

BILAGA TILLHÖRANDE TRAFIKPLAN MARIEBERG:  
**CYKEL I MARIEBERG**



Denna bilaga redovisar fördjupning av Stockholms cykelplans påverkan och förutsättning för Marieberg. Bilagan redovisar även områden där cykel-parkering skulle kunna förstärkas.

### Befintlig cykeltrafik

Marieberg är en viktig stadsdel för cykeltrafiken mellan Bromma-Kungsholmen, Essingeöarna-Kungsholmen samt Kungsholmen-Södermalm. Även regional trafik trafikerar Västerbroplan, som utgör ett av de så kallade Mälar-Saltsjösnitten.

Cykelutvecklingen är fenomenal i Stockholm. Räkningar visar att cyklingen sommartid ökat med över 80 procent de senaste 15 åren, och ännu mer vintertid. Detta är naturligtvis en utveckling som

efterfrågas och uppmuntras, såväl ur miljö-, hälso- och tillväxtperspektiv. Det finns många styrande dokument för Stockholms stadsutveckling som talar om vikten av ett ökat cyklande, bland annat Vision 2030, översiktsplanen Promenadstaden, Framkomlighetsstrategin och Cykelplanen.

Den typiske Stockholmscyklisten cyklar i genomsnitt 9 km enkel väg och cyklar till och från jobbet för att det sparar tid och ger motion. Det är lika många män som kvinnor som cyklar, 70 procent av cyklisterna är mellan 30-49 år och 92 procent har körkort. Inkomst- och utbildningsnivån hos Stockholmscyklisten är över medelvärdet. (Källa: Trafikkontoret/USK, 2007). Se karta på nästa uppslag för kartläggning av GC-banor inom stadsdelen.

### Nytt Cykelnät i Marieberg

I området kring Marieberg bör cykeltrafiken uppmuntras, dels för att avlasta övriga färdmedel, dels för att många bra cykelstråk finns i närheten och att en stor del av Stockholms arbetsplatsområden ryms inom rimligt cykelavstånd. Arbete pågår med Stockholms cykelplan, och från remiss-handlingen av denna hämtas kartor som anger stråkens funktion, vilka åtgärder som krävs och vilken prioritering som åtgärderna har. Förslagen för nytt cykelvägnät bygger delvis på Stockholms cykelplan, men anpassas till de mer detaljerade förslag som tas fram för förtätning och ombyggnad. Text och kartor på följande två uppslag är hämtat från remisshandling Stockholm 2012.



