

Trafikkontorets planerade cykelfrämjande åtgärder 2016-2018

Investeringar i cykelfält och cykelbanor

Målet är att under perioden genomföra cykelinvesteringar enligt det uppdrag som gavs i KF:s budget för 2015 med inriktning för 2016, 2017 och 2018. Budgeten har utökats med 300 mnkr fram till 2018 vilket innebär 640 mnkr för perioden (800 inkluderat 2015). Nedan redovisas de projekt som har inrymts i kontorets förslag till budget för de aktuella åren med 239 mnkr för 2016, 283 mnkr för 2017 och 214 mnkr för 2018 (inklusive 7,5 mnkr 2016 för åtgärder som inte kan räknas som cykel, se nedan under tabell 1).

Fler projekt kommer att genomföras under perioden. Nya inriktningsbeslut skrivs årligen. Planeringen för vilka projekt som ska ingå i inriktningsbesluten påbörjas ett år innan nämndbeslutet. Den mer långsiktiga planeringen måste vara mer flexibel eftersom den påverkas av andra kommuner och andra arbeten inom staden. Projekten samordnas så långt som möjligt och blir det förseningar i ett projekt har det påverkan på övriga. Det kommer att tillkomma ytterligare cykelinfrastruktur-åtgärder kommande år utöver de som redovisas nedan.

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

Tabell 1 Projekt med genomförande under 2016-2018

Projekt för planerat genomförande	Netto	Netto	Netto	Kommentar
	FP 2016	FP 2017	FP 2018	
Växthusvägen	15,0			Projektet genomförs av Järfälla kommun i samband med utbyggnad av nya Växthusvägen inom Järfälla.
Anpassning av ytvägnätet efter Norra Länkens öppnande	20,0	24,0		Lidingövägen mellan Tegelluddsvägen och Valhallavägen tillhör cykelpendlingsnätet. Den standard som finns idag är låg för cykeltrafik (och gångtrafik). Föreliggande förslag innebär att det skapas nya cykelbanor och förbättrade gångbanor längs sträckan. Troligt är att utbyggnaden kommer ske under två år, 2016 och 2017.
Gamla Huddingevägen	24,2	7,0		Komplettering av saknad länk m.m., regional koppling, buller, signaler. Genomförandebeslut april 2015. Eventuellt kan igångsättning ske hösten 2015 beroende på beslut i nämnden. Om omprojektering krävs byggs projektet 2016-2017. Eventuellt fördyringar p.g.a. dåliga geotekniska förhållanden.
Pålsundsbacken och Söder Mälarstrand vid Långholmen	12,2	16,8		Saknad länk respektive breddning, relativt komplext p.g.a. brist på utrymme. Detaljplaneändring nödvändigt. Genomförande planerat till

Projekt för planerat genomförande	Netto	Netto	Netto	Kommentar
	FP 2016	FP 2017	FP 2018	
				2016/2017.
Värtavägen	20,0	14,8		Saknad länk, koppling till Norra Djurgårdsstaden. Senarelagd byggstart då inkomna anbud inte inrymdes inom budget. Mindre omprojektering utförs. Genomförs troligen under 2016/2017.
*Norr Mälarstrand	16,1			Breddning av cykelbanan, åtgärder för bättre sikt i korsningspunkter och förbättrad belysning. Byggstart hösten 2015, färdigställande 2016. Merparten av projektet genomförs 2016.
Skanstullsbron	4,0			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 efter trängselskattens införande på Essingeleden.
Skeppsbron	0,5	18,2	13,6	Förslag är framtagna för en breddning av gatusektionen i ett samarbete med Stockholms Hamnar. Avsikten är att förbättra framkomlighet och trafiksäkerhet för cykel men samtidigt även för fotgängare. Ett flertal utredningar är genomförda. Skisser på gatuutformningen längs hela sträckan är framtagna. Nu pågår förankring och diskussioner med alla berörda. Genomförande beräknat till 2017-2018, beroende på planprocessen (nya byggnader på kajen) samt utvecklingen i Slussen-projektet.
Ulvsundavägen mellan Ulvsundaplan och Bällstavägen	22,0	22,0		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.

