

Trafikkontorets planerade cykelfrämjande åtgärder 2014

Investeringar i cykelfält och cykelbanor

En huvuduppgift för 2014 är att genomföra investeringar i enlighet med det som aviserats i stadens budget (116 mnkr).

Nedan listas projekt som finns upptagna i VP 2014. I tertialrapport 2 har prognosen ytterligare justerats med kända och förväntade förändringar under året. Omprioriteringar kan fortfarande komma att bli nödvändiga då i dagsläget okända faktorer kan påverka 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 samt cykelparkering och cykelvägvisning 2014.

Trafikkontoret medverkar också i planeringen av exploateringskontorets projekt där cykelinvesteringar görs.

Tabell 1 Projekt med genomförande under 2014

Projekt för planerat genomförande	Netto	Netto	Netto	Kommentar
	VP 2014	T1 2014	T2 2014	
S:t:Eriksgratan/Fleminggatan, korsning*	18,9	9,0	8,2	Cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder. Projektet är utökat för att ge högre framkomlighet. Planerat genomförande i september 2014 – oktober 2015.
Bällstavägen (Ettapp 1) Dr Abrahamsvägen – Ulvsundavägen*	20,0	25,1	33,4	Omdaning av gata med gång- och cykelväg, belysning, beläggning, träd. Genomförande 2014-maj 2015.
Lilla Västerbron Västerbroplan*	18,1	14,4	13,5	Beläggning, breddning cykel- och gångbanor, omisolering av tätskikt. Arbetet har försenats pga upptäckt av gamla spårvagnsspår vid arbetet med omisoleringen. Färdigställande under 2014.
Hållbara Järva: Hanstavägen mm.		0,4	0,4	Cykelbanor, cykelparkering m.m. Avtal enligt Hållbara Järva. Klart 2013, KLART.
Hållbara Järva: Kymlingestråket		0,5		Ny cykelförbindelse. Merparten klart 2013. Kostnadsökning p.g.a. markföreningar och extremt dåliga markförhållanden. KLART.
Nya Arenakopplet		0,3	0,1	Förbättring av befintlig länk. Utförs med årsentreprenad. KLART.
Perstorpsvägen	17,5	7,0	8,0	Saknad länk, cykelbana skapas genom att vägren tas i anspråk, regional koppling. Genomförande 2014 (projektet är sedan VP 2014 uppdelat i genomförandeskedet i två delar – Flatenvägen respektive Perstorpsvägen). Stora mängder förebehandlad asfalt samt tillkommande bergssprängning har fördröjt projektet. Statlig medfinansiering är beviljad.

Projekt för planerat genomförande	Netto	Netto	Netto	
	VP 2014	T1 2014	T2 2014	
Flatenvägen		5,1	5,8	Saknad länk, cykelbana skapas genom att vägren tas i anspråk, regional koppling. Genomförande 2014 (se text ovan). Statlig medfinansiering är beviljad.
Nynäsvägen, gång- och cykelbana		5,5	7,1	Cykel och trafiksäkerhetsåtgärder. Färdigställande var planerat 2013. Stor mängd ökningar och flytt av gasledning har fördyrat och förskjutit projektet. Projektet är planerat att färdigställas under året.
Folkparksvägen	4,8	11,5	11,8	Färdigställande planerat 2013, cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder för cyklister och gående. Brister i kvalitet och genomförande med tidigare entreprenör har förskjutit och fördyrat projektet. Kontraktet har hävts och ny upphandling har gjorts, vilket medför att projektet inte kommer att hinna färdigställas i år utan vissa arbeten slutförs först 2015.
Ältabergsvägen	4,0		3,1	Saknad länk, koppling till Nacka. Binder ihop Nacka, Tyresö och Stockholm. Nacka är beställare och utförare. Förskjuts p.g.a. dyra anbud för entreprenaden. Omtag ska göras inför en ny upphandling som görs av Nacka kommun 2014. Projektet beräknat genomförande 2014. Statsbidrag beviljat med 50 %.
Södertäljevägen vid tvärbanan	2,4	3,0	3,0	Projektering klar 2013. Beräknat genomförande 2014. Då inga anbud inkom, förskjuts projektet delvis till 2015 vilket medför risk för ökade kostnader.
Värtavägen	7,3	5,0	2,0	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. Genomförs under 2015.
Kungsgatan mellan Kungsbron och Vasagatan	0,7	4,3	3,0	Cykel- och stombussåtgärder. Angeläget för att skapa sammanhängande stråk, saknad länk. Genomförande 2014/2015. Beviljat statsbidrag.
Folkungagatan cykellösning Renstiernas gata/ Borgmästargatan	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 2013	95,7	93,1	101,3	

*= 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 bedöms nu andelen vara cirka 32 mnkr.

