

Bilaga B2: Inventering och prioritering av stråk

Inventering

Cykelvägnätet 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. Vid korsningar och andra problempunkter redovisas t ex avsaknad av hastighetssäkring och cykelöverfart, kantstensöverkörningar, hinder, dåliga signallösningar och andra farliga eller obekväma utformningar.

Inventeringen av pendlingsstråken omfattar totalt 205 km. Cykeltrafiken är separerad från biltrafiken på den största delen 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.

Beläggningen är mestadels acceptabel men en hel del punktinsatser fordras.

Nuläge

Nuläget för pendlingsstråken har inventerats för att skapa en status över stråkens kvalitetsnivå. Utgångspunkten har varit ett digitaliserat underlag av hela stadens vägtyper för oskyddade trafikanter vilket omfattar exempelvis gång- och cykelbanor, cykelfält och trottoarer. I underlaget har cykelstråken grovt klassificerats i de tre nivåer som tidigare beskrivits (pendlings-, huvud- och lokalstråk). Inventeringen har sedan skett av alla utpekade pendlingsstråk inom Stockholms stad (Västerort och Söderort, ej innerstad). 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. Klassificeringarna av sträckor och punkter i fält under våren 2011 ligger sedan till grund för sammanställningarna av nuläget och åtgärdsbehoven för att nå en hög kvalitetsnivå.

Stråken cyklades igenom och klassificerades 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.

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

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 omringliggande faktorer.