

Trafikkontorets planerade cykelfrämjande åtgärder 2014

Investeringar i cykelfält och cykelbanor

En huvuduppgift för 2014 var att genomföra investeringar i enlighet med det som aviserats i stadens budget, 116 mnkr. I tertialrapport 2 uppgick prognosen till 153,9 mnkr, och exklusive åtgärder som inte räknas som cykel uppgick prognosen till 121,5 mnkr. Utfallet i bokslutet blev 158,6 mnkr, och exklusive åtgärder som inte kan räknas som cykel uppgår bokslutet till 119,1.

Omprioriteringar har blivit nödvändiga då okända faktorer har påverkat projektens framdrift (t.ex. akut grävningsarbete som gör det lämpligt att passa på att även genomföra en cykelåtgärd samtidigt, en annan väghållare initierar ett projekt som påverkar tidplanen, förskjutningar av tidplaner på grund av oväntade faktorer). Åtgärderna nedan är uppdelade på genomförande, utredning och projektering, övriga cykelåtgärder, reinvesteringar cykel samt cykelparkering och cykelvägvisning 2014.

Trafikkontoret har också medverkat i planeringen av exploateringskontorets projekt där cykelinvesteringar görs.

Tabell 1 Projekt med genomförande under 2014

Projekt för planerat genomförande	Netto	Netto	Netto	Netto	Kommentar
	VP 2014	T1 2014	T2 2014	Bokslut 2014	
S:t Eriksgatan/ Fleminggatan, korsning*	18,9	9,0	8,2	11,5	Cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder. Projektet är utökat för att ge högre framkomlighet. Planerat genomförande i september 2014 – oktober 2015.
Bällstavägen (Etapp 1) Dr Abrahams väg – Ulvsundavägen*	20,0	25,1	33,4	38,7	Omdaning av gata med gång- och cykelväg, belysning, beläggning, träd. Genomförande 2014 - maj 2015.
Lilla Västerbron Västerbroplan*	18,1	14,4	13,5	17,0	Beläggning, breddning av cykel- och gångbanor, omisolering av tätskikt. Försenades p.g.a. upptäckt av gamla spårvagnsspår vid arbetet med omisoleringen. KLART
Hållbara Järva: Hanstavägen mm.		0,4	0,4	-1,1	Cykelbanor, cykelparkering m.m. Avtal enligt Hållbara Järva. KLART.
Hållbara Järva: Kymlingestråket		0,5		-0,5	Ny cykelförbindelse. Merparten klart 2013. Kostnadsökning p.g.a. markföroreningar och extremt dåliga markförhållanden. KLART.
Nya Arenakopplet		0,3	0,1	0,2	Förbättring av befintlig länk. Utförs med årsentreprenad. KLART.

Projekt för planerat genomförande	Netto	Netto	Netto	Netto	Kommentar
	VP 2014	T1 2014	T2 2014	Bokslut 2014	
Perstorpsvägen	17,5	7,0	8,0	11,1	Saknad länk, cykelbana skapas genom att vägren tas i anspråk, regional koppling. Genomfört under 2014 (projektet är sedan VP 2014 uppdelat i genomförandeskedet i två delar – Flatenvägen respektive Perstorpsvägen). Stora mängder förorenad asfalt samt tillkommande bergssprängning fördrade projektet. Statlig medfinansiering är beviljad. KLART
Flatenvägen		5,1	5,8	5,7	Saknad länk, cykelbana skapades genom att vägrenen togs i anspråk, regional koppling. Genomförs 2014 – 2015 (se text ovan). Statlig medfinansiering är beviljat. Vissa arbeten återstår 2015
Nynäsvägen, gång- och cykelbana		5,5	7,1	6,7	Cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder. Färdigställande var planerat till 2013. Stor mängd justeringar efter färdigställande och flytt av gasledningar fördrade och försenade projektet. KLART
Folkparksvägen	4,8	11,5	11,8	5,7	Färdigställande planerat till 2013, cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder för cyklister och gående. Brister i kvalitet och genomförande med tidigare entreprenör har förskjutit och fördrat projektet. Kontraktet har hävts och ny upphandling har gjorts, vilket medförde att projektet inte hann färdigställas 2014 utan vissa arbeten slutförs först 2015.
Ältabergsvägen	4,0		3,1	0,6	Saknad länk, koppling till Nacka. Binder ihop Nacka, Tyresö och Stockholm. Nacka är beställare och utförare. Förskjuts p.g.a. dyra anbud för entreprenaden. Entreprenaden skulle ha startat efter sommaren men kunde komma igång först i december. Projektet har beräknat genomförande 2014/2015. Statsbidrag är beviljat med 50 %.
Södertäljevägen vid tvärbanan	2,4	3,0	3,0	0,7	Projektering klar 2013. Beräknat genomförande 2014. Då inga anbud inkom, förskjuts projektet delvis till 2015 vilket medför risk för ökade kostnader.

