



Krister Isaksson  
Trafikplanering  
08-508 262 25  
krister.isaksson@tk.stockholm.se

Till  
Trafik- och renhållningsnämnden  
2009-01-20

## Cykelplanering 2009. Lägesbeskrivning

### Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner kontorets förslag till cykelplanering för 2009

Magdalena Bosson  
Förvaltningschef

Anette Scheibe  
Avdelningschef

Kristofer Tengliden  
Enhetschef

### Sammanfattning

Tjänsteutlåtandet beskriver de cykelåtgärder som planeras 2009. Åtgärderna består bl. a. av kortare sträckor av cykelfält för att knyta samman cykelvägnätet, utökning av cykelparkeringar i inner- och ytterstaden, belägnings- och breddningsåtgärder på och av cykelbanor samt signal- och trimningsåtgärder. Vidare består åtgärderna av separering av gående och cyklister. Målsättningen är att förbättra framkomligheten, säkerheten och komforten för cyklister och övriga trafikanter. Målsättningen är också att skapa bättre förutsättningar för gående, cyklister och bilister att samspela i trafiken.

### Bakgrund

Kontorets planering sker i enlighet med kommunfullmäktiges uppdrag via trafik- och renhållningsnämndens budget vilket innebär att Stockholm ska ha



väl fungerande cykelbanor/-fält som bidrar till ökad trafiksäkerhet. Kontoret arbetar även efter de av nämnden tidigare beslutade cykelplanerna för inner- och ytterstaden. Målen med planerna är att underlätta och planera för att cyklandet skall öka i staden samt att trafiksäkerheten för cyklister skall förbättras. Detta åstadkoms främst genom att skapa ett sammanhängande cykelvägnät och en väl anpassad infrastruktur för cykeltrafik.

Cykeltrafiken ökar kraftigt i Stockholm. Sedan 1998 har den ökat med 75 procent i innerstadssnittet och ökningen har varit som störst de senaste fyra åren. Under ett vardagsdygn görs nu ca 150 000 resor med cykel i Stockholms innerstad. Cyklingen utgör numera en central del i infrastrukturen i Stockholm. Studien "Att cykla i Stockholms innerstad", genomförd 2004 och tidigare presenterad för nämnden, visar att man cyklar för att det är ett snabbt och konkurrenskraftigt transportmedel i stadens trafiksystem. Över hälften av dem som använder sig av cykeln som färdmedel vid arbetspendling cyklar 9 km eller mer (enkel resa). Majoriteten av cyklisterna är mellan 30 och 49 år, det är lika många män som kvinnor som cyklar och så många som 90 procent har körkort. För att möta denna trafikökning krävs åtgärder för att förbättra cykelvägnätet. Detta görs bl. a. genom anläggning av cykelbanor och cykelfält för att knyta samman befintligt nät, förbättringar av trafiksignaler, åtgärdande av brister i befintligt cykelvägnät, tydligare separering av gående och cyklister samt fler cykelparkeringar.

### **Trafikkontorets förslag på åtgärder**

Syftet med tjänsteutlåtandet är att ge nämnden en lägesbeskrivning av kontorets pågående cykelplanering för 2009. Kontoret avser att återkomma till nämnden med förslag till genomförandebeslut när delegationsordningen så kräver samt i ärenden som av andra skäl bör fattas i nämnden. I det följande presenteras åtgärderna. Därefter beskrivs konsekvenserna.

### **Anläggning av cykelfält**

Cykelfält har visats sig vara en mycket kostnadseffektiv åtgärd för att förbättra cyklisters framkomlighet och säkerhet. Alla föreslagna cykelfält kommer att föreläggas nämnden för beslut innan de genomförs. Cykelfält föreslås på:

- Kungsträdgårdsgatan samt trafiksäkerhetshöjande åtgärd i korsningen med Arsenalsgatan.
- Kungsholmsgatan, mellan Bolinders Plan och Kungsbros Strand (västlig riktning).
- Kungsgatan, mellan Kungsbron och Vasagatan (östlig riktning). Görs tillsammans med trimningsåtgärd för att öka framkomligheten för stomlinje 1.

- Katarinavägen, mellan Peter Myndes Backe och OK-garaget.