Tabell 2 Projekt för utredning och/eller projektering under 2014

Utredning och projektering	Netto	Netto	Netto	Kommentar
	VP 2014	T1 2014	T2 2014	
Norr Mälarstrand*	1,0	1,1	1,8	Breddning och korsningsåtgärder. Genomförande 2016, kan eventuellt tidigareläggas.
Gamla Huddingevägen	8,0	3,3	3,3	Komplettering av saknad länk m.m., regional koppling, buller, signaler. Genomförs 2015. Eventuellt fördyringar p.g.a. dåliga geotekniska förhållanden.
Pålsundsbacken och Söder Mälarstrand vid Långholmen	0,4	1,1	1,0	Saknad länk respektive breddning, relativt komplext p.g.a. brist på utrymme. Detaljplaneändring nödvändigt. Genomförande planerat till 2015/2016. Samordnas med projekt Långholmsgatan.
Koppling mellan Årstabron	1,0	0,3	0,1	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			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	Upprustning av central stadsmiljö utreds och efter det tas ställning till eventuella genomförandeåtgärder.
Skanstullsbron		3,4	2,4	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 genomförs under sommaren 2014 och den andra sidan 2016.
Skeppsbron*		0,6	0,4	Breddning av hela gatusektionen för att åstadkomma bättre lösning för gång och cykel (säkerhet och framkomlighet). Dialog pågår med Stockholms Hamnar vilket gett bra indikationer på att en breddning är möjlig. Parkeringsutredning utförd under mars månad, samt skisser på hela sträckan som underlag för diskussion med Hamnen. Genomförande beräknat till 2016-2017.
Ulvsvandavägen mellan Ulvsundaplan och Bällstavägen		1,2	1,4	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. Projektering 2015 och genomförande 2016/2017.

Utredning och projektering	Netto	Netto	Netto	Kommentar
	VP 2014	T1 2014	T2 2014	
Gamla Bromstensvägen		1,2	1,2	Dubbelriktad cykelbana på östra sidan av Gamla Bromstensvägen är avtalad med Exploateringskontoret längs del av sträckan. Detta utgör en förutsättning för utformningen längs hela Gamla Bromstensvägen. Längs sträckan Bällstavägen mellan G:a Bromstensvägen och Ulvsundavägen, som ingår i projektet, behöver flera alternativ utredas noggrannare. Genomförande beräknas till 2016/2017.
Strömbron*		0,4	0,4	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	Ett försök har genomförts på Götgatan. Försöket kommer att utvärderas under året. Kontoret har även i uppdrag att under året återkomma med ett förslag till permanent utformning.
Långholmsgatan		1,7	1,5	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 Pålsundsbacken/Söder Mälarstrand.
Sockenvägen (del av)		1,8	1,0	Utredning pågår. Både enkelriktade och dubbelriktade cykelbanor samt cykelfält studeras.
Ågesta Broväg		0,7	0,7	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 fram till Farstavägen (utreds, men kan vara svår att genomföra). Busshållplats flyttas, genomgående cykelbanor, korsningsåtgärder och eventuella signaljobb. Genomförande 2017.
Ormkärrsvägen		0,4	1,1	Det befintliga gång- och cykelstråket på Ormkärrsvägen 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.