Projekt för planerat genomförande	Netto	Netto	Netto	Netto	Kommentar
	VP 2014	T1 2014	T2 2014	Bokslut 2014	
Värtavägen	7,3	5,0	2,0	1,1	Saknad länk, koppling till Norra Djurgårdsstaden. Senarelagd byggstart då endast ett anbud inkom vilket bedömdes för högt. Viss omprojektering har utförts och ny upphandling pågår. Utformningsförslaget måste eventuellt justeras och projektet försenas då ännu mer. Påbörjas under 2015 om projektet får ett godkänt genomförandebeslut.
Kungsgatan mellan Kungsbron och Vasagatan	0,7	4,3	3,0	1,0	Cykel- och stombussåtgärder. Angeläget för att skapa sammanhängande stråk, saknad länk. Genomförande 2015. Beviljat statsbidrag.
Folkungagatan cykellösning Renstiernas gata/Borgmästargatan	2,0	2,0	2,0	2,0	Cykelbana/fält införs i båda riktningar på Folkungagatan mellan Renstiernas gata och Borgmästargatan. Utförs i samband med förstärkningsarbeten för gatan. KLART.
Summa genomförande	95,7	93,1	101,3	100,3	

*= Projekt (Bällstavägen, S:t Eriksgatan/Fleminggatan, Lilla Västerbron, Norr Mälärstrand, Skeppsbron, Strömbron) som innehåller stor andel åtgärder som inte är cykelåtgärder, exempelvis trafiksäkerhetsåtgärder, konstbyggnadsåtgärder m.m. För 2014 blev andelen cirka 39,5 mnkr.

Tabell 2 Projekt för utredning och/eller projektering under 2014

Projekt för utredning och projektering	Netto	Netto	Netto	Netto	Kommentar
	VP 2014	T1 2014	T2 2014	Bokslut 2014	
Norr Mälärstrand	1,0	1,1	1,8	1,5	Breddning och korsningsåtgärder. Genomförande 2016, kan eventuellt tidigareläggas.
Gamla Huddingevägen	8,0	3,3	3,3	3,4	Komplettering av saknad länk m.m., regional koppling, buller, signaler. Genomförs 2015. Eventuellt fördyringar p.g.a. dåliga geotekniska förhållanden.
Pålsundsbacken och Söder Mälärstrand vid Långholmen	0,4	1,1	1,0	1,6	Saknad länk respektive breddning, relativt komplext p.g.a. brist på utrymme. Detaljplaneändring nödvändigt. Genomförande planerat till 2015/2016. Samordnas med projekt Långholmsgatan.