Befintliga körfältsbredder på dessa sträckor är så pass stora att de inrymmer anläggandet av cykelfält. Därmed kommer inga körfält, signalmagasin, parkerings- eller angöringsplatser tas i anspråk för anläggandet av cykelfälten. Genom att inga körfält och signalmagasin tas i anspråk påverkas inte motorfordonens framkomlighet. Anläggandet kommer att ske under sommarhalvåret, nattetid samt samordnas med övriga gatuarbeten som pågår i staden för att minimera störningar.

### **Anläggning av cykelbanor**

Cykelbanor planeras vid trafikplatsen Farstamotet (Farstavägen över Nynäsvägen). Här saknas idag en viktig länk mellan östra och västra sidan av Nynäsvägen. Cyklisternas säkerhet kommer att avsevärt förbättras. Inga körfält tas i anspråk på sträckan och därmed sker ingen påverkan på motortrafikens framkomlighet. Arbetet sker i samverkan med Vägverket.

### **Beläggningsåtgärder/standardhöjningar/separation av gående och cyklister**

På många av platserna är det i dagsläget otydligt eller ingen separation mellan gående och cyklister. Åtgärderna syftar till att förbättra standarden för cyklister och gående på aktuella sträckor samt förbättra säkerhet och trygghet.

Aktuella sträckor är:

- Folkungagatan/Londonviadukten (beläggning + separation)
- Söder Mälarstrand (Centralbron – Citybanans arbetsområde, beläggning + separation)
- Rålambshovsparken (breddning under lilla Västerbron) samt förtydligande av gång- resp. cykelytor under Gjörwellsgatan (målning, skyltning)
- Årstabergsvägen längs Tvärbanan (beläggning + separation)
- Hägerstenvägen (beläggning)
- Nioörtsvägen (beläggning + separation)
- Sveavägen (borttagning av rändalar)
- Årstaviken (beläggning)
- Svartlösavägen (beläggning + separation)
- Träskportsvägen (beläggning + separation)
- Sockenvägen (beläggning + separation)

### **Signalprojekt/trimningsåtgärder, samordnas med trimning för motorfordon för synergi**

Dessa åtgärder syftar till att förbättra cykeltrafikens framkomlighet samtidigt som de, beroende på plats, ger positiv eller ingen påverkan på motorfordonstrafiken.



Det finns således en potential för att förbättra framkomligheten både för cykel, bussar och bilar genom att samordna trimningsåtgärder på vissa sträckor och under vissa tider på dygnet. Detta är tekniska åtgärder i yttersta framkant och kontoret avser att återkomma till nämnden med en redovisning av resultatet av detta arbete. Aktuella sträckor är:

- Götgatan (trafiksignalåtgärder)
- Långholmsgatan (trafiksignalåtgärder)
- Skeppsbron (trafiksignalåtgärder)
- Hägerstenvägen, ny refug med signalstolpe (söderut)
- Årstabergsvägen/Svärdlångsvägen (trafiksignalåtgärder)
- Genomgång av stora cykelstråk för trimningsåtgärder (trafiksignaler)

### **Kantstensåtgärder, exempelvis sänkningar mm**

Tvärgående kantstenar över cykelbanor och cykelpassager utgör såväl en säkerhetsrisk och som skapar obehag för cyklister. Genom att ta bort alternativt sänka kantstenar åtgärdas dessa problem. Åtgärderna utgör ingen konflikt med gående och funktionshindrade eftersom de utförs på cykelbanor. Exempel på platser där detta är aktuellt är:

- Brommaplan
- Sockenvägen/Nynäsvägens påfart-lokalkörbana (östra sidan)
- Cykelöverfarter på Skansbron
- Söder Mälarstrand/Pålsundsbron

### **Trafiksäkerhetsåtgärder**

Ett av de största trafiksäkerhetsproblem kontoret har identifierat för stadens cyklister är högersvängande fordon, främst tunga fordon, och cykling rakt fram i signalreglerade korsningar. Tillbakadragna stopplinjer för motorfordonstrafiken och cykelboxar utförs därför i samtliga signalreglerade korsningar där cykeltrafik är tillåten, det återstår ett 40-tal platser i främst ytterstaden. Åtgärden förbättrar samspelet och säkerheten och påverkar inte motorfordonstrafikens framkomlighet. Rödmarkeringar av cykelfält och cykelpassager i korsnings-/konfliktpunkter är åtgärder som förtydligar olika trafikantgruppernas område samt underlättar samspelet mellan trafikanter och höjer säkerheten. Exempel på platser där detta är aktuellt är bland annat S:t Eriksgatan och Scheelegatan.

