

CYKELPLAN 2006

FÖR STOCKHOLMS INNERSTAD

REMISSUTSÄNDA

Titel: Cykelplan 2006 för Stockholms innerstad

Datum: 2005-12

Beställare: Krister Isaksson Trafikkontoret

Text & Layout: Staffan Eriksson, Patrik Lundqvist (Tyréns), Krister Isaksson

Foto: Infobild, Krister Isaksson, Krister Spolander, Kristofer Tengliden, Patrik Lundqvist

Upphovsrätt kartor: Stockholms Stad, Stadsbyggnadskontoret

Omslagsbild: Cykelservice på Stockholms cykeldag, Slussen

INNEHÅLL

	Sid
1. INLEDNING	1
1.1 Bakgrund	1
1.2 Trafikmängder	3
1.3 Trafiksäkerhet	4
2. MÅL	5
3. SYFTE OCH INNEHÅLL	5
4. AVGRÄNSNINGAR	6
5. DEFINITIONER	7
6. NULÄGESBESKRIVNING	8
6.1 Cykelnät	8
6.2 Detaljutformning	8
6.3 Trafiksignaler	9
6.4 Drift och underhåll	10
6.5 Cykelparkering	11
6.6 Vägvisning	12
6.7 Cyklar och kollektivtrafik	12
6.8 Cyklisterna	13
7. PLANERINGSPRINCIPER	14
7.1 Cykelnät	14
7.2 Detaljutformning	16
7.3 Trafiksignaler	17
7.4 Drift och underhåll	17
7.5 Cykelparkering	18
7.6 Vägvisning	18
7.7 Cyklar och kollektivtrafik	19
7.8 Mopeder	19
7.9 Låncyklar	20
7.10 Marknadsföring	20
7.11 Planering	21
8. KOSTNADER	22
BILAGOR	23
- Karta över cykelstråken i Stockholms innerstad	
- Nya länkar	
- Sträckor som behöver rustas upp	
- Platser och korsningar som behöver förbättras	
LITTERATURHÄNVISNING	

1. INLEDNING

1.1 Bakgrund

Under senare delen av 1990-talet och de första åren på 2000-talet har fokuseringen på cykeltrafik varit avsevärt större än tidigare, såväl nationellt som regionalt och lokalt. Vägverket lade år 2000 fram en nationell cykelstrategi som tagits fram i samverkan med Svenska kommunförbundet, Boverket, länsstyrelserna, Naturvårdsverket och Folkhälsoinstitutet¹. Vägverket region Stockholm har i samråd med länets kommuner tagit fram regionala cykelstråk och träffat ett samarbetsavtal med bland annat Stockholm om planering, vägvisning, drift och underhåll av dessa cykelstråk².

I den senaste infrastrukturpropositionen från 2001/02 tydliggör regeringen ytterligare sin vilja att förbättra förutsättningarna för cykeltrafiken³:

"Att förbättra förutsättningarna för cykeltrafik är väsentligt ur ett tillgänglighetsperspektiv, men har samtidigt fördelar från miljö- och folkhälsosynpunkt"

"Ett etappmål bör vidare vara att cykeltrafikens andel av antalet resor ökar, särskilt i tätort"

Naturvårdsverket har i april 2005 lagt fram en utredning rörande den samhällsekonomiska nyttan av cykeltrafikåtgärder⁴. Utredningen har tagit fram ett förslag till beräkningsmetod men konstaterar också att underlaget för trovärdiga beräkningar ännu är bristfälligt. Man pekar dock på erfarenheter från Odense i Danmark och Troisdorf i Tyskland där man genomfört omfattande program av cykeltrafikåtgärder. I Odense ökade cyklandet med 11 % (från en hög nivå) varav hälften motsvarades av en minskning av biltrafiken. I Troisdorf var ökningen av antalet cyklister 35 % varav 80 % motsvarades av en minskning av biltrafiken.

I Naturvårdsverkets utredning redovisas två exempel där man använder beräkningsmetoden – ett fiktivt och ett verkligt (från Linköping). Den samhällsekonomiska nyttan överstiger kostnaderna med 9 respektive 7 gånger. Även om man gör en avsevärt försiktigare kalkyl ter sig satsningar på cykeltrafiken som samhällsekonomiskt mycket lönsamma.

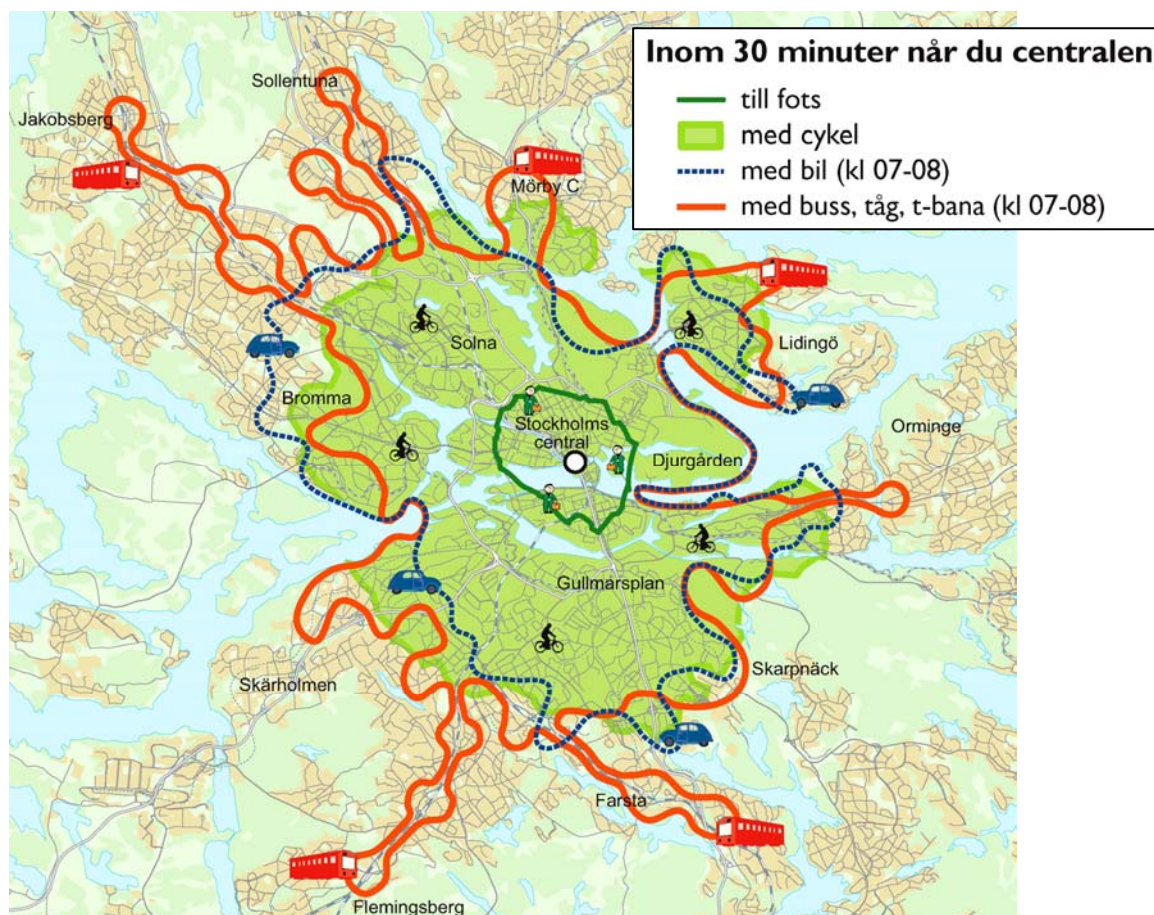


Fleminggatan



S:t Eriksgatan

För Stockholms innerstad antog gatu- och fastighetsnämnden en ny cykelplan 1998. Sedan dess har utbyggnaden av infrastrukturen för cyklister varit avsevärt större än tidigare och många av de föreslagna nya stråken i cykelplan 1998 är nu färdigbyggda. Som en följd av detta har cykeltrafiken ökat kraftigt. Potentialen för en ytterligare ökning är dock stor eftersom 80 % av arbetsresorna i Stockholms stad är kortare än en mil vilket gör cykeln konkurrenskraftig. En undersökning som Utrednings- och Statistikkontoret (USK) på uppdrag av gatu- och fastighetskontoret gjorde 2004 visar att hälften av de som cyklar till arbetet har en resväg på minst 9 km, enkel resa⁵. I figur 1 visas restider till Stockholm Central med cykel, kollektivtrafik, bil och till fots under morgonrusningen.