Projekt för utredning och projektering	Netto	Netto	Netto	Netto	Kommentar
	VP 2014	T1 2014	T2 2014	Bokslut 2014	
Koppling mellan Årstabron och Årstabergsvägen	1,0	0,3	0,1	0,0	Nyanläggning, viktig förbindelse. Projektet ingår i detaljplanarbeten och stadsbyggnadskontoret utreder området. Avvaktar därför med projektering och genomförande tills exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret vet vad som ska göra på platsen.
Hägerstensvägen	2,0			0,0	Förslaget enligt utredningen är att på en delsträcka leda cyklisterna genom parkmark, vilken stadsdelsförvaltningen ansvarar för. Då stadsdelsförvaltningen anser att detta är mycket olämpligt och inte kan acceptera denna lösning är projektet tills vidare nedlagt.
Fridhemsplan, cykelkollektivtrafik och stadsmiljö	2,8	0,4	0,6	0,7	Upprustning av central stadsmiljö utreds och efter det tas ställning till eventuella genomförandeåtgärder.
Skanstullsbron		3,4	2,4	2,0	Enkelt genomförande genom att kapa befintligt räcke mellan bilväg och gång- och cykelbana samt att schakta ned en decimeter och gjuta igen hålen. Ena sidan genomfördes under sommaren 2014 och den andra sidan görs 2016.
Skeppsbron*		0,6	0,4	0,3	Breddning av hela gatusektionen för att åstadkomma bättre lösning för gång och cykel (säkerhet och framkomlighet). Dialog pågår med Stockholms Hamnar. Parkeringsutredning utförd under mars månad, samt skisser på hela sträckan som underlag för diskussion med Hamnen. Genomförande beräknat till 2016-2017.
Ulvsundavägen mellan Ulvsundaplan och Bällstavägen		1,2	1,4	1,1	Utredning pågår. Två alternativ utreds. Ett med breddning av befintlig cykelbana, dubbelriktad på ena sidan och ett med dubbelriktade cykelbanor på båda sidor av Ulvsundavägen. Breddning och trafiksäkerhetsåtgärder sker i båda alternativen. Genomförandebeslut i marsnämnden 2015. Projektering 2015 och genomförande 2016/2017.

Projekt för utredning och projektering	Netto	Netto	Netto	Netto	Kommentar
	VP 2014	T1 2014	T2 2014	Bokslut 2014	
Gamla Bromstenvägen		1,2	1,2	0,6	Dubbelriktad cykelbana på östra sidan av Gamla Bromstenvägen är avtalad med Exploateringskontoret längs del av sträckan. Detta utgör en förutsättning för utformningen längs hela Gamla Bromstenvägen. Längs sträckan Bällstavägen mellan G:a Bromstenvägen och Ulvsundavägen, som ingår i projektet, behöver flera alternativ utredas noggrannare. Genomförande beräknas till 2016/2017.
Strömbron*		0,4	0,4	0,3	Bättre lösning för cykel i båda riktningar. För detta krävs att ett körfält för biltrafiken tas bort. Hela korsningen vid Strömgatan och Kungsträdgårdsgatan måste ses över där det idag är mycket besvärligt mellan gående och cyklister. Genomförande beräknas till 2016.
Götgatan		1,5	1,4	1,8	Ett försök genomfördes under året på Götgatan. Cykelbanorna och gångytan breddades genom att ett körfält togs i anspråk i vardera riktningen. Försöket utvärderas och permanent lösning tas fram med det som utgångspunkt.
Långholmsgatan		1,7	1,5	1,3	Programutredningen undersöker möjligheten till cykelbanor, cykelfält, eller en kombination av dessa, på hela sträckan mellan Västerbron och Liljeholmsbron. Befintlig cykelinfrastruktur breddas efter cykelplanens riktlinjer. Genomförande planerat till 2015/2016. Samordnas med projekt Påsundsbacken/Söder Mälärstrand.
Sockenvägen (del av)		1,8	1,0	1,4	Utredning pågår. Både enkelriktade och dubbelriktade cykelbanor samt cykelfält studeras. Två förslag har tagits fram. Ett i vägens mittremsa och det andra längs med kantsten.
Ågesta Broväg		0,7	0,7	0,6	Utredningen av ny dubbelriktad cykelbana på östra sidan av Ågesta Broväg mellan Ågestabron (samordnas med Huddinge kommun) och Magelungsvägen. Fortsättning med dubbelriktad cykelbana på norra eller södra sidan av Magelungsvägen