#### Olika sorters cyklister

Cykelinfrastrukturen ska fungera för alla sorters cyklister

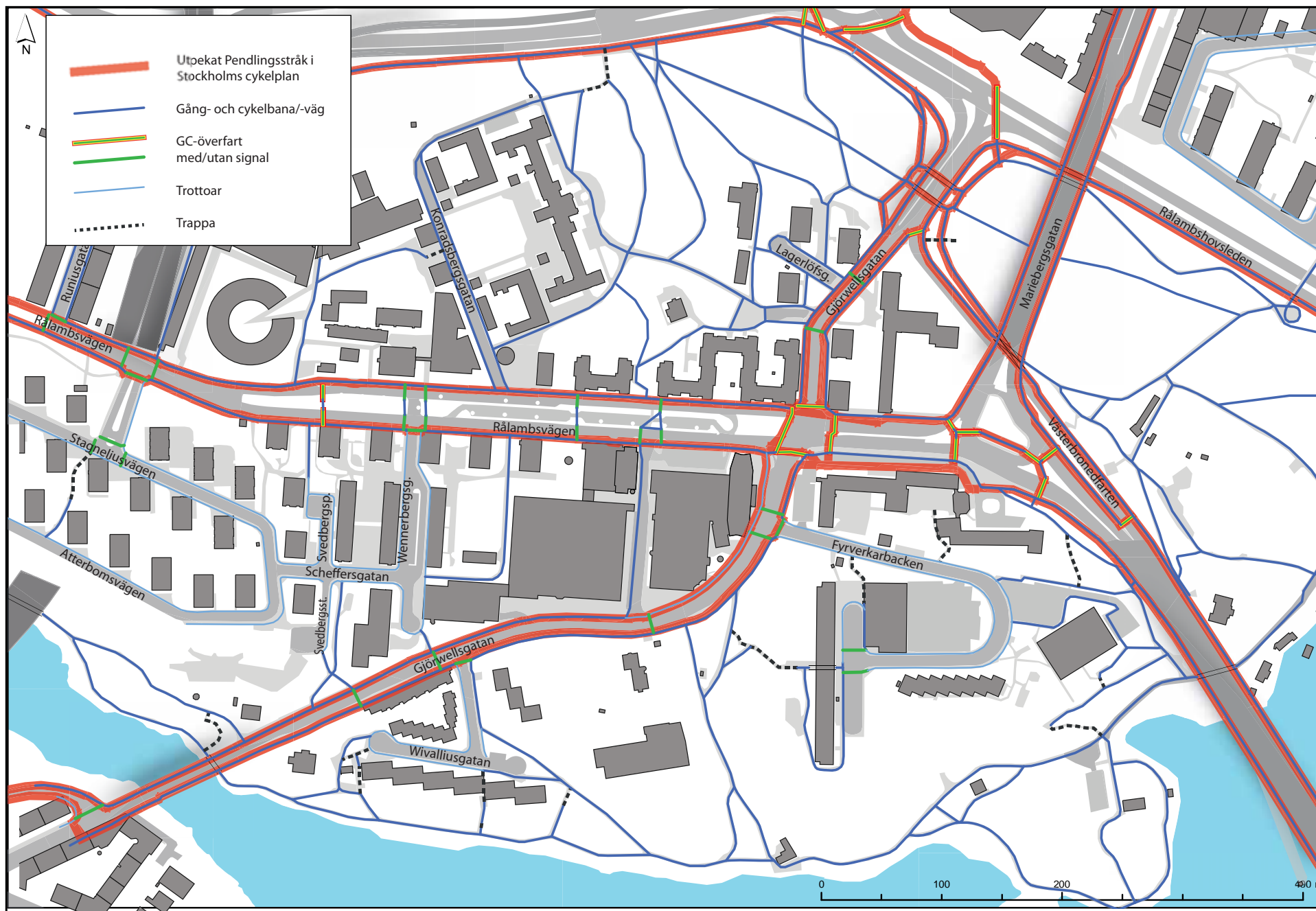


#### Säkerhetshöjande åtgärder

Genom att tydliggöra överfarter och cykelfält kan olyckorna minska i antal och allvarighet. Bilden visar åtgärd i Slussen.

#### T.h.: Samlingskarta gång och cykel

Kartan till höger visar befintliga gång- och cykelbanor i Marieberg. Generellt utpekas kopplingen till Rålambshovsparken som en svaghet i området.





## Stockholms cykelplan

Under hösten 2011 har en cykelplan för hela Stockholms stad tagits fram. Syftet med cykelplanen är att skapa förutsättningar för ett ökat cyklande. Ett ökat cyklande är en sätt att nå Framkomlighetsstrategins (Trafikkontoret, planerad nämndbehandling våren 2012) mål om ökad kapacitet, bättre framkomlighet, en attraktiv stad och en minskning av vägtrafikens negativa effekter. Vidare bidrar ett ökat cyklande till uppfyllandet av kommunens inriktningsmål för minskad miljöpåverkan från trafiken och ökad cykeltrafik i Miljöprogram 2012-2015. Cykelplanen ska även ligga till grund för de insatser som görs inom cykelområdet i Stockholms stad.

I cykelplanen pekas pendlings-, huvud- och lokalstråk ut. Pendlingsstråken syftar till att betjäna pendlingscyklister som har en längre sträcka mellan arbete och bostad, och har höga krav på framkomlighet, genhet och drift- och underhåll. För att uppnå hög kapacitet och trafiksäkerhet är pendlingsstråken tillräckligt breda för att medge omcykling och cykling i bredd. Huvudstråk beskrivs som stråk med start- och målpunkter i olika stadsdelar. Lokalstråken är den finaste förgreningen och används primärt för resor inom stadsdelarna.

## Prioritering av åtgärder

Åtgärderna och de olika länkarna i pendlingsstråken har olika prioritet i cykelplanen, från 1-4. De kriterier som använts för att bedöma prioritet är följande:

- Trafikfarlig korsningspunkt
- Bedömd volym cyklister (idag eller potentiell)
- Saknad länk
- Ökad framkomlighet och bekvämlighet för cyklister
- ”Lågt hängande frukt”-Quick fix

Cykelplanen anger ingen inbördes prioritering inom de olika prioritetsgrupperna. Prioriteringsordningen anger inte heller en strikt utbyggnadsplan eftersom cykelplaneringen kommer att påverkas av fler saker än de ovan nämnda kriterierna. T ex kommer utbyggnaden av pendlingsstråken påverkas av reinvesteringar, vägarbeten och exploateringar. Antingen kan cykelsatsningarna göras samtidigt eller så är det mer lämpligt att göra dem före eller efter andra projekt. Prioriteringsordningen i cykelplanen är alltså gjord utifrån målet att göra det enklare och säkrare att cykla och hänsyn har i detta skede inte tagits till omkringliggande faktorer.

## STRÅKEN I STOCKHOLMS CYKELPLAN

### PENDLINGSSTRÅK

*Pendlingsstråken används av cyklister som har målpunkter i olika kommuner eller genom flera stadsdelar (>5 km reslängd). Pendlingsstråken ingår ofta i regionala cykelstråk och har höga cykelflöden eller potential för höga cykelflöden. För att uppnå hög kapacitet och trafiksäkerhet tillräckligt breda så att omcykling och cykling i bredd medges. De är uppdelade i två fält – för att hantera cyklister med olika hastigheter. Dubbelriktad GC-bana är minst 5 meter bred.*

### HUVUDSTRÅK

*Huvudstråken används av cykeltrafik som har målpunkter i olika stadsdelar (2-5 km reslängd). Stråken för trafik till/från stadsdelen/området och mellan närliggande stadsdelar och dess knutpunkter. Stråken är även länkar till pendlingsstråken. Dubbelriktad GC-bana.*

### LOKALSTRÅK

*Lokalstråken används av cyklister som har målpunkter inom den egna stadsdelen/området (<2 km reslängd). Stråken leder även till huvudstråk och förfinar cykelvägnätet ytterligare.*