Figur 1 - Restider till Stockholm Central (Källa: Transek)

Den ökande mängden cyklister ställer krav på ytterligare utbyggnad av cykelnätet samt andra åtgärder för att förbättra säkerhet, framkomlighet och bekvämlighet. De stora nya cykelstråken som tillkommit under de senaste åren har gett oss mycket ny kunskap både om utformning och vilka effekter som cykelstråken har på övrig trafik. Stora ingrepp har gjorts i huvudgatunätet för att inrymma cykelbanorna utan svåra konsekvenser för annan trafik^{6,7}.

Gatu- och fastighetskontoret har i samband med redovisningen av USK:s undersökning lovat att återkomma till nämnden med en reviderad cykelplan vid årsskiftet 2005/2006.

För Stockholms ytterstad har en ny cykelplan antagits av trafiknämnden i oktober 2005.

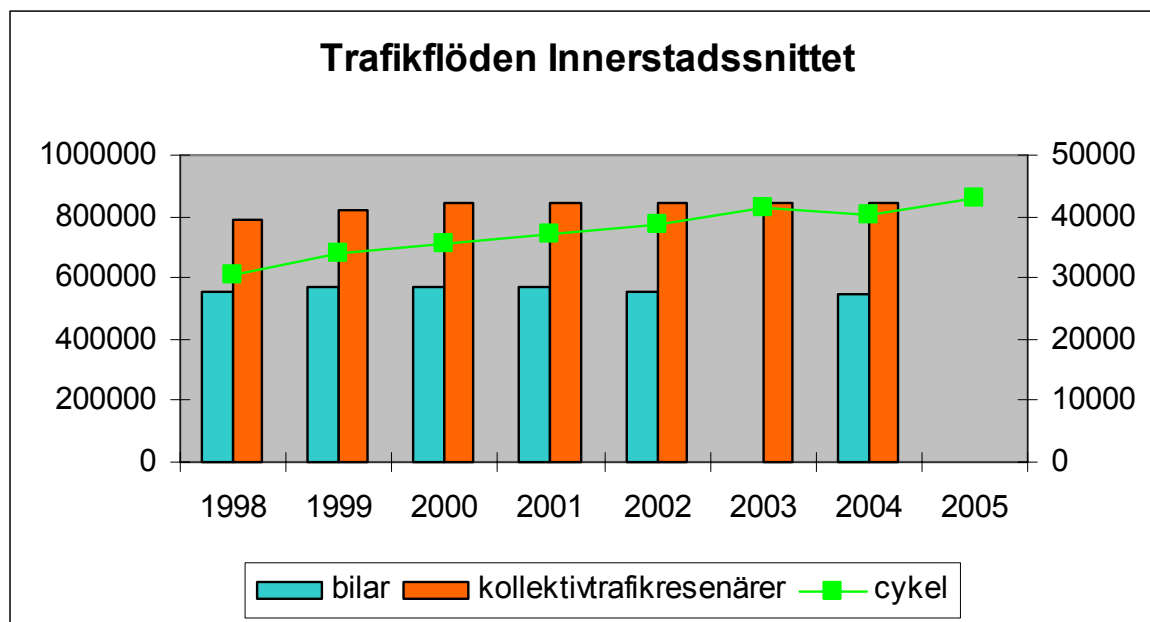
1.2 Trafikmängder

Sedan 1980 görs varje år cykeltrafikräkningar i innerstadssnittet och saltsjö-mälarsnittet och sedan 1999 också i citysnittet. Cyklisterna räknas en dag i maj/juni månad under tiderna 7-9, 12-14 och 16-18. Under denna tid beräknas ca 40 % av dygnets cykeltrafik passera. Eftersom cyklisterna räknas endast en gång per mätplats och år kan variationer till en del bero på väderleken. Vid jämförelser över tiden används därför ett rullande femårsvärde – medelvärdet under en femårsperiod.

Antalet cyklister över innerstadssnittet har ökat med cirka 95 % sedan 1991, då antalet var som lägst. Ökningen har varit kraftigast efter 1998 då den förra cykelplanen kom, se figur 2. Sambandet med den förbättrade infrastrukturen och det ökade mediainteresset under perioden är uppenbart.

Under perioden 1991-2004 har antalet motorfordon över innerstadssnittet ökat med totalt 2 %. Andelen cyklister av den totala fordonstrafiken över innerstadssnittet har ökat från ca 4 % till ca 8 %.

Antalet kollektivtrafikresenärer har under perioden 1998-2004 ökat med ca 6 %. Se figur 2.

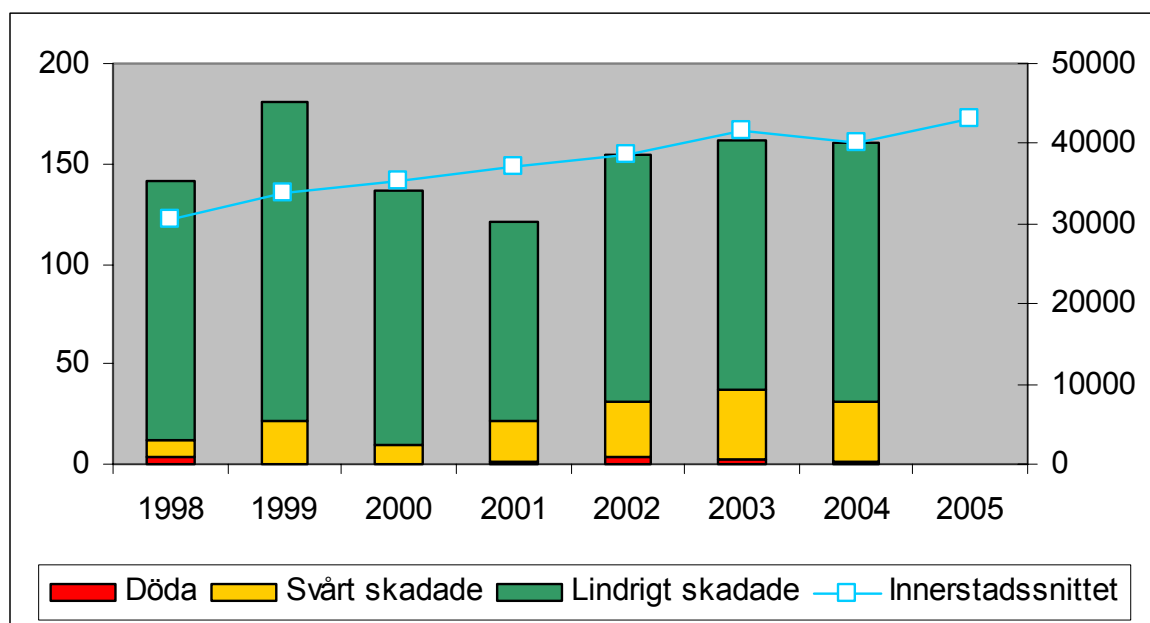


Figur 2 - Kurva med antalet cyklister, antalet bilar och antalet kollektivtrafikresenärer per dygn 1998-2005, för cykel avses rullande 5 års medelvärde.

1.3 Trafiksäkerhet

Trafikolycksfallsstatistiken i Stockholm bygger ännu så länge enbart på polisrapporterade olyckor. Genom jämförelser från orter som också har tillgång till statistik från akutsjukhus vet vi att många cykelolyckor aldrig polisrapporteras. Detta gäller i särskilt hög grad singelolyckor som utgör en stor andel av cykelolyckorna. En bättre olycksstatistik skulle ge ett bättre underlag för att vidta bästa möjliga åtgärder.

Befintlig statistik visar att antalet skadade cyklister i innerstaden har varit konstant sedan 1998. Eftersom cyklandet ökat har olycksrisken, dvs risken att skadas per cyklad kilometer, blivit mindre. Det är också ett känt faktum att olycksrisken minskar när antalet cyklar ökar⁸. Samspelet mellan cyklister och bilister underlättas av att bilisten vet att en cyklist alltid kan dyka upp.



Kurva med antalet cyklister per dygn i rullande femårsvärden 1998-2005 (innerstadssnittet) samt antalet skadade cyklister från 1998 och framåt.

2. MÅL

Stadens mål är att:

- Cyklandet i Stockholm ska öka under alla tider på året
- Trafiksäkerheten för cyklister ska förbättras. På sikt ska ingen cyklist dödas eller skadas allvarligt i trafiken.

Det är klart belagt att ökad cykling förbättrar folkhälsan genom bättre motion. Om biltrafiken minskar får man också andra positiva effekter som förbättrad miljö och kortare restider för nyttotrafiken.

3. SYFTE OCH INNEHÅLL

Syftet är att cykelplanen ska omfatta hela infrastrukturen för cykeltrafiken. Planen omfattar dels en fysisk plan med ett stomnät för cykeltrafiken och förslag till platser där cyklisternas förhållanden behöver förbättras dels planeringsprinciper för t.ex detaljutformning, vägvisning, cykelparkering, underhåll, cykelservice och marknadsföring. I flera av dessa punkter hänvisas till redan utgivna eller kommande handledningar.