Projekt för utredning och projektering	Netto	Netto	Netto	Netto	Kommentar
	VP 2014	T1 2014	T2 2014	Bokslut 2014	
					fram till Farstavägen (utreds, men kan vara svår att genomföra). Busshållplats flyttas, genomgående cykelbanor, korsningsåtgärder och eventuella signaljobb. Genomförande 2017.
Ormkärsvägen		0,4	1,1	0,8	Det befintliga gång- och cykelstråket på Ormkärsvägen mellan Älvsjöbadet och Götlundagatan föreslås breddas. Stråket kopplar i sin förlängning vidare ner mot Huddinge kommun. Belysning kommer att ses över/förstärkas och eventuellt bytas. Genomförande 2015.
Odengatan, mellan Odenplan och Valhallav		1,7	0,8	0,8	Åtgärdsstudie pågår. Alternativ med en mer omfattande ombyggnad som skulle medföra cykelbanor längs sträckan istället för cykelfält håller på att tas fram. Detta alternativ skulle dock få en stor påverkan på budget och tidplan. Budget och tidplan bygger i dagsläget på åtgärdsförslag som innebär mindre ombyggnader och cykelfält. Genomförande 2015.
Akallastråket		0,3	0,4	0,2	En 4 meter bred dubbelriktad GC-bana byggs utmed Akallälänkens östra sida. Gående och cyklister delas upp med målad linje. Gångbro över Akallälänken ersätts med signalreglerat övergångsställe på Akallälänken. Genomförs 2015/2016 av Trafikverket samordnat med Förbifart Stockholm.
Bällstav vid Annedal		0,1	0,1	0,0	Kontoret utför komplettering av stråk i samband med exploatering. Genomförande 2016.
Kungsholmsstrand, mellan Inedalsgatan och Ekelundsbron		0,3	0,5	0,6	Utredning pågår för att undersöka vilka möjligheter det finns för att bredda cykelvägen på sträckan samt att skapa cykelbana där det inte finns idag. Delar av sträckan utreds som cykelfartsgata och delar med dubbelriktad cykelbana.
Skärholmsvägen, inkl cirkulationsplats*		2,0	0,5	0,1	En 5 meter bred dubbelriktad GC-bana byggs på befintlig körbana från Kungens Kurva till Huddinge gränsen. Ny GC-koppling från bostadsområdet till Skärholmsvägen. Genomförande 2015/2016.

Projekt för utredning och projektering	Netto	Netto	Netto	Netto	Kommentar
	VP 2014	T1 2014	T2 2014	Bokslut 2014	
Skärholmsvägen				0,1	Se text ovan
Danviksklippan		0,6	0,5	0,3	Borttagning av berg för att bredda gång- och cykelbanan vid det trånga snittet förbi bropelarna. Bergskärning har visat sig vara lite mer komplicerat än man först trodde. Möjligheten att restaurera bron i förtid ses över vilket skulle innebära att bropelare kan flyttas vilket i sin tur ger möjligheter till breddning av gång- och cykelbana. Ger en mer robust och långsiktigt bra lösning men kan innebära ökade kostnader.
Gustavslundsvägen		2,3	0,0	0,0	Kontoret utför komplettering av stråk i samband med exploatering. Genomförande 2015.
Bro över Korpmossevägen		5,0	5,0	6,8	Genomfördes under hösten 2014. Vissa arbeten kavarstår 2015.
Cykel, Cyklostrada, utredning av cykelväg längs E4/E20			0,4	0,3	
Cykel, Bromstensvägen				0,5	Budgetpost utfördelad på projekt
Cykel, Vasagatan				0,9	Budgetpost utfördelad på projekt
Cykel, Gubbängsmotet				0,1	Budgetpost utfördelad på projekt
Cykel, Västerbronedfarten				0,2	Budgetpost utfördelad på projekt
Cykel, Växthusvägen				0,9	Budgetpost utfördelad på projekt
Cykel, Gustavslundsvägen				0,0	Budgetpost utfördelad på projekt
Budgetpost för kommande projekt	10,0				Budget utfördelad på planerade projekt under 2014.
Summa utredning och projektering	25,2	31,2	26,2	29,4	

Dessutom ingår utöver redovisade cykelprojekt en del cykelåtgärder vid Sörgårdsvägen och Lidingövägen (avlastade nätet med anledning av Norra Länken).