Projekt för planerat genomförande	Netto	Netto	Netto	Kommentar
	FP 2016	FP 2017	FP 2018	
Gamla Bromstensvägen			15,0	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 2018/2019.
*Strömbron	9,3			Avsikten är att åstadkomma en bra cykellösning i båda riktningar. Ett körfält i norrgående riktning kommer att behöva tas i anspråk och därmed kommer kapaciteten för biltrafiken att minska. Även korsningen vid Strömgatan och Kungsträdgårdsgatan ingår i åtgärdsplanerna. Idag fungerar korsningen mindre bra för alla trafikantslag. Genomförande beräknas till 2016.
Götgatan	22,5			Ett försök genomfördes under 2014 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. Två förslag finns framtagna för permanent lösning. Ett för cirka 35 mnkr och ett för 65 mnkr.
Långholmsgatan	7,4			Programutredningen föreslår enkelriktad, separerad cykelbana i vardera riktningen på sträckan mellan Västerbron och Folkskolegatan. Befintlig cykelinfrastruktur breddas efter cykelplanens riktlinjer. Obevakade passager över tvärgator byggs om till genomgående GC-banor. Arbete med systemhandling pågår i dagsläget. Genomförande planerat till år 2016. Samordning med projekt Pålsundsbacken/Söder Mälarstrand ses över.

Projekt för planerat genomförande	Netto	Netto	Netto	Kommentar
	FP 2016	FP 2017	FP 2018	
Sockenvägen (del av)	8,7	15,8	0,5	Utredning pågår. Både enkelriktade och dubbelriktade cykelbanor samt cykelfält studeras.
Ågesta Broväg	12,2			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 sidan av Magelungsvägen fram till Farstavägen (utreds, men kan vara svår att genomföra). En busshållplats anpassas, genomgående cykelbanor, korsningsåtgärder, bergskärning och eventuella signaljobb. Genomförande 2016.
Odengatan, mellan Odenplan och Valhallavägen	15,0	40,0	15,0	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.
Akallastråket	10,6			En 4 meter bred dubbelriktad GC-bana byggs utmed Akallalänkens östra sida. Gående och cyklister delas upp med målad linje. Gångbro över Akallalänken ersätts med signalreglerat övergångsställe på Akallalänken. Genomförs 2016 av Trafikverket samordnat med Förbifart Stockholm.
Bällstavägen vid Annedal	6,8			Kontoret utför komplettering av stråk i samband med exploatering. Genomförande 2016.
Kungsholmsstrand, mellan Inedalsgatan/Ekelundsbron	5,8			Utredning pågår för att undersöka vilka möjligheter det finns för cykelfartsgata. Ett försök kommer att genomföras under 2015 på sträckan för att utvärdera möjligheterna till cykelfartsgata som permanent lösning.
Cykel, Bromstensvägen		16,2	10,0	Programutredning där flera alternativ utretts, har slutförts. Ett alternativ med en 5,65 meter bred GC-bana (inklusive skiljeremsa) på Bromstensvägens norra sida förespråkas. Förslaget innebär sämre framkomlighet för bil och buss då

Projekt för planerat genomförande	Netto	Netto	Netto	Kommentar
	FP 2016	FP 2017	FP 2018	
				dagens 4 körfält smalnas av till 2. Inriktningsbeslut april 2015. Beräknat färdigställande under 2018.
Cykel, Vasagatan	1,6	30,1	15,1	Två alternativ utreds för Vasagatan. Budget- och huvudalternativet. Budget innebär förbättringar enbart för cykel medan huvudalternativet är en omdaning av hela gatan vilket får positiva effekter för stadslivet, gång och cykel. Kostnaden för budgetalternativet beräknas till 25 mnkr och för huvudalternativet till 44-60 mnkr (beroende på omfattning av ledningsflytt). Inriktningsbeslut i april 2015. Program 2014-2015, Projektering 2015-2016, Entreprenad 2017-2018.
Cykel, Gubbängsmotet	4,4			Programhandling del 1 under framtagande. Inriktningsbeslut i april 2015. Systemhandling våren 2015, Projektering hösten 2015, genomförande 2016.
Cykel, Västerbronedfarten		20,6		Planering av separat gång- och cykellösning fram till Gjörwelsgatan.
*Skärholmsvägen, inklusive cirkulationsplats	0,8	12,3		En 5 meter bred dubbelriktad GC-bana byggs på befintlig körbana från Ekholmsvägen till Huddinge gränsen. Ny GC-koppling från bostadsområdet till Skärholmsvägen. Genomförande 2015-2017. Delfinansieras av Trafikverket i samband med Förbifart Stockholm.
Stallgatan			5,0	Stallgatan är ett utpekat pendlingsstråk. Idag finns inget cykelfält eller bana längs denna sträcka trots ett stort cykelflöde. Skisser på en ny lösning som uppfylla kraven i Cykelplanen finns. Lösning innebär att ett körfält på Stallgatan tas bort. En förutsättning för projektet är att föreliggande lösning för Strömbron godkänns. Genomförande beräknas till 2018/2019.
Summa genomförande	238,9	237,7	74,2	

*= Projekten (Norr Mälarstrand, Strömbron, Skärholmsvägen, inkl. cirkulationsplats) innehåller stor andel åtgärder som inte är cykelåtgärder, exempelvis trafiksäkerhetsåtgärder, konstbyggnadsåtgärder m.m. För 2016 bedöms nu andelen uppgå till 7,5 mnkr.