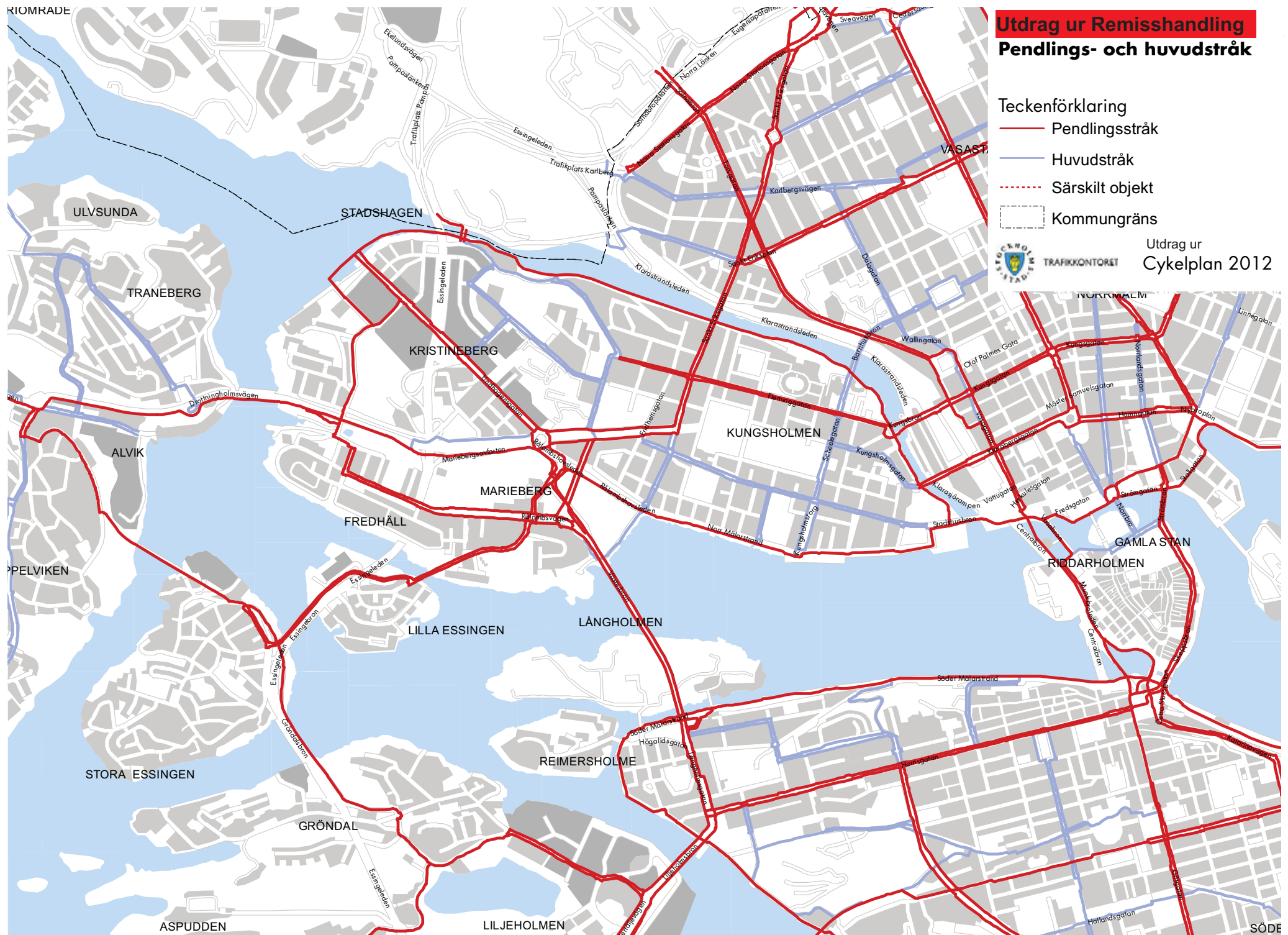
Teckenförklaring

- Pendlingsstråk
- Huvudstråk
- - - Särskilt objekt
- Kommungräns



TRAFIKKONTORET

Utdrag ur  
Cykelplan 2012



## Utdrag ur Remisshandling