Utredning och projektering	Netto	Netto	Netto	Kommentar
	VP 2014	T1 2014	T2 2014	
Odengatan, mellan Odenplan och Valhallavägen		1,7	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	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 Sthlm.
Bällstavägen vid Annedal		0,1	0,1	Kontoret utför komplettering av stråk i samband med exploatering. Genomförande 2016.
Kungsholmsstrand, mellan Inedalsgatan/Ekelundsbron		0,3	0,5	Utredning pågår för att undersöka vilka möjligheter det finns för att bredda cykelvägen på sträckan samt att skapa cykelbana där det inte finns idag.
Skärholmsvägen		2,0	0,5	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.
Danviksclippan		0,6	0,5	Borttagning av berg för att bredda gång- och cykelbanan vid det trånga snittet förbi bropelarna. Görs av säkerhets- och framkomlighetsskäl. Genomförande 2015.
Gustavslundsvägen		2,3	0,0	Kontoret utför komplettering av stråk i samband med exploatering. Genomförande 2015.
Bro över Korpmossevägen		5,0	5,0	Genomförande under hösten 2014.
Cykel, Cyklostrada, utredning av cykelväg längs E4/E20			0,4	
Budgetpost för kommande projekt	10,0			Budget utfördelad på planerade projekt 2014.
Summa utredning och projektering	25,2	31,2	26,2	

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.

Trafikkontorets målsättning är att pendlingsstråken för cykel ska vara tillförlitliga ur ett framkomlighetsperspektiv och trafiksäkra i enlighet med strategin för cykelfrämjande åtgärder.

Under 2013 bildade kontoret en samlad expertisgrupp utifrån uppdraget i budgeten om en cykeljour som prioriterar drift och underhåll på utvalda pendlingsstråk och utvecklar det framtida underhållsarbetet på stadens cykelbanor. Ett prioriterat cykelstråk, på cirka 6 mil, har tagits fram som ska hålla en högre standard på snöröjning och vinterunderhåll. På sikt är ambitionen att det ska bli bättre framkomlighet på allt fler cykelbanor. En del av strategin är 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 målsättningen är att cyklisterna upplever skillnad.

För att ta reda på hur cyklisterna upplever snöröjningen med den nya metoden, med hjälp en snöborstningsmaskin och spridning av saltlösning jämfört med traditionell plogning, genomfördes en enkätundersökning riktad till cyklister på de banor där maskinen provkörts på utvalda cykelbanor i 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 webb 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 önskade cyklisterna att vi slutar sanda och grusa på cykelbanorna. På de cykelbanor som vi använt sopsaltaren har vi inte spridit ut något grus eller sand, vilket gör att när vintersäsongen är över, kan cyklisterna direkt fortsätta cykla utan risk att köra omkull i gruset. Det har också möjliggjort att vi kan styra om resurser till att sandsopa på andra cykelbanor. Ur 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 metoden vi använt oss av. Deras uppgift har varit att säkerställa resultat kopplat till spridningsmängder och effekter att det ska ge önskat resultat och att rätt mängd salt används för att uppnå bästa resultat till minsta miljöpåverkan. Kontoret har också aktivt undersökt marknaden och besökt mässor och utställningar, andra kommuner och Trafikverket för att följa med utvecklingen dels gällande maskinparken med också gällande metod och materialval.

Totalt har under vintersäsongen fem sop-/saltmaskiner använts på de prioriterade huvudpendlingsstråken för gång- och cykel. Aktuella gång- och cykelvägar finns markerade på kartor och publicerade på webben.

Inom cykeljouren arbetar kontoret också med standardhöjande åtgärder i form av beläggnings-åtgärder. Arbetet mellan Bergslagsplan och Räckstarondellen har färdigställts under våren med ny beläggning och belysning. Sträckan har även målats. Viss del av sträckan har också målats, 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.

Kontoret kommer att ta fram ett program för kvalitetshöjande insatser på huvudpendlingsstråk. Ett ärende avseende detta kommer att tas upp i nämnden under hösten.

Förstärkta målningsinsatser gällande cykelmarkeringar och cykelboxar kommer även att göras under 2014 för ökad trafiksäkerhet. Tjockleken på målningsymbolerna kommer också ses över, då de på grund av sin tjocklek upplevs som mindre gupp.

Stadens cykelbanor ska bli mer framkomliga vintertid och Stockholms stad utvecklar hela tiden metoder och arbetssätt för att uppnå detta.

Ett utökat samarbete med grannkommunerna kring cykelbanor har inletts under 2013 och kommer att utökas under 2014 för att säkerställa det regionala perspektivet i syfte att binda samman cykelbanor över kommungränser.