Tabell 2 Projekt för utredning och/eller projektering under 2016-2018

Utredning och projektering	Netto	Netto	Netto	Kommentar
	FP 2016	FP 2017	FP 2018	
Budgetpost för kommande projekt	-20,0	20,0	115,0	Fördelas ut löpande vartefter projekt aktualiseras.
Summa utredning och projektering	-20,0	20,0	115,0	

Tabell 3 Planerade reinvesteringsåtgärder under 2016-2018

Reinvesteringar cykel	Netto	Netto	Netto	Kommentar
	FP 2016	FP 2017	FP 2018	
Budget kommande projekt på cykelpendelstråk	10,0	15,0	15,0	Inventering av reinvesteringsåtgärder pågår gällande beläggningsbehovet. Program för beläggningsåtgärder på cykelstråk togs i nämnden den 19/2-2015. Från den 1/1-2015 övergick dessutom cykelbanor i parkmark från stadsdelsnämnderna till trafikinämnden vilket innebär utökad inventering och upprättande av program för beläggningsåtgärder. Under programperioden kommer det nya reinvesteringsprogrammet att möjliggöra ytterligare satsningar på beläggningsarbeten m.m. för det befintliga cykelvägnätet.
Summa reinvesteringsåtgärder cykel	10,0	15,0	15,0	

Drift och underhåll

Trafikkontorets målsättning är att pendlingsstråken för cykel ska vara tillförlitliga ur ett framkomlighetsperspektiv och trafiksäkra i enlighet med strategin för cykelfrämjande åtgärder. Stadens cykelbanor ska bli mer framkomliga vintertid och Stockholms stad utvecklar hela tiden metoder och arbetsätt för att uppnå detta. Pendlingsstråket från Gullmarsplan via Tegelbacken till Odenplan ska undersökas.

År 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. 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.

Kontoret kommer fortsättningsvis under år 2015 aktivt att undersöka marknaden och besöka mässor och utställningar, andra kommuner och Trafikverket för att följa med utvecklingen dels gällande

maskinparken men också gällande metoder och materialval. Information om projektet finns på stadens hemsida, där det också finns kartmaterial över stråken. Material som finns om projektet på webben ska kontinuerligt uppdateras vid behov.

Inom cykeljouren arbetar kontoret också med standardhöjande åtgärder. Inför året kommer ett reinvesteringsprogram för beläggningsåtgärder att upprättas för cykelstråk. Åtgärderna innebär ny beläggning, och i vissa fall breddning av cykelbanor och/eller ny belysning utmed cykelbanorna. Målet är att välja beläggningsåtgärder på de stråk eller sträckor som är i stort behov av ny beläggning eller välja delar av cykelbanor som knyter samman stråk. Kontoret kommer att ta fram ett program för kvalitetshöjande insatser på huvudpendlingsstråk. Ett ärende avseende detta kommer att tas upp i nämnden under hösten 2015. Ett åtgärdsprogram för reinvesteringar om 10,0 mnkr kommer att genomföras under 2015. Genomförandebeslut redovisades och godkändes i nämnden i februari.

Förstärkta målningsinsatser gällande cykelmarkeringar och cykelboxar kommer att göras under 2015 för ökad trafiksäkerhet. Tjockleken på de målade symbolerna, tätheten av symboler, linjemarkeringar m.m. kommer också att ses över i samarbete med VTI. Syftet är att utveckla en strategi gällande målning tillsammans med VTI för att tydliggöra funktion och säkerställa samspelet mellan gående och cyklister.

Kontoret kommer att fortsätta det utökade samarbetet med grannkommunerna kring cykelbanor som inletts under 2013 och för att säkerställa det regionala perspektivet i syfte att binda samman cykelbanor över kommungränser.

Kontoret kommer att utvärdera de insatser som elbilarna utförde på vissa utvalda stråk under barmarkssäsongen.

Cykeljouren kommer att fortsätta samarbetet med forskare från VTI för att utvärdera försöket med sopsaltaren och saltlösning. Tanken är också att testköra med en annan lösning och utvärdera effekterna/resultatet.