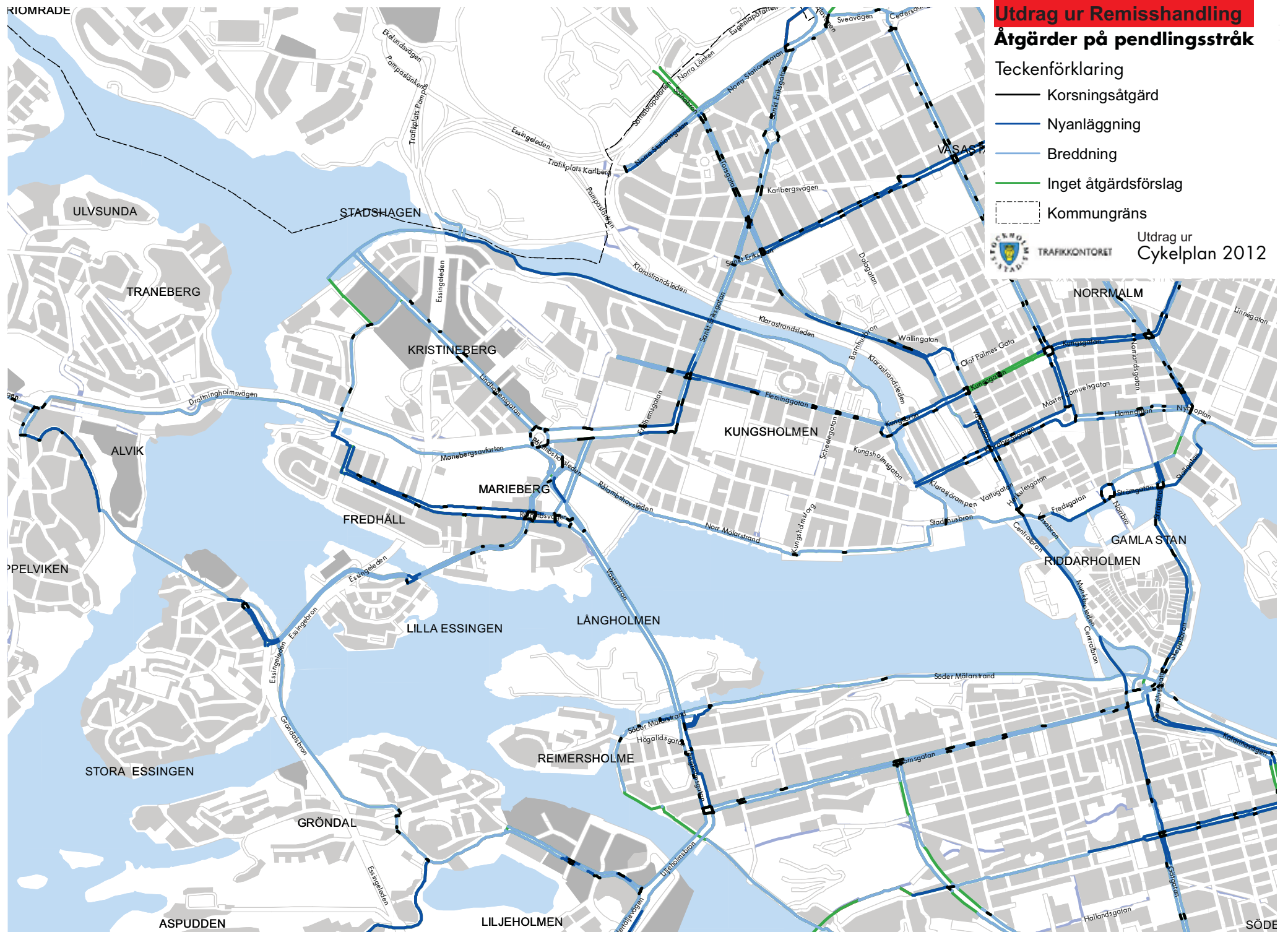
### Åtgärder på pendlingsstråk

## Teckenförklaring

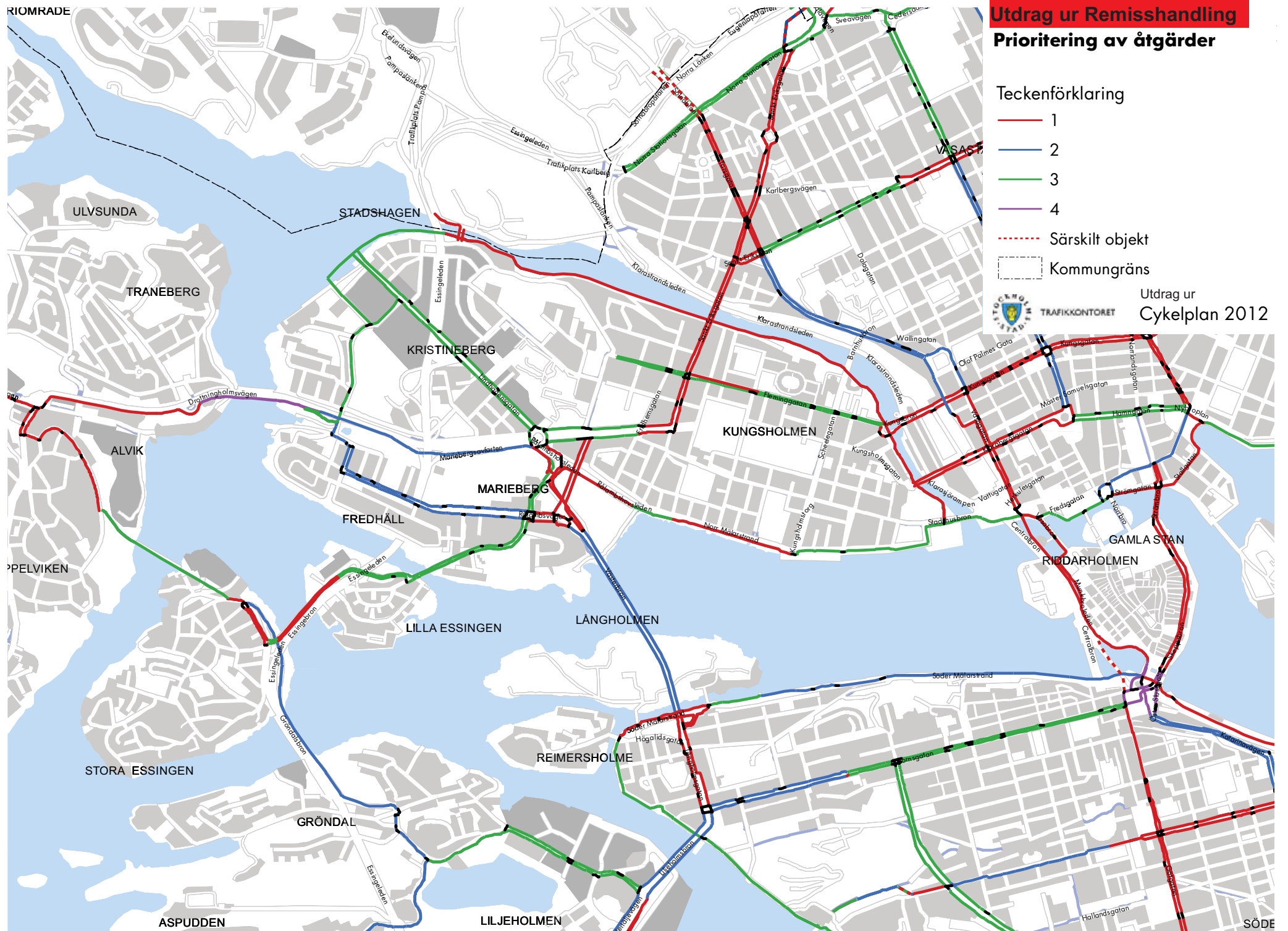
- Korsningsåtgärd
- Nyanläggning
- Breddning
- Inget åtgärdsförslag
- Kommungräns



