Sikrad länk
Välfa-lövågen	Sikrad länk
Kungsgatan	Sikrad länk
Storbron och Stalgatan	Trängsel, framkomlighet, trafiksäkerhet, sikrad länk
Ny bro över Strömmen- Murkbron-Centralbron	Framkomlighet på Vasabron, gatahet
Norr Mälarstrand och Pålmarsholmsleden	Framkomlighet
St Eriksg- Drottningholmavägen Fleminggatan	Trafiksäkerhet, sikrad länk, framkomlighet
Ulla Västerbron i M delar av Västerbroplan	Framkomlighet, trafiksäkerhet
Drottningholmavägen vid Frisshemsplan	Sikrad länk, trafiksäkerhet, trängsel
Kungsholms strandväg mm. StadsHuset-Indragsgatan	Framkomlighet
Essingevägen- Garva Essinge Broväg- Sjöstrandsvägen	Sikrad länk
Pålmarsholmsleden	
Söder Mälarstrand vid Långholmen	Sikrad länk, trängsel
Zapfsgatan	Alternativ länk
Götgatan- Högbergsgatan-Ringvägen och Skanstulubron	Framkomlighet, trafiksäkerhet, trängsel
Långholmsgatan	Sikrad länk, trafiksäkerhet
Skeppsbron	Framkomlighet
Tanngatan- Marmorgatan-Ringvägen	Sikrad länk
Ny bro mellan Södermalms och Götgatan	Sikrad länk
Nobak, ny bro över Roslagsvägen	Sikrad länk
Vasagatan	Framkomlighet
Västerbroplan	Framkomlighet, trafiksäkerhet
Kungsholms Strand	Sikrad länk
St Eriksgatan	Framkomlighet
Torggatan	Framkomlighet, Trafiksäkerhet
Äppelsträdgårdens- Strandvägen-Kungsgatan	Sikrad länk, Trafiksäkerhet
Storbergsgatan	Sikrad länk
Välfa-lövågen	Sikrad länk
Tegeluddsvägen	Sikrad länk
Murkbroleden	Framkomlighet
Folkungsgatan	Sikrad länk
Stadsgårdens-Värmsövägen	Framkomlighet, Trafiksäkerhet, Nacka
Gla Essinge Broväg (bron)	Framkomlighet
Fleminggatan	Sikrad länk
Västerort	
Drottningholmavägen vid Göbbelnsvägen	Sikrad länk, köpning Elarö
Bergslagsvägen	Framkomlighet, trängsel, trafiksäkerhet
Åkershy-Bromsplan	
Ullvundavägen-Ålvägsplan	Sikrad länk
Bergslagsvägen kort sträcka söder om Avestavägen	
Sjöstrandsvägen	
Ullvunda-Dr Abrahams väg	
Dr Abrahams väg-Bergslagsvägen	Bilista Sikrad länk, trafiksäkerhet
bro- Ullvundavägen	
Garva Brovattensvägen/Bromstensvägen	Sikrad länk, trafiksäkerhet
objekt enligt Cykelplan 2012	Sikrad länk, framkomlighet
Spånga station	Sikrad länk
Bromsplan	Trafiksäkerhet
Spånga vägen	Sikrad länk, trafiksäkerhet
Ullvundavägen- Kvambacke- Bästava	Sikrad länk
Runda vägen	Sikrad länk
Sjösta vägen	Sikrad länk
Söderort	
Nydvägen- Enokavägen-Sockeravägen	Sikrad länk
Hägerstensvägen- Åreåberg-drottning	Sikrad länk
Sjöholmavägen	Köping Botkyrka
Köping till Jämsbo- Jämsbovägen	Sikrad länk, trafiksäkerhet, framkomlighet
Nydvägen- Nya Arenakoppet	Smal, hurtig stadsplanering
Söderstensvägen vid tvärbanan	Trängsel, trafiksäkerhet
Huddingevägen- Örsbyleden- Huddinge kommun	Sikrad länk, köpning Huddinge
Förstorpsvägen	Sikrad länk, köpning Huddinge, Märsta
Fåtenvägen	Sikrad länk, köpning Nacka, Tyresö
Maggelungsvägen	Sikrad länk
Ågesta Broväg	Smal, köpning Huddinge
Söderstensvägen vid Korpssösvägen	Trafiksäkerhet, framkomlighet, gatahet
Söderstensvägen vid Väscantors t-bana	Trafiksäkerhet, gatahet
Söderstensvägen vid Mårnåsvägen	Trafiksäkerhet, gatahet
Jämsbovägen	Framkomlighet
parfyll Söderstensvägen	Sikrad länk, framkomlighet, gatahet
genförbindelse Västerberg- Sockeravägen	Utredningsobjekt, sikrad länk
Sockeravägen	Sikrad länk
Sikrad länk, framkomlighet, trafiksäkerhet	
Örsbyleden-Tyresövägen	Sikrad länk, framkomlighet, trafiksäkerhet
Hägerstensvägen	Sikrad länk
Örnåsvägen	Trafiksäkerhet
Murråstavägen	Sikrad länk

Bilaga B4 Prioriterade åtgärder på pendlingsstråken

I Cykelplan 2012 finns ett pendlings- respektive huvudnät för cykel utpekat. För pendlingsstråken har en inventering genomförts och en bedömning har gjorts av hur angeläget det är att förbättra olika delsträckor. I listan nedan redovisas objekt av prioritet 1. Anledningen till att ett objekt är prioriterat varierar; saknad länk, bristande trafiksäkerhet, dålig framkomlighet, viktig koppling till grannkommun etc. Förslag till åtgärder kan vara bredda ett befintligt stråk, anlägga ny cykelbana/-fält, hastighetssäkra korsningar, signalåtgärder, ny gc-bro/-tunnel mm. Normal tid för planering och projektering är två år innan genomförande kan påbörjas. Om det är ett stort projekt kan genomförandet behöva delas upp på flera år.