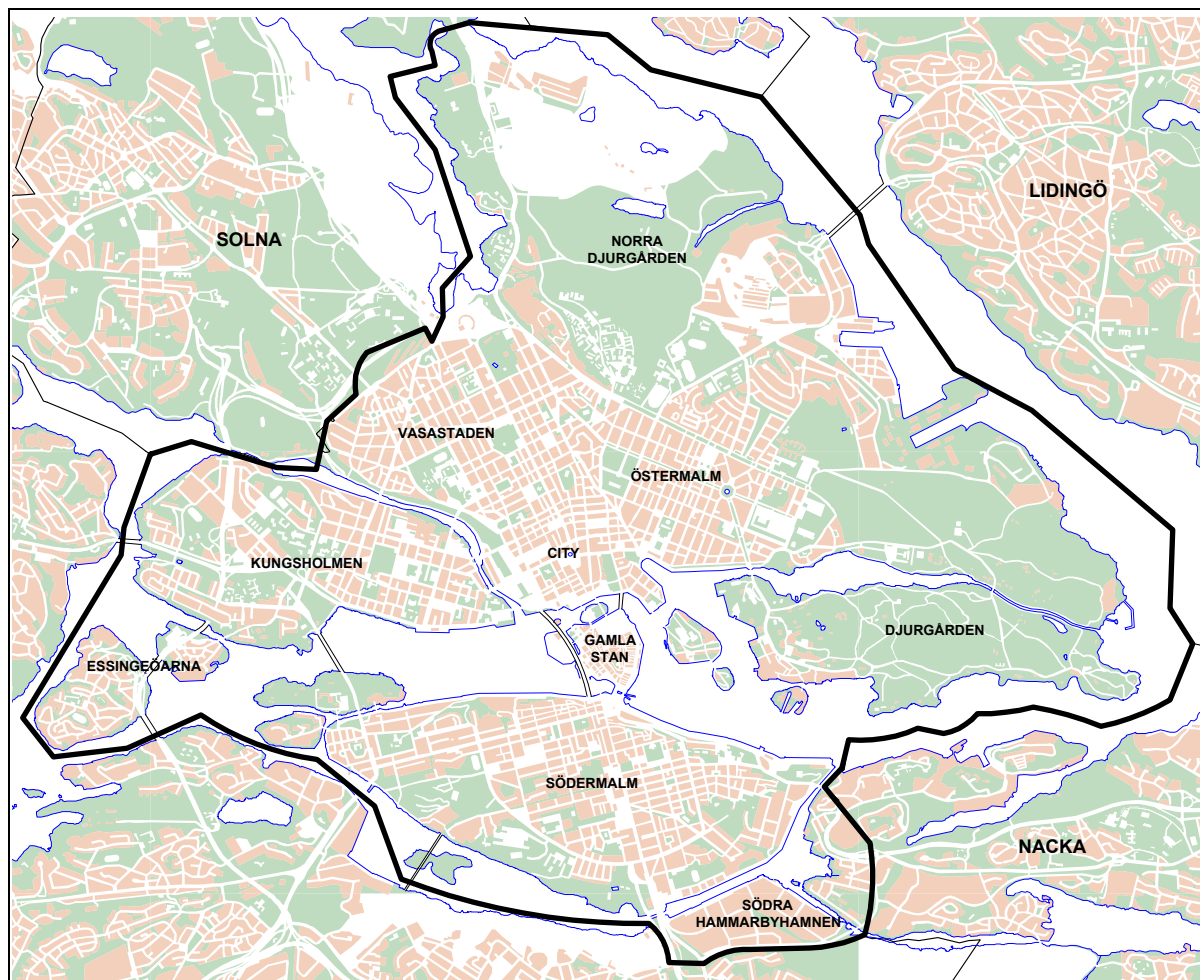
Cykelplanen ska också vara ett hjälpmedel vid prioriteringar och ekonomiska bedömningar.



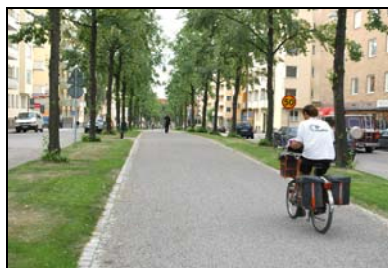
Cykelpump och barometer, Slussen

4. AVGRÄNSNINGAR

Geografiskt omfattar det behandlade området innerstaden inklusive Essingeöarna, Nationalstadsparken och Hammarby Sjöstad. I planen ses cykeln i första hand som ett transportmedel och inte som ett medel för ren rekreation och träning. Inom exempelvis nationalstadsparken finns förutom vad som visas i planen en mängd cykelvägar som är lämpliga för rekreation och träning. Planen omfattar inte några speciella åtgärder för att ta hand om barn som inte uppnått trafikmogen ålder. Enligt bland annat NTF är barn under 11-13 år inte mogna att cykla i trafiken^{9,10}.



Karta på avgränsning av Cykelplan för innerstaden



Erik Dahlbergsgatan



Sveavägen



Kungsholms Strandstig

5. DEFINITIONER



Cykelväg

Väg endast avsedd för cykel- och gångtrafik. Fritt liggande eller med minst tre meters skyddszon mot körbana för biltrafik. (Dubbelriktad)



Cykelbana

Väg eller del av väg som är avsedd för cykeltrafik och trafik med moped klass II.



Cykelfält

Särskilt körfält som genom vägmarkering anvisats för cyklande och förare av moped klass II.

Foto – blandtrafik...

Blandtrafik

Cykeltrafik hänvisas till körbanan tillsammans med motorfordonstrafik.

6. NULÄGESBESKRIVNING

6.1 Cykelnät

Under de senaste åren har cykelprojekt byggts för cirka 50 Mnr årligen. Även om många viktiga länkar i Cykelplan 1998 är utbyggda saknas fortfarande en hel del, exempelvis en bra nordsydlig förbindelse på Östermalm-Gärdet och kompletteringar av det östvästliga stråket Norr Mälarstrand-City-Strandvägen. Fler cyklister och erfarenheter från utbyggnaden de senaste åren gör också att den gamla cykelplanen behöver utvecklas vidare.

Hela lokalgatunätet i innerstaden är numera hastighetsbegränsat till 30 km/tim. Ett flertal uppföljningar av en sänkning av tillåten hastighet till 30 km/tim visar att antalet allvarliga olyckor minskar kraftigt¹¹. Under förutsättning att hastighetsgränsen respekteras anses 30-gatorna tillräckligt säkra att cykla på. Principiellt bör dock alla 50-gator där cykeltrafik är tillåten förses med cykelbanor/fält.

I innerstaden finns åtskilliga enkelriktade gator som tvingar cyklister att ta till synes omotiverade omvägar. Ibland struntar cyklisterna i bestämmelserna och cyklar i båda riktningarna.

Vid några större platser längs cykelstråken finns brister både vad gäller säkerhet och framkomlighet (t.ex Tegelbacken, Gustav Adolfs Torg, Norra Bantorget). I korsningarna längs de befintliga cykelstråken är det oftast otydligt var cyklisterna ska köra. Cykelbanorna släpps ut i körbanan före korsningen vilket tillsammans med tillbakadragen stopplinje erfarenhetsmässigt är det bästa från säkerhetssynpunkt. Cyklisterna saknar dock helt anvisningar i själva korsningen. Särskilt i de större korsningarna kan detta innebära säkerhetsrisker (t.ex Götgatan-Ringvägen, Kungsgatan-Sveavägen, Karlbergsvägen-S:t Eriksgatan).

Cykelvägsanalyser som utfördes under 2003/04 har resulterat i en lista med åtskilliga platser där större och mindre åtgärder behöver vidtas för att förbättra säkerhet, framkomlighet eller komfort. (Cykelvägsanalyserna finns tillgängliga på trafikkontorets hemsida¹²)

6.2 Detaljutformning

Detaljutformningen är mycket viktig för cyklisterna. Kantstensöverkörningar, stolpar och träd som står för nära, onödiga sidoförskjutningar, avsaknad av markeringar i körbanan, "bilhinder", obefintliga eller för smala skyddsremsor mot biltrafiken osv. medför både ett irritationsmoment och risk för sämre säkerhet, framkomlighet och bekvämlighet. Speciellt på de äldre cykelbanorna finns fortfarande många brister inom detta område.