TRAFIKKONTORET

Utdrag ur  
Cykelplan 2012





### Åtgärder på stråken i Marieberg

I Marieberg framgår från Stockholms cykelplan att de åtgärder som behövs främst är breddning av befintliga stråk, nyanläggning av stråk längs Rålambsgatan mot Fredhäll samt korsningsåtgärder generellt. Korsningarna med pendelstråk ska enligt cykelplanen utformas som genomgående och hastighetssäkrade. Se bild på nästa uppslag samt utdrag från Cykelplanen till höger för förslag på korsningsåtgärder samt övriga önskvärda bredder och utformningsstandarder.

### PENDLINGSSTRÅK

Pendlingsstråken används av cyklister som har målpunkter i olika kommuner eller genom flera stadsdelar, reslängden är ofta fem kilometer eller längre. Pendlingsstråken ingår ofta i regionala cykelstråk och har höga cykelflöden eller potential för höga cykelflöden. För att uppnå hög kapacitet och trafiksäkerhet är stråken tillräckligt breda så att omcykling och cykling i bredd medges. De är uppdelade i två fält – för att hantera cyklister med olika hastigheter.

#### Bredd:

Enkelriktad cykelbana	2,25 m (3,25 m vid höga flöden >15 000 c/d)
Dubbelriktad cykelbana	3,25 m (4,5 m vid höga flöden >10 000 c/d)
Dubbelriktad GC-bana/-väg	5 m (7 m vid höga gång- och cykel flöden >10 000 c/d exempelvis Blå porten och Götgatsbacken)
Cykelfält i innerstaden	1,75 m (3 m vid höga flöden > 15 000 c/d)

På vissa särskilda sträckor så som Skanstullsbron, Västerbron och Strömbron m.fl. skulle det behövas än större breddmått för att ta hand om dagens och morgondagens stora gång- och cykelflöden. Broarna är i flera fall begränsande snitt för alla resor där även kollektivtrafiken kan behöva högre prioritet och där potentialen att ta plats från till exempel parkerade fordon inte finns.

#### Detaljutformning

Ett pendlingsstråk skall vara bekvämt och säkert att cykla på. Detta innebär tillräcklig bredd för att medge omkörning, generösa kurvradier, bra sikt och god framkomlighet. Pendlingsstråken är separerade från gångtrafiken med linje, materialskillnad, trädrad och/eller kantsten. Helt gemensam bana kan accepteras då gångtrafikmängderna är mycket små. Gångpassager ska utformas så att det finns bra förutsättningar för ett bra samspel mellan cyklister och fotgängare.

#### Materialval

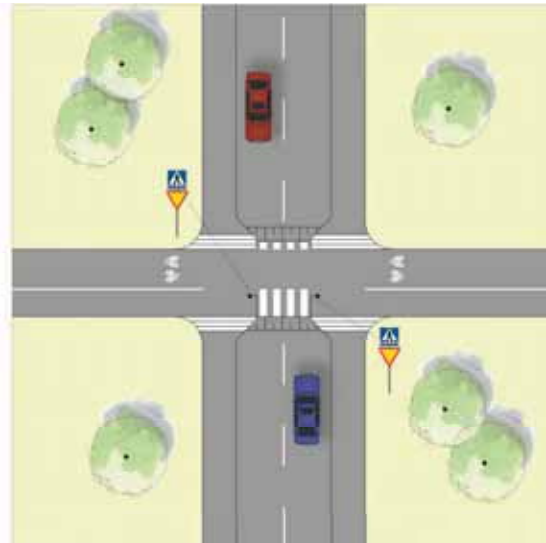
Markmaterialet på pendlingsstråket skall vara hårdgjort och slätt – i första hand asfalt. Används annat material skall det vara så slätt som möjligt, med smala fogar.