Drift och underhåll

Stockholms stad satsar på att underlätta för stadens cyklister. Målet är att cyklisternas pendlingsstråk ska vara både trafiksäkra och framkomliga året runt. De omfattande satsningar som görs följer den av staden antagna Cykelplanen.

Under 2013 bildade kontoret en samlad specialgrupp utifrån uppdraget i budgeten om en cykeljour som ska prioritera drift och underhåll på utvalda pendlingsstråk och för att utveckla framtida underhållsarbete på stadens cykelbanor. Ett prioriterat cykelstråk, på cirka 6 mil, har prioriterats för en högre standard på snöröjning och vinterunderhåll under den gånga vintersäsongen 2013/2014. Inför den kommande vintersäsongen 2014/2015 har kontoret, tack vare den goda responsen från våra cyklister och metodens goda resultat, valt att utöka sträckan till att omfatta 12 mil högfrekventerade cykelbanor. De valda stråken har förankrats både internt på kontoret och tillsammans med stadsdelsförvaltningarnas lokala kännedom. Ambitionen är att det ska bli bättre framkomlighet på allt fler cykelbanor. En del av strategin utgörs av att åstadkomma en drift- och underhållsstandard på pendlingsstråken för cykel som är jämförbar med trafikleder och huvudvägnät för motorfordon. Det betyder en hög standard på huvuddelen av färdsträckan för pendlingscyklister där cyklisterna upplever verklig skillnad.

För att ta reda på hur cyklisterna upplever snöröjningen med den nya metoden, den s.k. sopsaltaren (en vals som sopar bort snön och sedan sprider ut saltlösning till skillnad från traditionell plogning), genomfördes en enkätundersökning riktad till cyklister på de cykelbanor där maskinen provkörts i både västerort och söderort. Enkätundersökningen visade att cyklisterna är mycket nöjda med resultatet som den nya maskinen för snöröjning gett. Under 2014 utfördes ytterligare en enkätundersökning via stadens webbsida gällande cykeljouren. Resultatet från den undersökningen visade också att cyklisterna var mycket nöjda med resultatet som sopsaltaren åstadkommit på de prioriterade cykelbanorna. Cyklisterna önskade att kontoret utvidgade sträckningen till att gälla fler cykelbanor och att kontoret även skulle använda denna metod i innerstaden. Vidare framkom att man gärna ser att staden slutar sanda och grusa på cykelbanorna. På de cykelbanor där sopsaltaren har använts har inte grus eller sand spridits ut. Detta gör att cyklisterna kan fortsätta cykla utan risk för grushalka när vintersäsongen är över. Det har också möjliggjort att vi kan styra om resurser till att sandsopa tidigare på andra cykelbanor. Från miljösynpunkt innebär det också att vi har haft möjlighet att plocka bort ett arbetsmoment på vissa cykelbanor gällande sandsopning. De maskiner som vi har valt att använda kan också enkelt användas till andra funktioner, så som att sopa löv under hösten, sopa eller ploga snö under vintern, sopa sand under våren samt spola cykelbanor. Statens Väg- och transportforskningsinstitut, VTI, har utfört mätningar under vintern och utvärderat den nya metoden. Deras uppgift har varit att säkerställa resultat kopplat till spridningsmängder och effekter och att rätt mängd salt används för att uppnå bästa resultat till minsta miljöpåverkan. VTI:s mätningar har resulterat i en rapport "sopsaltning av cykelvägar". Kontoret har också aktivt undersökt marknaden och besökt mässor och utställningar, andra kommuner och Trafikverket för att följa med utvecklingen dels gällande maskinparken men också gällande metoder och materialval. Kontoret har också besökt Helsingfors och tagit del av deras metodval, maskinpark, funktioner och ställda krav. Vi har också haft en delegation från Norge med motsvarigheten till vår funktion som tagit del av stadens försök med cykeljouren. Kontoret har vidare under året deltagit i seminarier och hållit föredrag gällande cykeljouren och dess arbete, medverkat i radiointervjuer och annan media med anledning av sopsaltaren och dess positiva effekter för cyklister, bl.a. i en programserie "Club Cykel" på TV 12, där syftet var att redovisa säkerhet i cykling under vintersäsongen. Likaså har kontoret medverkat på mässor och på "Cyklistens dag" i Kungsträdgården. Syftet med denna medverkan har varit att trafikkontoret ska delta i olika samtal direkt med cyklisterna. Cykeljouren har också under året gett ut ett nyhetsbrev internt, totalt 6 st.