6.3 Trafiksignaler

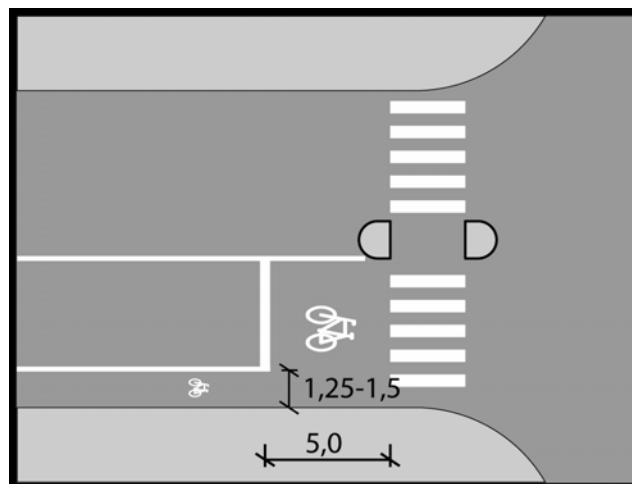
Signalanläggningarna är fortfarande till största delen utformade och tidsatta i första hand med hänsyn till biltrafiken. Detta innebär fördröjningar för cyklister som man ofta uppfattar som orättvisa och som får irritation och rödljuskörningar som följd.

I många signalanläggningar fordras under lågtrafik anmälan via detektor för att få grönt ljus. Ett stort antal detektorer är felställda så att cyklar inte registreras där det är nödvändigt. På en del cykelbanor saknas nödvändiga detektorer helt. Cyklister är i dessa fall tvungna att köra mot rött vilket lätt kan bli en vana och ske också på platser där det finns detektorer som fungerar.

I trafiksignaler som ännu inte har tillbakadragen stopplinje med cykelbox finns ett allvarligt säkerhetsproblem vid konflikt mellan högersvängande tunga lastbilar och cyklister som ska rakt fram.

Under de senaste sex åren har fem dödsolyckor av denna art inträffat.

Problemet gäller framför allt trafiksignaler på blandtrafikgator där tillbakadragen stopplinje fortfarande saknas på många ställen.



Figur - Tillbakadragen stopplinje med cykelbox

De ökade cykeltrafikmängderna har fått till följd att kapacitetsproblem stundtals uppstår på cykelbanorna vid trafiksignalerna. Ännu gäller detta enstaka platser men en ytterligare ökning av antalet cyklister kommer att göra problemet större.



Hornstull

6.4 Drift och underhåll

Tillfredsställande underhåll är särskilt viktigt för cyklister, såväl isiga och snöbelagda körbanor som torra sandtäckta och fuktiga lövtäckta körbanor kan förorsaka cykelolyckor. Trots detta ges cyklister i praktiken lägre prioritet när det gäller exempelvis vinterväghållning. Cykelbanor och cykelfält snöröjs senare än körbanorna och används ofta som snöupplag vid stora snömängder.



Snöupplag på cykelbana, Folkungagatan

Cykelbanans beläggning är viktig ur säkerhets- och bekvämlighetssynvinkel. Äldre cykelbanor (t.ex Lidingövägen) får vänta alltför länge på ny beläggning eller underhåll av den befintliga. Beskrining av buskar och träd som är siktskymmande sker alltför sent. Föremål på vägen medför påkörningsrisk, och glassplitter som inte sopas upp kan förorsaka punktering. Av samtliga cykelolyckor som medför personskada kan 30 % hänföras till drift och underhåll visar en sammanställning gjord i Göteborg av fyra oberoende svenska undersökningar¹³.

I samband med arbeten i gatan ordnas ofta tillfredsställande provisorier för fordonstrafik och gångtrafik. Motsvarande hänsyn till cykeltrafiken tas mycket sällan och förhållandena för cyklisterna blir ofta oacceptabla. Detta gäller oberoende av byggherre och entreprenör.



Var ska man cykla? Söder Mälarstrand

6.5 Cykelparkering

Antalet cykelparkeringsplatser på gatumark har ökat de senaste åren. Det är dock osäkert om ökningen varit lika stor som ökningen av antalet cyklister varför bristen fortfarande är stor. På flera av de större cykelparkeringarna finns ofta kvarlämnade skrotcyklar som både hindrar framkomligheten och tar upp plats i onödan. Rutiner för att rensa och ta hand om dessa cykelvrak saknas.

Parkeringsnorm för cyklar saknas vid bygglovgivning.

6.6 Vägvisning

Såväl innerstaden som ytterstaden har fått ett nytt vägvisningssystem för cyklister. Även detta behöver underhållas och förbättras.



Hornsbergs Strand

6.7 Cyklar och kollektivtrafik

Om cykeln ska kunna bli ett attraktivt transportmedel även på litet längre sträckor krävs att man underlättar för cyklisterna att medföra cyklarna på kollektiva färdmedel. Idag får cyklar tas med på pendeltåg under icke rusningstid men man får inte stiga på eller av vid Stockholms Central. Även på Saltsjöbanan får cyklar tas med under icke rusningstid. På tunnelbanan, tvärbanan, bussar, Roslagsbanan, Nockebybanan och Lidingöbanan får inga cyklar tas med.

6.8 Cyklisterna

Cyklisterna är inte någon homogen grupp. Hastigheterna varierar mycket vilket kan ge upphov till konflikter på cykelbanorna. Några har inte körkort varför trafikknäskaperna skiftar.



Stockholmscyklister

Att stanna eller minska hastigheten "i onödan" innebär för en cyklist att man sedan måste förbruka ny energi för att återgå till den önskade hastigheten. Eftersom trafiksystemet i första hand är utformat för bilisterna uppfattar många cyklister en del stopp och omvägar som "onödiga". Följden blir regelöverträdelser i form av körning mot rött ljus, mot enkelriktning och på gångtytor. Motsvarande företeelser hos bilisterna är t.ex för höga hastigheter och överträdelser av parkeringsbestämmelserna.

Samspelet mellan motorfordonsförare och cyklister har blivit bättre men har fortfarande brister. Detta beror säkerligen till en del på att lagstiftningen i flera frågor (t.ex väjningsreglerna) är oklar. Fordonsförarnas benägenhet att angöra i cykelfälten ställer till problem för cyklisterna. Här fordras en skärpt trafikövervakning.

Samspelet mellan gående och cyklister är ofta dåligt. Många går i cykelbanan och cyklister använder ibland gångbanorna. Många gående – särskilt de äldre och personer med funktionshinder - upplever cyklisterna som ett problem och en fara. Detta är mer ett trygghetsproblem än ett säkerhetsproblem. Det inträffar inte många kända olyckor mellan cyklister och gående.

År 2004 gjorde USK en undersökning för att identifiera problem och önskemål för att förbättra cyklisternas situation i innerstaden⁵. Undersökningen omfattade dels intervjuer med experter på cykeltrafik dels enkäter och intervjuer på gatan till cyklister (huvudsakligen arbetspendlare). Några resultat från undersökningen redovisas här intill.

- Lika många män som kvinnor cyklar
- Hälften cyklar mer än 9 km enkel resa
- Sex av tio cyklister instämmer helt i att cykeln är det snabbaste sättet att förflytta sig i innerstaden
- En av tre cyklar även vintertid minst någon gång i veckan
- Tre av fyra föredrar cykelbana framför cykelfält
- En av två upplever att gående går på cykelbanan
- Två av tre cyklar någon gång mot rött och en av fyra gör det ofta
- En av fem anser att dom ofta eller alltid hittar cykelparkering eller plats i cykelställ i innerstaden

7. PLANERINGSPRINCIPER

7.1 Cykelnät

Cykelnätet ska vara sammanhängande, enhetligt och överblickbart. I första hand eftersträvas gena cykelstråk vilket innebär att huvudgatorna för biltrafik till stor del också är huvudstråk för cykeltrafik. Samtliga innerstadsgator med hastighetsbegränsningen 50 km/tim förses med i första hand enkelriktade cykelbanor på vardera sidan av gatan och i andra hand cykelfält. Därmed knyts dagens delvis osammanhängande cykelvägssystem samman. På lokalgator med liten biltrafik och där hastigheten är begränsad till 30 km/tim accepteras cykling i blandtrafik. Men även på lokalgator kan det finnas behov av särskilda cykelåtgärder.

Enkelriktade gator bör om så är möjligt tillåtas för motriktad cykeltrafik antingen genom cykelbana eller genom lämplig lokal trafikföreskrift. En översyn av lagstiftningen bör övervägas så att cykling mot körriktningen på en enkelriktad gata kan tillåtas.



Götgatan, motriktad cykelbana

På några större platser krävs mer eller mindre omfattande förändringar för att cyklister och gående ska få tillfredsställande säkerhet och framkomlighet.