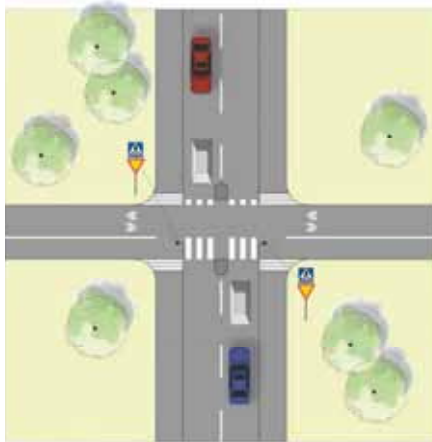
#### Exempel på hastighetssäkrade passager:

1. En avsmalnad och upphöjd gång- och cykelöverfart på lokalgator utan buss i linjetrafik
2. En gång- och cykelöverfart med "busskuddar", dvs hastighetsdämpande gupp lämpliga för gator med busstrafik eller
3. En genomgående gång- och cykelbana, dvs gång- och cykelstråk som fortsätter obrutet genom korsningen. Lämpligt där pendlingsstråk passerar mindre gator.

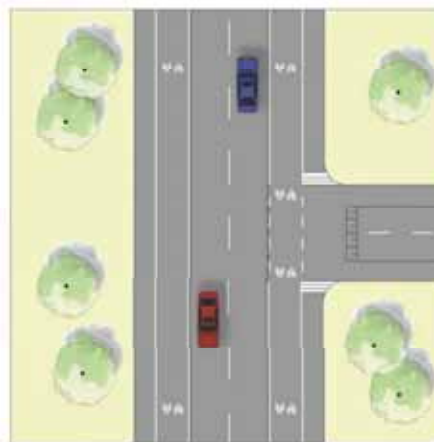
I princip alla icke signalreglerade gc-passager på pendlingsstråken föreslås hastighetssäkras med antingen typ 1, 2 eller 3.



1 Pendlingsstråk - Avsmalning  
Principritning



2 Pendlingsstråk - Hastighetsdämpning (lämplig på gator med busstrafik)  
Principritning



3 Genomgående gång- och cykelbana  
Principritning

#### HUVUDSTRÅK

Huvudstråken används av cykeltrafik som har målpunkter i olika stadsdelar (2-5 km reslängd). Stråken för trafik till/från stadsdelen/området och mellan närliggande stadsdelar och dess knutpunkter. Stråken är även länkar till pendlingsstråken.

Enkelriktad bana: 1,5 m (2,25 m vid högre flöden)

Dubbelriktad bana: 2,5 m (3,25 m vid högre flöden)

Dubbelriktad g/c-bana 4 m (4,5 m vid högre flöden)

#### Detaljutformning

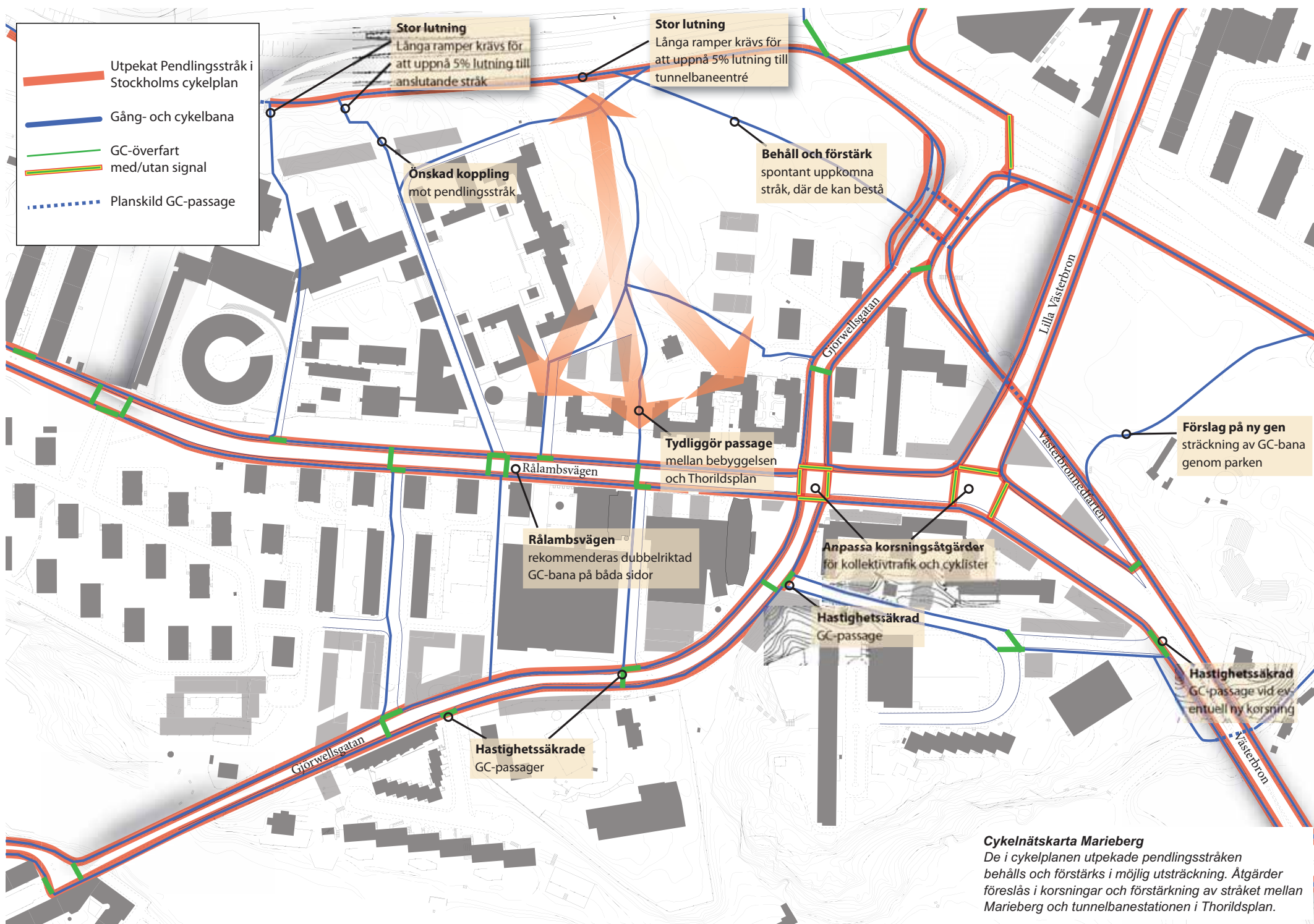
Utformningen av huvudstråken skall i princip följa de råd och riktlinjer som finns i handboken "Cykeln i staden, Utformning av cykelstråk i Stockholms stad". Måtten som anges i handboken bör dock ifrågasättas vid stora cykelflöden och/eller stora fotgängarflöden