Totalt har under vintersäsongen 2013/2014 fem sop-/saltmaskiner använts på de prioriterade huvudpendlingsstråken för gång- och cykel. Aktuella gång- och cykelvägar finns markerade på kartor och publicerade på webben. Inledningsvis under hösten hölls en saltskola gemensamt med trafikkontoret, forskare från VTI och vår för ändamålet anlitade entreprenör.

Inom cykeljouren arbetar kontoret också med standardhöjande åtgärder i form av beläggnings-åtgärder. Arbetet mellan Bergslagsplan och Räckstarondellen färdigställdes under våren med ny beläggning och belysning. Sträckan har även målats. Viss del av sträckan målades, som ett försök, utifrån önskemål från cyklister, med mindre symboler och inte lika frekvent längst sträckan. Symbolerna har målats mer utglesat och cykelsymbolerna är dessutom vridna ett kvarts varv för att så stor del av cykelbanan som möjligt ska vara "fri" från symboler. Målade symboler, brunnar, lock m.m. i cykelbanan upplever cyklisterna som "hinder" som de försöker undvika under sin färd.

Förstärkta målningsinsatser gällande cykelmarkeringar och cykelboxar har även utförts under 2014 för att öka trafiksäkerhet. Tjockleken på målningsymbolerna har setts över, då de på grund av sin tjocklek upplevs som mindre gupp.

Ett utökat samarbete med grannkommunerna kring cykelbanor initierades under 2013 och utökades under 2014 för att åstadkomma ett regionalt sammanhållet cykelvägnät över kommungränserna. Till vintersäsongen 2014/2015, kopplas cykelstråken ihop mellan Nacka och Stockholms stad.

Under barmarkssäsongen har två elbilar också använts, som patrullerat de prioriterade cykelbanorna. Dessa har haft till uppgift att säkerställa framkomligheten på cykelbanorna och upprätthålla en hög trafiksäkerstandard genom att bl.a. snabbt kunna avhjälpa hinder såsom t.ex. glas och grenar, ta upp oljespill, hjälpa cyklister som fått t.ex. punktering, dela ut cykelkartor och anmäla beläggningskador. Elbilarna använder också kontorets "tyck-till-app" för att rapportera in händelser som kräver större insatser.

Kontoret kommer också under kommande vintersäsong 2014/2015, i enlighet med KF-beslut från 2014-06-16 gällande ärendet "Strategi för ökad cykling i Stockholms stad (utl. 2014:85) Dnr 329-49/2014, överta ansvaret från stadsdelsnämnderna för cykelplanens pendlingsnät i parkmark. Det har inneburit att kontoret utfört inventeringsarbete och planeringsarbete för att upprätthålla tänkt standard. Vidare har kontoret säkerställt att entreprenören har en maskinpark som motsvarar de utökade ansvaret samt klassificering och prioritering av pendlingsnätet.

Tabell 3 Övriga åtgärder för framkomlighet, säkerhet och trygghet under 2014

Övriga cykelåtgärder	Netto	Netto	Netto	Netto	Kommentar
	VP 2014	T1 2014	T2 2014	Bokslut 2014	
Smärre cykelåtgärder	2,0	2,0	2,0	3,5	Årsentreprenör utför ett antal mindre omfattande framkomlighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Under året genomförs exempelvis åtgärder i korsningen Kanalvägen/Värmdövägen.
Trafiksignaler - trimning		0,3	0,3	0,0	
Utvecklingsprojekt- Holländsk högersväng		1,2	1,2	0,5	Öka trafiksäkerheten för cyklister i förhållande till högersvägande fordon