I många korsningar på de "färdiga" cykelstråken fordras åtgärder för att göra cykeltrafiken tydligare och säkrare. Åtgärderna omfattar i första hand markeringar genom korsningarna för att göra det tydligare för såväl cyklister som bilister var cyklarna ska finnas. I de större korsningarna ska färgad beläggning användas på de områden där man ska cykla^{14, 15, 16, 17, 18}



Färgad beläggning i korsning, Freiburg (Tyskland)

- Förslag till cykelnät redovisas på karta i **Bilaga 1**.
- Redovisning av nya länkar i nätet framgår av **Bilaga 2**.
- Förteckning över länkar som behöver rustas upp visas i **Bilaga 3**.
- Förteckning över platser och korsningar där åtgärder kan förbättra för cyklisterna redovisas i **Bilaga 4**.

De föreslagna åtgärderna har prioriterats i tre kategorier. Som grund för prioriteringen ligger en subjektiv värdering av innerstadens trafikplanerare. Man har då tagit hänsyn till förväntade effekter för cyklisternas säkerhet, framkomlighet och bekvämlighet. Sträckor med dokumenterade trafiksäkerhetsproblem ligger i högsta prioritetsgruppen. Länkar som binder samman delar av det befintliga cykelnätet eller där lämpliga alternativa cykelmöjligheter saknas har också fått hög prioritet.

7.2 Detaljutformning

Cykelstråken utformas för att ge cyklisterna bästa möjliga säkerhet, framkomlighet och bekvämlighet.

Erfarenheter och kunskap om utformning av cykelstråk har samlats i handboken "Cykeln i staden" som ska bilda standard vid den fortsatta utbyggnaden av cykelbanor och cykelfält i staden¹⁹.

Större vikt än tidigare bör läggas på markeringarna i cykelväg/bana/fält. Eftersom cyklister och gående i hög grad riktar sin uppmärksamhet på körbanan bör markeringar i gång- och cykelbanor ha stor effekt. En ökad användning av cykel- och gångsymboler kan medverka till att minska konflikter mellan gående och cyklister och därmed förbättra det spända förhållandet mellan dessa trafikantkategorier.



Cykelsymbol

7.3 Trafiksignaler

Vid projektering och tidsättning av trafiksignaler måste samma hänsyn tas till alla trafikanter. Smidiga signalanläggningar med korta väntetider ökar cyklisternas respekt för det röda ljuset. Dimensionering av magasin och tidsättning ska vara sådan att den maximala väntetiden för cyklister (liksom för bilister) är **en** rödperiod. Automatisk detektering av cyklister ska ske både i blandtrafik och på cykelbanor.

Cyklisternas krav och önskemål redovisas i handboken "Cykeltrafik och trafiksignaler" som ska användas vid signalprojektering²⁰. En viktig åtgärd är att **alla** signalanläggningar med tillåten cykeltrafik förses med tillbakadragen stopplinje och cykelbox. En dansk undersökning visar antalet olyckor mellan högersvängande bil och cykel på väg rakt fram minskar med en dryg tredjedel. Antalet skadade cyklister i denna typ av olycka halveras²¹.

7.4 Drift och underhåll

Cykelbanorna ska inspekteras och underhållas kontinuerligt. Inspektion måste ske flera gånger om året för att kunna omfatta t.ex. sandsopning, skymmande växtlighet, snörenhållning, skyltning och belägningsstandard. Utgångspunkter för belägningsunderhållet bör vara mätningar av ojämnheter i cykelbanorna. Snöröjningen måste förbättras på cykelbanorna för att göra det mer attraktivt att cykla även under vintern. I handlingar och kontrakt är kraven högre på gång- och cykelvägar än på körbanor. Trots detta används cykelbanorna ofta som snöupplag vid stora snömängder. I praktiken prioriteras först gångbanor och kollektivtrafikkörfält, sedan bilvägar och sist cykelbanor.

För de regionala cykelstråken har staden förbundit sig att följa den standard som Vägverket tagit fram i samråd med länets kommuner²². Kunskap om denna standard och vilka cykelvägar som ingår i de regionala cykelvägarna måste spridas till alla berörda parter. Motsvarande regler måste tas fram för resterande delar av cykelnätet i samverkan mellan alla berörda parter.

Kontinuerlig inspektion och underhåll måste även ske på vägvisningssystem, körbanemarkeringar och cykelparkeringar. I trafiksignalanläggningarna måste de detektorer som cyklisterna använder för att anmäla behov av gröntid kontrolleras regelbundet och justeras vid behov.

Övervakningen av felparkerade bilar på cykelbanor och i cykelfält måste skärpas. Klarare regler behövs rörande bortforsling av föremål på cykelbanorna. Nya regler och rutiner behövs också för bortforsling av cykelvrak från cykelparkeringar eller andra platser där de hindrar framkomligheten.

Hur cykeltrafiken ska behandlas i samband med arbeten i gatan bör tydliggöras i en separat skrift. För närvarande är åtgärderna för cykeltrafiken oftast helt oacceptabla.

7.5 Cykelparkering

Stadens policy redovisas i skriften "Cykelparkeringsplan för Stockholms innerstad 2000".

Den snabba ökningen av antalet cyklar i innerstaden innebär att antalet cykelparkeringsplatser på gatumark bör öka ännu snabbare för att inte bristen ska öka ytterligare. Särskilt viktigt är att göra fler cykelparkeringar i anslutning till stora knutpunkter för kollektivtrafiken.

I cykelparkeringsplanen föreslås ett parkeringstal för cykelparkering att användas vid bygglovgivning. För att få genomslagskraft måste detta förslag antas av stadsbyggnadsnämnden och marknämnden.



Cykelparkering i körbana, Skånegatan

7.6 Vägvisning

Den nya cykelvägvisningen måste inspekteras årligen och underhållas regelbundet. Justeringar kan behövas i samband med större nyexploateringar, när nya cykelstråk färdigställs eller vid andra trafikförändringar. För att underlätta underhåll och utveckling av systemet måste även dataunderlaget hållas à jour.

7.7 Cyklar och kollektivtrafik

Banverket har 2005 på regeringens uppdrag utrett frågan om cyklar på tågen. Man har föreslagit att vagnarna i de nya regionalstågen anpassas för cyklar och att man gör stationernas cykelparkeringar säkrare och bekvämare. Banverket ser ingen ökad säkerhetsrisk med cyklar på tåg och plattformar.

Diskussioner upptas med SL för att få en mer cykelvänlig kollektivtrafik. I första hand bör siktet vara att få utökade möjligheter att ta med cykeln på pendeltåg, tvärbana och andra förortsbanor. Vid beställning av nya vagnar bör möjlighet till cykeltransport ställas som krav för några vagnar. På längre sikt bör möjligheter finnas även på "infartsbusslinjer" och vissa busslinjer i ytterstaden.

När den nya Citybanan byggs för pendeltågstrafiken är det av stor vikt att cykelfrågorna får goda lösningar. Karlbergs station försvinner där resenärer till och från norra delarna av innerstaden kan ta med cyklar på tågen. Karlberg används också i stor utsträckning av pendlare som har sin cykel parkerad vid station. Vid en inventering i september 2003 fanns 79 iordningställda cykelparkeringsplatser. I anslutning till dessa noterades knappt 200 cyklar. Antalet cykelparkeringsplatser har utökats under 2005 och är nu ca 150. Strävan måste vara att såväl station Odenplan som City upplåts för cyklister och att tillräckligt stora cykelparkeringar ordnas i anslutning till dessa stationer. Några markytor för cykelparkering finns inte varför parkeringsfrågan måste lösas inom fastigheter. Banverket har i augusti 2005 redovisat en särskild utredning om behovet av cykelparkering i anslutning till Citybanan²³. Här konstateras bland annat att behovet kommer att öka och att det är viktigt med tidiga beslut så att parkeringsutrymmen kan skapas i samband med att stationsuppgångarna byggs ut då ingrepp i fastigheterna måste göras. I utredningen redovisas också flera exempel på cykelgarage från utlandet.

Situationen på pendeltågen kanske kan förbättras med någon/några av följande åtgärder:

- Cyklar tillåts på ett tåg i timmen under högtrafikperioderna
- Cyklar tillåts på en vagn i varje tåg
- Speciella cykelutrymmen ordnas i vissa vagnar
- Cyklar tillåts på Centralstationen

Informationen om cyklar på tåg måste vara tydlig, dels för att cyklisterna ska veta vad som gäller men också för att konflikter med övriga resenärer undviks.

7.8 Mopeder

Enligt beslut i gatu- och fastighetsnämnden tillåts tills vidare mopeder klass II (högst 25 km/tim) på cykelbanorna vilket är i överensstämmelse med lagstiftarens intentioner. Om det finns särskilda skäl kan mopeder förbjudas helt.