Under barmarkssäsongen har kontoret använt två stycken elbilar, som patrullerar de prioriterade cykelbanorna. Målsättningen är att säkerställa framkomligheten på cykelbanorna och upprätthålla en hög trafiksäkerstandard. Elbilen och föraren ska bland annat 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 beläggningsskador. 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, få överta ansvaret från stadsdelsnämndernas ansvar för cykelplanens pendlingsnät. Det innebär att redan idag och under hösten kommer kontoret utföra inventeringsarbete och planeringsarbete för att upprätthålla tänkt standard. Vidare måste säkerställas att entreprenören har en maskinpark som motsvarar de utökade ansvaret samt klassificering och prioritering av pendlingsnätet, i likhet med gatunätet som är prioriterat i A- respektive B-gator.

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

Övriga cykelåtgärder	Netto	Netto	Netto	Kommentar
	VP 2014	T1 2014	T2 2014	
Smärre cykelåtgärder	2,0	2,0	2,0	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	
Utvecklingsprojekt- Holländsk högersväng		1,2	1,2	Öka trafiksäkerheten för cyklister i förhållande till högersvängande fordon
Mindre ombyggnad - Breddning gång- och cykelbana, Kymningstråket		2,5	1,9	Komplettering av cykelstråk i Ärvinge.
Ny beläggning Bergslagsvägen		2,5	2,5	Arbetet mellan Bergslagsplan och Råckstarondellen har färdigställts under våren med ny beläggning och belysning. Sträckan har även målats.
Cykel, trafiksignaler- visualisering "Grön våg"			0,6	Cyklister ser hur lång tid de har på sig att passera en viss korsning för att ha grönt ljus hela gatan.
Beläggningsåtgärder	4,7			
Summa övriga cykelåtgärder	6,7	8,5	8,5	

Övriga cykelåtgärder

Under 2014 ska trafikkontoret ta fram åtgärdsförslag på fem platser som kan vara lämpliga för korsningsåtgärder enligt holländsk modell. Det innebär rent praktiskt att cykelvägen skiljs från bilvägen genom en refug. Refugen placeras så att motorfordonen kommer in mot korsningen i en rät vinkel vilket ger fordonsföraren bättre uppsikt på vilka som korsar vägbanan. Kontoret ska också ta

fram förslag på fler gator där cykling mot motsatt körriktning kan tillämpas. Vidare ska kontoret genomföra en mängd pilotprojekt som också ska utvärderas genom ett forskningsprojekt kallat pilotplats cykel. De specifika åtgärderna som ska prövas inom projektet är den holländska modellen, cykelparkering i möbleringszon eller gata, visualisering av grön våg samt breddningen av cykelbanorna på Götgatan.

Grön våg för cyklister finns idag på Skeppsbron och Götgatan. Under 2014 ska kontoret prova grön våg för cyklister på fler sträckor samt även utreda hur man på bästa sätt kan visualisera den gröna vågen i gatumiljön, alltså göra den mer synlig för cyklisterna så att de förstår på vilka platser det finns grön våg.

Tabell 4 Projekt för parkering, vägvisning och övriga service under 2013

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

Parkering och vägvisning m.m.:

I enlighet med den nya cykelparkeringsplanen byggs nya parkeringsplatser ut. Under 2014 ska 2 000 nya cykelparkeringar byggas enligt 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 genomförs och ska upp till politisk behandling i stadbyggnadsnämnden och exploateringsnämnden. Ärendet redovisas även i trafik- och renhållningsnämnden.

Under 2014 fortsätter utsättning av stolpar och skyltning i enlighet med planen för cykelvägvisning. Medel har avsatts under 2014 för att kunna forcera arbetet med vägvisningen som påbörjades år 2013. Arbetet har slutförts i Västerort och i Söderort görs de sista justeringarna. Arbetet ska vara klart under året. Viss justering kan kvarstå även under 2015.

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

Se även stycket om övriga cykelåtgärder (Tabell 3).

Fler pumpstationer kommer också att placeras ut på strategiska platser i staden genom såväl trafikkontorets som exploateringskontorets försorg samt även fler lånecykelställ.

SLUT