#### Materialval

Markmaterialet på huvudstråket skall vara hårdgjort och slätt – i första hand asfalt. Används annat material skall det vara så slätt som möjligt, med smala fogar.

#### Trafiksignaler

På huvudstråken skall trafiksignalerna vara väl fungerande och utformade även med tanke på cyklisters framkomlighet där så är möjligt. Detektering och överanmälan skall finnas.



## Cykelparkering

Varje cykelresa börjar och slutar med en parkerad cykel. Lika viktigt som att bygga ut och förbättra cykelnätet är att kunna erbjuda attraktiva, säkra och trygga cykelparkeringsplatser på rätt platser i staden. I Stockholm och andra städer finns mängder av exempel på bebyggelse där cykelplaneringsbehovet inte planerats för. Resultatet är att cyklar parkeras fritt kring målpunkterna, låses fast i stamskydd, stolpar, räcken eller bänkar. Ofta ses cyklar stående på balkonger i nybyggda områden vilket kan vara ett tecken på att cykelrum saknas eller inte är tillräckligt attraktivt.

Var cykelparkeringen placeras är avgörande. En cykelparkering utformad enligt konstens alla regler kommer att stå tom om den inte är placerad på rätt ställe. Stockholms stad har tagit fram en cykelparkeringsplan där bland annat lokalisering, typ av ställ och måttsättning behandlas. Se exempel från detta på sida 14.

Enligt en enkät som genomfördes i samband med ett examensarbete (Cyklisters parkeringsvanor. GFK, 1997) visade det sig att cyklisterna parkerar sin cykel inom en radie av högst 25 meter från målpunkten. Detta beror på

Antalet befintliga arbetsplatser i området bedöms till 6000 st. Antalet befintliga bostäder är cirka 3000 st. Med planerad utbyggnad förväntas antalet arbetsplatser bli ungefär 6500 och antalet bostäder

omkring 4200.

Cykelparkeringsnormerna för nyproducerade enheter är:

för arbetsplats: 0,25 cykelp/anställd  
för boende 2,0 -2,5 cykelp/lgh.

Detta innebär att den tillkommande bebyggelsen kräver cykelparkeringsplatser enligt nedan:

1200 bostäder: 3000  
500 arbetsplatser: 125

För att erbjuda en attraktiv cykelparkering som lockar till användning bör de anordnas enligt nedan:

- Cykelparkeringen skall ligga intill entrén där så är möjligt
- Det skall vara lätt att komma till parkeringen, och inte innebära en omväg.
- Om cykelparkeringen ligger i särskilt cykelrum skall detta vara i gatuplan i nybyggda fastigheter.
- Eventuell dörr till cykelparkeringsrum skall ha automatisk dörröppning.
- Boendeparkeringen skall i största möjliga utsträckning vara under tak eller i cykelrum.
- Korttidsparkering för besökande till kontoren bör ligga under tak.
- Parkeringen kan även innehålla servicefunktioner som tryckluft, spolplatta med

vattenslang, mek.ställ samt låsbara skåp för förvaring av hjälm, cykelreparationsverktyg, kedjeolja mm.