Väg- och Transportforskningsinstitutet (VTI) har 2005 redovisat en utredning²⁴ där man på uppdrag av Vägverket undersökt användningen av moped och trafiksäkerheten i samband med detta. I utredningen konstateras bland annat att en stor andel mopeder klass I (högst 45 km/tim) framförs på cykelbana trots att detta är förbjudet. Beräkningar visar att mopedisten löper betydligt lägre risk att skadas eller dödas när han använder cykelbanan i stället för gatan. Vid mopedolyckor på cykelbana skadas även andra oskyddade trafikanter.

I det område som cykelplanen omfattar är antalet gående och cyklister på cykelbanorna för stort för att moped klass I ska kunna accepteras. I något enstaka undantagsfall kan dock även moped klass I tillåtas på cykelbana (Gröndalsbron).

7.9 Låncyklar

Upphandling pågår.

7.10 Marknadsföring

Om cyklingen ska öka är marknadsföringen viktig. Intresset i medierna har ökat i takt med antalet cyklister. Ett fortsatt gott förhållande till medierna är av vikt.

Flera servicestationer, lättillgängliga cykelkartor, bra och tydliga cykelbanor, välbelägna cykelparkeringar, snygg vägvisning och gott om synliga markeringar (cykelmyror) i cykelbanorna ger positiva impulser rörande cykling. Andra åtgärder kan vara officiell invigning av nya cykelstråk, deltagande i evenemang typ cykeldagen och bilfri innerstad, reklam för hjälmanvändning m.m.

Trafikkontoret har under 2005 påbörjat arbetet med Stockholm Mobilitet, som har till uppgift att genom åtgärder, information och samverkan skapa ett effektivare transportsystem. Syftet är att minska onödig biltrafik och dess negativa effekter. Stockholm Mobilitet har en person med direkt inriktning enbart på cykeltrafik och är en utmärkt plattform för information och "uppsökande verksamhet" i cykelfrågor.



Juiceutdelning, Stockholms cykeldag

7.11 Planering

Vid planering av nya stadsdelar måste cykelfrågorna vara med från början. Vid större exploateringsområden, t.ex Värtan, Lindhagen, Danvikslösen bör en separat cykelplan tas fram.

För att verka för en säker och ökad cykling i staden bör det inom Trafikkontoret finnas en uttalad cykelansvarig gemensam för inner- och ytterstadens fyra distrikt som ser till att hänsyn tas till cyklisterna i både små och stora uppdrag, och som inspirerar, informerar och styr arbetet mot de mål som staden satt upp.



Stadshusbron

8. KOSTNADER

Kostnaderna för de cykelbanor som byggts längs innerstadens huvudgator under de senaste åren har varierat kraftigt. Detta beror på att projekten i varierande grad omfattar även upprustning av gångbanemiljön med belysning, tillgänglighetsåtgärder, omläggning av plattor mm. samt i några fall även intilliggande mindre grönytor. Sådana kostnader beräknas ingå i cykelprojekten även fortsättningsvis. För överslagsmässig beräkning i cykelplanen används 12000 kr/längdmeter cykelbana (enkelriktad eller dubbelriktad). Kostnaden för cykelfält inklusive enstaka refugeflyttningar uppgår till storleksordningen 1500 kr/längdmeter

Kostnaderna för den upprustning som erfordras på befintliga länkar bör inte belasta ordinarie underhållsprogram utan ges eget anslag inom ramen för cykelprogrammet. Kostnaderna för upprustning har översiktligt uppskattats till totalt 70 Mnkr och redovisas i bilaga 3.

För att kunna få en uppfattning om kostnaderna för förbättringsåtgärder i korsningar har dessa delats in i tre kategorier.

A. Målning inklusive enstaka refugeflyttning:	50000
B. Färgad beläggning och/eller förhöjd överfart:	250000
C. Större ingrepp:	uppskattning för var korsning

Inom planområdet är Vägverket Region Stockholm (VST) väghållare för Roslagsvägen och Kungliga Djurgårdsförvaltningen (KDF) är väghållare inom det område man förvaltar. Detta innebär att staden inte är väghållare för ett tiotal av objekten i planen. Det är dock lämpligt att dessa redovisas och drivs i samband med övriga cykelprojekt. Kostnader för projekt inom KDF:s område är även medräknade i totalkostnaden.

Med ovanstående förutsättningar blir totalkostnaden för nya länkar ca 340 Mnkr, för upprustning ca 80 Mnkr och för förbättringar i korsningarna ca 20 Mnkr. Totalkostnaden för genomförande av cykelplanen blir således ca 440 Mnkr.

Genomförandetiden för planen sätts till 10 år. Med en genomförandetid på 10 år erfordras ett årligt anslag på 44 Mnkr/år. Med samma investeringsvolym som varit de senaste åren för cykelsatsningar kan genomförandetiden sänkas till cirka 8 år.

KARTA ÖVER CYKELSTRÅK I STOCKHOLMS INNERSTAD

NYA LÄNKAR

NYA LÄNKAR

(Länkar enligt ny cykelplan för Värtan saknas)

För varje länk finns ett förslag om det är cykelbanor eller cykelfält som ska byggas. Vid detaljprojekteringen kan det visa sig att cykelfält är att föredra där cykelbanor föreslagits och vice versa. Det kan också inträffa att det inte är möjligt att få plats med vare sig banor eller fält. Då kan cykelåtgärden bestå i hastighetsbegränsning till 30 km/tim och eventuellt hastighetsdämpande åtgärder.

Prioritet 1

Birger Jarlsgatan:

Cykelbanor mellan Stureplan och Roslagstull. (v sidan 1700m; ö sidan 1500 m)
Genomförandebeslut finns.

Hamngatan:

Cykelbanor mellan Nybroplan och Norrmalmstorg (så man inte riskerar att fastna i spårvagnsspåren) (100 m).
Cykelfält på norra sidan mellan Norrmalmstorg och Sergels Torg (300 m).

Kungsgatan väster om Vasagatan:

Cykelfält på båda sidor mellan Kungsgatan och Cityterminalen (2x100 m).

Odengatan:

Cykelfält på norra sidan från Dalagatan till Torsgatan (400m).

Essingeringen:

Dubbelriktad cykelbana från Gamla Essinge Broväg till tvärspårvägens station Stora Essingen med anslutning till befintlig cykelbana längs Badstrandsvägen mot Gröndalsbron. (350 m)

Lindhagensgatan:

Enkelriktade cykelbanor mellan Kellgrensgatan och Hornsbergs Strand (2x600 m)

Rålambsvägen:

Cykelbanor längs gatans breda del mellan Gjörwellsgatan och Viktor Rydbergs Gata. (2x500 m)

Karlavägen:

Cykelfält mellan Birger Jarlsgatan och Karlaplan. (2x1650 m)

Kungsholmsgatan:

Cykelbana på norra sidan från Bolindersplan till Kungsbro Str. (200 m)

Hantverkargatan:

Trafikmängderna bör reduceras genom ytterligare restriktioner för motorfordonstrafik.

Nybrogatan:

Kompletteringar så att dubbelriktad cykling blir möjlig längs hela gatan dvs:
Dubbelriktning Tyskbagargatan-Östermalmsgatan (alternativt motriktad cykelbana).
Dubbelriktad cykelväg Tyskbagargatan-Karlavägen samt cykelöverfart Karlavägen. (50 m)
Dubbelriktning Karlavägen-Linnégatan, (alternativt motriktad cykelbana)

Strandvägen:

Resterande delar av dubbelriktad cykelbana på kajsidan fram till Nobelparken (400 m)

Sturegatan:

Cykelbana på östra sidan från Humlegårdsgatan till Valhallavägen. (700 m)

Cykelfält på västra sidan från Östermalmsgatan till Karlavägen. (150 m)

Götgatan:

Cykelbana/fält på östra sidan mellan Skanstullsbrons landfäste och Gotlandsgatan. (300 m bana och 100 m fält)

Cykelbana på västra sidan mellan Ölandsgatan och Ringvägen. (100 m)

Katarinavägen:

Cykelbanor mellan Fjällgatan och Folkungagatan. (2x200 m)

Långholmsgatan:

Cykelbanor/fält längs hela gatan. Planering pågår. (2x400 m)

Pålsundsbacken:

Dubbelriktad cykelbana på gatans södra sida. (100 m)

Stallgatan:

Cykelbana/fält i körriktningen. (150 m)

Drottningholmsvägen: delen Fridhemsgatan-S:t Eriksgatan.

Enkelriktad cykelbana på södra sidan (100 m)

Eventuellt cykelfält på norra sidan. (100 m)

Prioritet 2

Blasieholmskajen:

Cykling i blandtrafik med hastighetsbegränsning 30 km/tim. Eventuellt hastighetsdämpande åtgärder.