Listan ska inte ses som en utbyggnadsplan utan den pekar ut de stråk i cykelplanen som anses mest angelägna att åtgärda. Prioriteringsordningen kommer att påverkas av saker som inte är kända i dagsläget, t ex kommer utbyggnaden påverkas av reinvesteringar, vägarbeten och exploateringar. Ofta finns stora vinster i att samordna projekt för att skapa bra helhetslösningar. För att kunna utnyttja samordningsvinsterna krävs en viss flexibilitet i planeringen.

Projekt	Motiv
Innerstaden	
Odengatan: Odenplan-Valhallavägen	Saknad länk
Sturegatan	Saknad länk
Karlavägen: Karlplan-Oxenstiernsgatan	Saknad länk
Värtavägen	Saknad länk
Kungsgatan	Saknad länk
Strömbron och Stallgatan	Trängsel, framkomlighet, trafiksäkerhet, saknad länk
Ny bro över Strömmen: Munkbron-Centralbron	Framkomlighet på Vasabron, genhet
Norr Mälarstrand och Rålbshovsleden	Framkomlighet
St Eriksg: Drottningholmsvägen-Fleminggatan	Trafiksäkerhet, saknad länk, framkomlighet
Lilla Västerbron inkl delar av Västerbroplan	Framkomlighet, trafiksäkerhet
Drottningholmsvägen vid Fridhemsplan	Saknad länk, trafiksäkerhet, trängsel
Kungsholms strandstig mm: Stadshuset-Inedalsgatan	Framkomlighet

Essingeringen: Gamla Essinge Broväg-Badstrandsvägen	Saknad länk
Pålsundsbacken Söder Mälarstrand vid Långholmen	Saknad länk, trängsel
Repslagargatan	Alternativ länk
Götgatan: Högbergsgatan-Ringvägen och Skanstullsbron	Framkomlighet, trafiksäkerhet, trängsel
Långholmsgatan	Saknad länk, trafiksäkerhet
Skeppsbron	Framkomlighet
Tantogatan: Marmorgatan-Ringvägen	Saknad länk
Ny bro mellan Södermalms allé-Götgatan	Saknad länk
Albano, ny bro över Roslagsvägen	Saknad länk
Vasagatan	Framkomlighet
Västerbroplan	Framkomlighet, trafiksäkerhet
Kungsholms Strand	Saknad länk
St Eriksgatan	Framkomlighet
Torsgatan	Framkomlighet, Trafiksäkerhet
Birger Jarlsgatan: Strandvägen-Kungsgatan	Saknad länk, Trafiksäkerhet
Klarabergsgatan	Saknad länk
Valhallavägen	Saknad länk
Tegeluddsvägen	Saknad länk
Munkbroleden	Framkomlighet
Folkungagatan	Saknad länk
Stadsgårdsleden+Värmdövägen	Framkomlighet, Trafiksäkerhet, koppling Nacka
Gla Essinge Broväg (bron)	Framkomlighet
Fleminggatan	Saknad länk
Västerort	
Drottningholmsvägen vid Gubbkärrsvägen	Saknad länk, koppling Ekerö
Bergslagsvägen: Åkeshov-Brommaplan Ulvsundaplan-Alviksplan	Framkomlighet, trängsel, trafiksäkerhet
Bergslagsvägen: kort sträcka söder om Avestavägen	Saknad länk
Bällstavägen: Ulvsunda-Dr Abrahams väg Dr Arbrahams väg-Bergslagsvägen Bällsta bro- Ulvsundavägen	Saknad länk, trafiksäkerhet

Gamla Bromstensvägen/Bromstensvägen	Saknad länk, trafiksäkerhet
objekt enligt Cykelplan Järva	Saknad länk, framkomlighet
Spånga station	Saknad länk
Brommaplan	Trafiksäkerhet
Spångavägen	Saknad länk, trafiksäkerhet
Ulvsundavägen: Kvarnbacksv-Bällstav	Saknad länk
Runda vägen	Saknad länk
Lövsta vägen	Saknad länk
Söderort	
Nynäsvägen: Enskedevägen-Sockenvägen	Saknad länk
Hägerstensvägen: Axelsberg-Bredäng	Saknad länk
Skärholmsvägen	Koppling Botkyrka
koppling till Årstabron-Årstabergsvägen	Saknad länk, trafiksäkerhet, framkomlighet
Nynäsvägen: Nya Arenakopplet	Smalt, kurvig sträckning
Södertäljevägen vid tvärbanan	Trängsel, trafiksäkerhet
Huddingevägen: Örbyleden-Huddinge kommun	Saknad länk, koppling Huddinge
Perstorpsvägen	Saknad länk, koppling Huddinge, Haninge
Flatenvägen	Saknad länk, koppling Nacka, Tyresö
Magelungsvägen	Saknad länk
Ågesta Broväg	Smalt, koppling Huddinge
Södertäljevägen vid Korpmossevägen	Trafiksäkerhet, framkomlighet, genhet
Södertäljevägen vid Västertorps t-bana	Trafiksäkerhet, genhet
Södertäljevägen vid Mikrofonvägen	Trafiksäkerhet, genhet
Årstabergsvägen	Framkomlighet
parallell Södertäljevägen	Saknad länk, framkomlighet, genhet
gen förbindelse Västberga	Utredningsobjekt, saknad länk
Sockenvägen	Saknad länk
Örbyleden-Tyresövägen	Saknad länk, framkomlighet, trafiksäkerhet
Hägerstensvägen	Saknad länk

Ormkärrsvägen	Trafiksäkerhet
Murmästarvägen	Saknad länk