Ny lagstiftning har trätt ikraft den 1 september 2014. Nya regler gäller nu för cykelöverfarter där cyklister har företräde. Befintliga cykelöverfarter har blivit cykelpassager och i dessa ska cyklister lämnas företräde. Frågan om vad den nya regleringen innebär och konsekvenserna av att eventuellt omvandla cykelpassager till cykelöverfarter och kostnader för detta behöver utredas under året.

Kontoret övertog den 1/1-2015, 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, ansvaret från stadsdelsnämndernas ansvar för cykelplanens pendlingsnät i parkmark. Det innebär att under våren kommer kontoret utföra inventeringsarbete och planeringsarbete för att upprätthålla tänkt standard. Vidare ska pendlingsstråken i parkmark klassificeras och prioriteras, i likhet med gatunätet som är prioriterat i A- respektive B-gator. I och med överföring av ansvaret kommer stadsdelarna att interndebitera trafikkontoret för kostnaderna för cykelbanor i parkmark. Under första delen av 2015 kommer kontoret att få en uppskattning om kostnaderna för driften. Kostnader för underhåll av cykelbanorna kommer att klarläggas när inventeringen är gjord. Kontoret ska gemensamt med stadsdelsförvaltningarna arbeta med att bryta ut delen cykelbanor i parkmark i redan ingångna kontrakt mellan stadsdelarna och deras entreprenörer. I budgeten för 2015 har ingen omfördelning från stadsdelsförvaltningarna till trafikkontoret gjorts för dessa kostnader.

För den kommande treårsperioden kommer följande utveckling att stå i fokus. Kontoret kommer ta fram och genomföra ett nytt flerårigt reinvesteringsprogram för främjande av cykeltrafiken. Vidare förutspås driften av cykelpendlingsnätet fortsätta utvecklas för hög framkomlighet och säkerhet året runt. I detta arbete inkluderas även övertagande av driften från sådana stråk som går i parkmark från stadsdelsförvaltningarna. En viktig del i det fortsatta arbetet kommer även att bestå i att vara aktiva i kommunikationen med såväl cyklister som aktörer inom området för att lyfta fram de kvalitéer som satsningarna innebär och stadens goda förutsättningar för att utvecklas som cykelstad.

Se även stycket om parkering och vägvisning (Tabell 3).

Tabell 4 Övriga åtgärder för framkomlighet, säkerhet och trygghet under 2016-2018

Övriga cykelåtgärder	Netto	Netto	Netto	Kommentar
	FP 2016	FP 2017	FP 2018	
Mindre punktåtgärder 2014-2018	5,0	5,0	5,0	
Summa övriga cykelåtgärder	5,0	5,0	5,0	

Övriga cykelåtgärder

Cykelolyckorna generellt ses över för att kunna göra mer riktade insatser på de platser som är mest olycksdrabbade. Kontoret ska kontinuerligt undersöka möjligheten till fler gator där cykling mot motsatt körriktning kan tillämpas.

I signalreglerade korsningar ska kontoret prova förbättringsåtgärder i eller kring trafiksignaler för att underlätta för cyklar. Det kan t.ex. röra sig om fysiska åtgärder såsom flytt av lyktor eller stolpar, nyanläggning alternativt översyn av befintlig detektering eller något annat komplement. Det kan även röra åtgärder i själva styrningen; se över gröntider, förlängningar och dylikt. Kontoret fortsätter att jobba med grön våg för cykel på fler gator.

Utbyggnad av genomgående cykelbanor görs i större skala längs med pendlingsstråken för att få bättre framkomlighet och säkerhet för cyklister i korsningspunkterna med motorfordon.

Se även stycket om övriga cykelåtgärder (Tabell 4).

Tabell 5 Projekt för parkering, vägvisning och övriga service under 2016-2018

Övriga cykelåtgärder 2014	Netto	Netto	Netto	Kommentar
	FP 2016	FP 2017	FP 2018	
Budget kommande cykelparkering och cykelvägvisning	4,7	5,0	5,0	
Summa övriga cykelåtgärder	4,7	5,0	5,0	

Parkering och vägvisning m.m.:

Planering och utredning kommer att starta av möjlig cykelparkering vid Centralstationens södra ände. Utredningen visar förhoppningsvis att det är möjligt att anlägga en cykelparkering i Centralplans södra ände. Det innebär att under 2016 kommer arbetet med att ta fram handlingar och alla formella tillstånd pågå. Parallellt med det arbetet kommer cirka 300 cykelparkeringsplatser att behöva anläggas i form av pollare som medger fastlåsning av cykelns ram. De sista 20 hagarna (200 platser) ställs ut inom befintligt ramavtal.

Se även stycket om parkering och vägvisning (Tabell 5).

SLUT