Museikajen-Nybrokajen:

Cykeltrafik tillåts längs Museiparken; Nybrokajen rustas upp mellan Museiparken och Hovslagargatan (200 m)

Enkelriktad cykelbana på Nybrokajens norra sida från Hovslagargatan till Stallgatan. (100 m)

Strömgatan mellan Norrbro och Strömbron.

Dubbelriktad cykelbana på södra sidan enligt samma modell som Strömgatan väster om Gustav Adolfs Torg (300 m)

Dalagatan:

Enkelriktad cykelbana på västra sidan från Odengatan till Tegnérgatan (500 m).

Cykelfält mellan Odengatan och Karlbergsvägen (100 m).

Runebergsgatan:

Föreslås dubbelriktad utan genomfart för motorfordon. Cykling i gata med hastighetsbegränsning till 30 km/tim.

Rådmansgatan:

Cykelfält på norra sidan från Birger Jarlsgatan till Sveavägen (300 m).

Gatan dubbelriktas på sikt.

Tegnérgatan:

Cykelfält på södra sidan från Sveavägen till Birger Jarlsgatan (300 m).
Gatan dubbelriktas på sikt.

Vanadösvägen:

Cykelfält alternativt hastighetsbegränsning till 30 km/tim även på resterande delar. Ca 400 m av den totala längden 700 m har 30 km/tim idag.

Gjörwellsgatan:

Cykelfält från Fyrverkarbacken till Rålambsvägen för att ta hand om raktframgående cyklister. (50 m)

Kellgrensgatan:

Enkelriktade cykelbanor. (2x250 m)

S:t Göransgatan:

Cykelbanor på delen Welanders Väg-Mariedalsvägen. (2x700 m)

Mariedalsvägen:

Cykelfält mellan S:t Göransgatan och Hornsbergs Strand. (2x150 m)

S:t Eriksgatan:

Cykelbanor mellan Drottningholmsvägen och Hantverkargatan. (2x100 m)

Engelbrektsplan:

Cykelbana från Engelbrektsplan till Östermalmsgatan. (600 m)

Cykelfält i sydlig riktning från Östermalmsgatan till Engelbrektsplan (600 m)

Erik Dahlbergsgatan:

Cykelbanor mellan Lidingövägen och Rindögatan. (2x100 m)

Befintligt cykelstråk i mittremsan förlängs från Blanchegatan till Rindögatan. (350 m)

Oxenstiernsgatan:

Cykelbanor mellan Linnégatan och Taptogatan. (2x400 m)

Fiskartorpsvägen:

Dubbelriktad cykelbana Lidingövägen-Planteringsvägen. (400 m)

Folkungagatan:

Cykelbanor mellan Borgmästargatan och Götgatan. (2x700 m)

Renstiernas Gata:

Cykelfält mellan Ringvägen och Skånegatan. (2x300 m)

Ringvägen

Cykelbanor i Sjukhusbacken med anslutning till Ringvägen. (2x200 m)

Torkel Knutssonsgatan:

Cykelbanor mellan Söder Mälarstrand och Hornsgatan. (2x550 m)

Södra Hammarbyhamnen:

Cykelväg på kajen mellan Skansbron och Lumavägen. (750 m)

Prioritet 3

Tegeluddsvägen:

Cykelbanor längs hela gatan. (2x1600 m)

Klarabergsgatan:

Cykelfält mellan Centralen och Segels Torg (2x400 m)

Odengatan

Cykelfält på båda sidor mellan Birger Jarlsgatan och Valhallavägen (2x200 m).

Rålambsvägen

Eventuellt cykelfält från Viktor Rydbergs Gata till Frödingsväg. (2x500 m)

Shreelegatan:

Cykelfält mellan Bergsgatan och Kungsholmsgatan. (2x150 m)

Kungsholmsgatan

Eventuellt cykelfält på delen Kungsbro strand- Scheelegatan. (2x250 m)

Värtavägen:

Cykelbanor längs hela gatan. (2x1400 m)

Kanalvägen:

Cykelfält (2x1000 m)

Ringvägen:

Cykelbanor mellan Hornsgatan och Lundagatan. (2x150 m)

Karlbergsvägen:

När förgårdarna längs Karlbergsvägen återställs byggs cykelbanor mellan Odenplan och Torsgatan. (2x700 m)

Drottning Kristinas väg

Cykelbana/or fram till gångbron över Roslagsbanan (800 m, KDF)

Storängsvägen

Cykelbana även på sydvästra sidan av gatan (600 m, KDF)

Liljeholmsbron-Lignagatan (200 m)

Ny cykelväg genom parken.

Värmdövägen

Ta fram cykelplan för Danvikslösen-Sickla Udde.

December 2005

STRÄCKOR SOM BEHÖVER RUSTAS UPP

STRÄCKOR SOM BEHÖVER RUSTAS UPP

För att få en uppfattning om de totala kostnaderna för cykelplanen redovisas en grov kostnadsuppskattning för varje projekt. Kostnaderna för dessa projekt kan inte belasta ordinarie underhållsprogram utan medel måste anslås separat.

Prioritet 1

Tegelbacken: (10 Mnkr)

Säkerhets- och framkomlighetsproblem vid den signalreglerade cykelöverfarten vid Vasagatan. Framkomlighetsproblem för trafik Vasabron-Kungsholmen.

Framkomlighetsproblem vid cykelöverfarten vid Vasabron. På sikt bör cykelstråket mot City gå **under** Vasabron.

Skeppsbron: (2 Mnkr)

Kajsidan. Tydligare separering mellan cykel- och gångtrafik. Förhöjda och färgade överfarter vid in- och utfarter till kajen. Förbättrad säkerhet vid övergångsstället Räntmästartrappan.

Lidingövägen: (6 Mnkr)

Bättre beläggning m.m.

Roslagsvägen mellan Roslagstull och Bergiusvägen (VST):

Beläggning, separation gående-cyklister i ramperna till cirkulationsplats vid Bergiusvägen.

Norr Mälarstrand: (8 Mnkr)

Breddning, siktröjning, belysning, förbättring av passager b1 a vid Kungsholms Torg.

Munkbron: (3 Mnkr)

Tydligare separering gående och cyklister. Om möjligt breddning av gång- och cykelutrymmet.

Stadsgårdsleden: (3 Mnkr)

Från infart väster om tullhuset till Tegelviksgatan. Problem med konflikter mellan gående till och från båtarna och cyklister. Samprojekt med Hamnen. Jämför Birkaterminalen där ny lösning minskat problemen.

Fiskartorpsvägen (4 Mnkr)

Separera ridande och cyklister. Ny beläggning (alt ny sträckning) på delen Planteringsvägen-korsning med Fiskartorpsvägen. Ny viadukt över spåret. Belysning. (KDF)

Strandvägen (2 Mnkr)

Ombyggnad av delen förbi Nobelparken.

Gamla Essinge Broväg: (10 Mnkr)

Ändring av sektionen på bron för att förbättra cykelbanan.

Prioritet 2

Söder Mälarstrand: (4 Mnkr)

Förbättring av standarden på delen Pålundsbron-Reimersholmsbron. Översyn av resterande del där det behövs stänksydd mellan körbana och cykelbana på vissa delar.

Valhallavägen: (15 Mnkr)

Surbrunnsgatan-Roslagstull. Tydligare cykelväg.

Bussterminalen Östra Station. Gör cykelvägen tydligare i nuvarande lösning. På sikt måste terminalen byggas om så att det blir bättre för både bussar och cyklister.

Engelbrektsgatan-Floragatan. Ta bort den mittersta parkeringen.

Lidingövägen-Oxenstiernsgatan. Översyn beträffande beläggning och korsningspunkter.

Hornsbergsstrand: (3 Mnkr)

Breddning av cykelbanan på delen Ekelundsbron-Igeldammsgatan. (450 m)

Rålambshovsparken:

Tydliggör cykelnätet i första hand under Gjörwellsgatan. Tydligare skyltning och markeringar.

Kungsholms Strandstig: (2 Mnkr)

Breddning

Prioritet 3

Centralbron: (5 Mnkr)

Utred möjligheten att ta bort trappan vid Gamla Stan och skapa en cykelanslutning till Söder Mälarstrand.

Götgatan:

Upprustning av gatumiljön på gågatudelen. Gatumöbleringen får inte försvåra säkerheten för cyklisterna. Ett viktigt cykelstråk där dock cyklisterna måste underordnas gångtrafiken.

Narvavägen: (5 Mnkr)

Iordningställande av hela mittremsan utan parkering på samma sätt som biten förbi Historiska museet.

Lilla Västerbron: (5 Mnkr)

Breddning av cykelbanorna över hela bron

Kungsholms Strand: (1 Mnkr)

Återinför hastighetsdämpning på den del där man måste cykla i körbanan.