Övriga cykelåtgärder	Netto	Netto	Netto	Netto	Kommentar
	VP 2014	T1 2014	T2 2014	Bokslut 2014	
Mindre ombyggnad - Breddning gång- och cykelbana, Kymlingestråket		2,5	1,9	1,7	Komplettering av cykelstråk i Ärvinge.
Ny beläggning Bergslagsvägen		2,5	2,5		Se tabell 5.
Cykel, trafiksignaler-visualisering "Grön våg"			0,6	0,8	Cyklister ser hur lång tid de har på sig att passera en viss korsning för att ha grönt ljus hela gatan.
Beläggningsåtgärder	4,7				Se tabell 5.
Summa övriga cykelåtgärder	6,7	8,5	8,5	6,6	

Övriga cykelåtgärder

Kontoret genomförde en mängd pilotprojekt under 2014 som också utvärderades genom ett forskningsprojekt kallat pilotplats cykel. De specifika åtgärderna som prövades inom projektet var cykelparkering i möbleringszon eller gata, visualisering av grön våg samt breddningen av cykelbanorna på Götgatan.

Tabell 4 Projekt för parkering, vägvisning och övriga service under 2014

Övriga cykelåtgärder 2014	Netto	Netto	Netto	Netto	Kommentar
	VP 2014	T1 2014	T2 2014	Bokslut 2014	
Cykelpumpar	0,7	0,5	0,5	0,3	
Cykelparkering hela staden 2013-2015	8,0	6,6	8,5	7,5	
Cykelvägvisning	3,5	6,8	9,5	11,1	
Summa övriga cykelåtgärder	12,2	13,8	18,5	19,0	

Parkering och vägvisning m.m.:

I enlighet med den nya cykelparkeringsplanen byggs nya parkeringsplatser ut. Under 2014 har totalt 2 625 nya cykelparkeringar byggts i enlighet med uppdrag i budgeten. Kontoret fick i uppdrag att utöka cykelparkeringen i Järnvägsparken, och enligt kommunstyrelsens beslut om tertialrapport 1 fick kontoret även i uppdrag att uppföra ytterligare 1 000 parkeringar i innerstaden utöver tidigare planering.

Arbetet med parkeringstal för cyklar i samband med nybyggnation genomfördes under året och det ska upp till politisk behandling i stadbyggnadsnämnden och exploateringsnämnden. Ärendet redovisas även i trafiknämnden.

Under 2014 fortsatte utsättning av stolpar och skyltar i enlighet med planen för cykelvägvisning. Medel avsattes under 2014 för att kunna forcera arbetet med vägvisningen som påbörjades år 2013.

Arbetet slutfördes i Västerort och i Söderort under 2014. Viss justering i ytterstaden kvarstår även under 2015 och innerstadens vägvisning ska också kompletteras.

Cykelreseplaneraren förbättras genom att den kopplas till trafiken.nu. Cykelvägnätet har förts över till Nationella vägdatabasen (NVDB). Arbetet med att förbättra cykelreseplaneraren genomfördes under 2014. Därefter krävs ständig uppdatering och revidering av indata.

Se även stycket om övriga cykelåtgärder (Tabell 3).

Fler pumpstationer placerades ut på strategiska platser i staden genom såväl trafikkontorets som exploateringskontorets försorg samt även fler låncykelställ.

Tabell 5 Projekt för reinvesteringar i cykel under 2014

Reinvesteringsåtgärder cykel	Netto	Netto	Netto	Netto	Kommentar
	VP 2014	T1 2014	T2 2014	Bokslut 2014	
Nybeläggning cykelpendelstråk Bergslagsv				3,0	Breddning av cykelbana, ny beläggning och ny belysning samt målning KLART
Beläggningståtg cykel pendlingsstråk				0,4	Ny beläggning
*Summa reinvesteringsåtgärder cykel	0,0	0,0	0,0	3,5	

*Budget ingick i tabell 3 i VP, tert 1 och tert 2

SLUT