### **Cykelbarometer**

Uppförande av cykelbarometer på Skeppsbron för mätning och marknadsföring av cykel. Tidigare stod cykelbarometern på Slussen men har pga. ändrad trafikföring på Slussen monterats ned. Ny plats med lämpliga kriterier för

uppsättning är Skeppsbron. Barometern utgör en viktig del i kontorets löpande trafikmätningar.

### **Cykelpumpar**

Uppförande av fyra cykelpumpar. Detta som en service åt stadens cyklister, dygnet runt, året runt. De som redan finns utplacerade på ett antal platser i staden är mycket uppskattade och används ca 2 000 – 3 000 gånger/månad och inte bara av cyklister utan även av personer med barnvagnar och rullstolar. Exempel på platser är Ropsten och Hammarby Sjöstad. Skadegörelsen på pumparna har varit väldigt liten.

### **Cykelparkering**

Cyklandet har ökat mycket kraftigt de senaste åren och varje cykelresa slutar med en parkerad cykel. Det är därför av stor vikt att det sker en utökning av cykelparkeringar. Målet är att skapa säkra och trygga villkor att parkera cykeln på samt förbättrar ordningen på stadens gator och torg vilket underlättar för gående och renhållning. Årstabergets station har blivit en viktig knutpunkt där cykelparkeringen brister samt ett flertal platser i inner- och ytterstaden där inventeringar visat att behoven är stora, exempelvis Brommaplan, Götgatan, Medborgarplatsen, Telefonplan och Katarinavägen.

### **Cykling mot enkelriktat**

Kontoret har för avsikt att påbörja ett försök med motriktad cykling på enkelriktade och lågtrafikerade lokalgator inom 30-zonerna. Det finns goda exempel från andra länder på att detta fungerar väl. Försöket kommer att ske i samverkan med Vägverket och enligt uppdrag från trafik- och renhållningsnämnden 2008-11-11.

### **Ekonomi**

De beskrivna åtgärderna inryms i kontorets förslag till budget och verksamhetsplan för 2009. Som tidigare nämnts avser kontoret att återkomma till nämnden med förslag till genomförandebeslut enligt delegationsordningen eller när åtgärder av andra skäl bör fattas av nämnden. Fördelningen enligt förslag till budget och verksamhetsplan:

Cykelparkering	600 000 Kr
Smärre cykelåtgärder	8 500 000 Mnkr
Cykelboxar	800 000 Kr
Cykelplan inner- och ytterstad	<u>3 900 000 Mnkr</u>
Totalt:	13 900 000 Mnkr



Risken för överskridanden eller fördyringar är minimala då åtgärderna är av sådan karaktär att de enkelt kan anpassas efter kostnadsläget. När det gäller driftskostnader så kommer framförallt underhållskostnaderna vad gäller målning och vägmarkeringar att öka. Samtidigt innebär planerade beläggningsåtgärder och standardhöjningar av cykelbanorna att driftskostnader så som asfaltering av cykelbanor skjuts framåt ca 30 år.

## **Konsekvenser**

### **Framkomlighet**

De planerade åtgärderna innebär att framkomligheten förbättras för cykeltrafiken. Då inga körfält eller signalmagasin tas i anspråk sker ingen försämring för motorfordonstrafiken. Det finns till och med en potential att förbättra framkomligheten både för cykel, bussar och bilar genom att samordna trimningsåtgärder på vissa sträckor och under vissa tider på dygnet.

### **Trafiksäkerhet**

Åtgärderna syftar till att förbättra trafiksäkerheten för främst cyklister men även för gående. Åtgärderna kommer också att öka tryggheten genom en tydligare separation mellan gående och cyklister.

### **Tillgänglighet**

Tillgängligheten för funktionshindrade förbättras när gående och cyklister separeras. Detta sker generellt när genom anläggandet av cykelparkeringar som skapar ordning och reda på stadens gator och torg.

### **Parkering och angöring**

Nya cykelparkeringsplatser skapas. Inga angörings- eller parkeringsplatser för motorfordonstrafiken kommer att tas i anspråk.

### **Måluppfyllelse**

Sammantaget leder alla dessa åtgärder till att steg tas mot måluppfyllelsen i Vision 2030, dvs. en modern stad med ett hållbart och långsiktigt transportsystem där resor med cykel är en betydande del av infrastrukturen.

### **Trafikkontorets förslag**

Kontoret föreslår att nämnden godkänner kontorets förslag till cykelplanering 2009.

### **Slut**