December 2005

PLATSER OCH KORSNINGAR SOM BEHÖVER FÖRBÄTTRAS

PLATSER OCH KORSNINGAR SOM BEHÖVER FÖRBÄTTRAS

De flesta korsningarna bör åtgärdas så att det blir tydligare för både cyklister och bilister var cyklarna ska färdas genom korsningen. I första hand sker detta genom målning av cykelöverfarter. I de större korsningarna där cyklisterna är mest utsatta och där målningen försvinner snabbt förstärks med färgad beläggning. Andra åtgärder som kan bli aktuella är förhöjda cykelöverfarter, tillbakadragna stopplinjer, breddning av cykelbanan, ändrad tidsättning i signalerna.

Objekten har delats in i tre kategorier med avseende på omfattningen. Medelkostnaden för kategori A har uppskattats till ca 50000 kr och för kategori B till 250000 kr. Kategori C är större projekt där kostnaderna inte kan bedömas utan närmare studier. Totalkostnaden för kategori A blir mindre än 1 Mnr och för kategori B ca 4 Mnr. En grovt uppskattad totalkostnad för samtliga projekt i kategori C som ska bekostas med cykelanslag är 25 Mnr.

Prioritet 1

Norra Bantorget C

Vasagatan-Torsgatan. Planering pågår i samband med exploatering.

Sveaplan A

Färgad cykelöverfart över Sveavägen

Karlaplan B

Cykelfält

Lindhagensplan B

Fler förhöjda och färgade cykelöverfarter.

Slussen-Södermalmstorg C

Åtgärder behövs innan en eventuell ombyggnad i form av:

- Säkrare cykelöverfarter
- Förstärkt belysning i undre planet
- Ny beläggning

Kungsgatan-Sveavägen B

Hornsgatan-Ringvägen B

Kungsträdgårdsgatan-Arsenalsgatan A

Tydligare cykelöverfart. Hastighetsbegränsning till 30 på Kungsträdgårdsgatan.

Götgatan-Tjärhovsgatan A

Vasabron, södra landfästet A

Busshållplats Universitetet norra, (VST)

Baron Rålamb's Väg-Frescativägen, (KDF) A

Förtydligas

Baron Rålamb's Väg-cykelväg, (KDF) A

Förhöjd överfart

Djurgårdsbrunnsvägen A

Cykelöverfart förtydligas.

Prioritet 2

Gustav Adolfs Torg C

Otydligt i östlig färdriktning. Samband med cykelstråk mot Strömbron? En total omdaning är önskvärd från miljö- och cykelsynpunkt.

S:t Eriksplan B

Översyn av korsningen vid Rörstrandsgatan

Vanadisplan B

Fler förhöjda överfarter

Valhallavägen-Oxenstiernsgatan (cirkulationsplats) B

Västerbroplan C

Förbättra cykellösningarna på hela trafikplatsen.

Kungsbroplan A

Cyklister från Fleminggatan mot Kungsbron leds på nytt cykelfält i gatan.

Strömbron-Strömgatan-Kungsträdgårdsgatan C

Valhallavägen-Lidingövägen B

Hornsgatan-Rosenlundsgatan A

Hornsgatan-Timmermansgatan A

Karlbergsvägen-Norra Stationsgatan A

Norrtullsgatan-Norra Stationsgatan A

Torsgatan-S:t Eriksgatan B

Färgade överfarter i riktning S:t Eriksgatan.

Vasaplan A

Fleminggatan-Carl-Gustaf Lindstedts Väg A

Skansbrogatan C

Cykelöverfarterna vid samtliga tre korsningar behöver förbättras.

Baron Rålamb's Väg-Björnnäsvägen (KDF) A

Frescativägen-cykelväg (KDF) A

Förhöjd cykelöverfart

Norra Hamnvägen-Infart till Silja Line Cargo

Farlig

Prioritet 3

Norrtull C

Svårt att korsa. Löses i samband med ombyggnad för Norra Länken.

Roslagstull C

Cykelöverfarterna förbättras i samband med ombyggnad för Norra Länken. Viktigt att cykelstråket från Valhallavägen har god framkomlighet hela byggtiden.

Sveaplan A

Färgad och förhöjd cykelöverfart över infart till Wennergren Center.

Odenplan B

Konflikter gående-cyklister vid Norrtullsgatan. Löses i samband med att uppgång från ny pendeltågstation byggs.

Tegeluddsvägen-Lidingövägen B

Kungsholms Strand-Igeldammsgatan B

Ringvägen-Södermannagatan B

Ringvägen-Östgötagatan B

Mariebergsgatan-Drottningholmsvägen B

Drottning Sofias Väg-Fiskartorpsvägen, (KDF) A

Fiskartorpsvägen-cykelväg vid Hjorthagen, (KDF) A

Roslagsvägens lokalgata söder om Björnnäsvägen, (VST)

Otydlig farlig överfart

December 2005

LITTERATURHÄNVISNING

- 1 Nationell strategi för ökad och säker cykeltrafik, Publikation 2000:8, Vägverket
- 2 Regionala cykelstråk i Stockholms län, Rap 2001:0463, Vägverket Region Stockholm
- 3 Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem
- 4 Den samhällsekonomiska nyttan av cykeltrafikåtgärder, Rapport 5456. April 2005 Naturvårdsverket
- 5 Att cykla i Stockholms innerstad, Publikation 2004:2 Gatu- och fastighetskontoret
- 6 Utvärdering av cykelbanor och cykelfält i Stockholms innerstad, 2002-11-12 Gatu- och fastighetsnämnden.
- 7 Nilsson Annika, Utvärdering av cykelfälts effekter på cyklisters säkerhet och cykelns konkurrenskraft mot bil, Bulletin 217 Lunds Universitet, Lunds Tekniska Högskola, Institutionen för Teknik och samhälle, Trafikteknik, Lund, 2003.
- 8 Ekman Lars, On the treatment of flow in traffic safety analysis, a non-parametric approach applied on vulnerable road users. 136 Bulletin Lunds Universitet, Lunds Tekniska Högskola, Institutionen för trafikteknik, Lund 1996
Leif Linderholm, Utvärdering av trafiktekniska åtgärders säkerhetseffekt: Metodutveckling med tillämpning på utformningsdetaljer för cyklister i signalreglerade korsningar, LTH, Lund 1992
- 9 Bjöklid Pia, Barn som oskyddade trafikanter, 1998
- 10 Trafiksäkerhet. En kunskapsöversikt. Sid 316-329. Lund studentlitteratur.
- 11 Graz - Högre säkerhet med lägre hastighet, Svenska Kommunförbundet 1997
- 12 www.stockholm.se, Cykelvägsanalyser i Stockholms innerstad
- 13 Cykelprogram för Göteborg 1999, Rapport nr 5:1999 samt Fakta Om: Underlag till Cykelprogram för Göteborg, Trafikkontoret Göteborgs Stad
- 14 Jørgensen, N O & L Herrstedt: Sikkerhed for cyklister og knallertkørere i Københavnsområdet. Rådet for Trafiksikkerhedsforskning: Rapport 24. København 1979
- 15 Spolander Krister, Planera för cykeln, NTF, 1997
- 16 Idékatalog for cykeltrafik, Vejdirektoratet, Danmark 2000
- 17 Evaluation of the Blue Bike Lane Treatment used in Bicycle-Motor Vehicle Conflicts Areas in Portland, Oregon, Publication No FHWA-RD-00-150, U.S. Department of Transportation Federal Highway Administration. USA, 2000
Sören Jensen et al, Cykelfelter - Sikkerhedsmæssige effekt i signalregulerede kryds, Rapport 51, Vejdirektoratet, 1996
- 18 ADONIS, Best practice to promote cycling and walking, Danish Road Directorate, 1998.
- 19 Cykeln I staden, Utformning av cykelstråk i Stockholms innerstad, Publikation 2005:4, Trafikkontoret
- 20 Cykeltrafik och trafiksignaler, Trafikteknisk utformningshandbok och anvisningar för drift och underhåll i Stockholms stad, Publikation 2004:1 Trafikkontoret
- 21 Herrstedt Lene, Sikkerhed for cyklister og knallertkørere på hovedfærdselårer i Københavnsområdet, Notat 5, Rådet for trafiksikkerhedsforskning, 1979
Sören Jensen et al, Cykelfelter - Sikkerhedsmæssige effekt i signalregulerede kryds, Rapport 51, Vejdirektoratet, 1996
- 22 Regionala cykelstråk i Stockholms län, Drift, RAP 2001:0465 Vägverket region Stockholm
- 23 Cykel och Citybanan – Integration mellan cykel och pendeltåg vid pendeltågsstationerna i Stockholms innerstad, Krister Spolander, 2005-08-11
- 24 Mopedistens exponering och säkerhet i trafiken, VTI notat 57-2004, Utgivningsår 2005, Hans Thulin, VTI