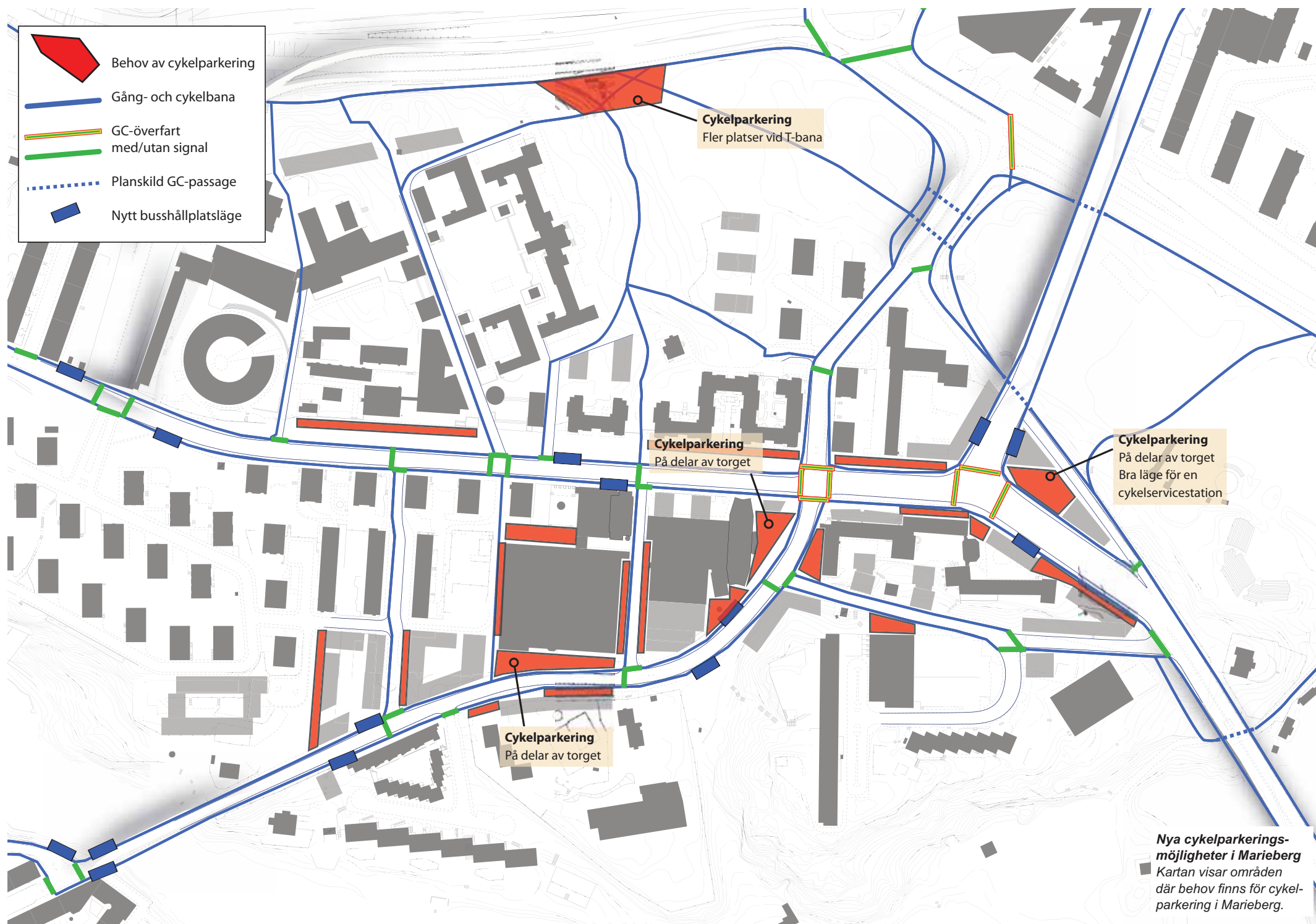
- Långtidsparkeringen bör ge utrymme för några cykelkärror/cykelvagnar.
- Parkeringen skall vara väl belyst för att ge trygghet.
- Parkeringen skall vara överblickbar.

Eftersom antalet cyklister är betydligt större på sommarhalvåret skulle det på vissa ställen vara bra med temporära cykelparkeringar. Man kan då använda sig av portabla ställ som ställs på bilparkeringsplatser.

Cykelparkering vid kollektivtrafikknutpunkter är ett komplicerat ämne. För att få ett korrekt antal parkeringsplatser krävs en analys av vilket närområde stationen har och framförallt om stationen i sig utgör en målpunkt eller om det finns en större station med bättre trafikering inom cykelavstånd.

Inventering för nya cykelparkeringsmöjligheter har gjorts genom att studera var cyklar står idag, i eller utanför cykelställ, samt genom att studera nya bebyggelseplaner. När det planeras för cykelåtgärder kan man ibland istället prata om potentialer istället för behov, eftersom ambitionen är att öka andelen cyklister kan man med relativt små medel öka cyklisternas bekvämlighet och framkomlighet. Vid nybyggnation ska boendecykelparkering lösas inom fastigheten.







*Cykel-p innanför porten - förstklassig lösning från Berlin*



*Cykel-p i parkeringsrad. S:t Eriksgatan Stockholm*



*Cykel-p i parkeringsrad. Nytorget, Stockholm*



*Cykel-p på torgyta. Gullmarsplan, Stockholm*



*Väl utmarkerad cykelparkering i parkeringsraden. Dragarbrunnsgatan, Uppsala*



*Tvåvåningsstall i cykelparkeringshus. Utrecht, Holland*



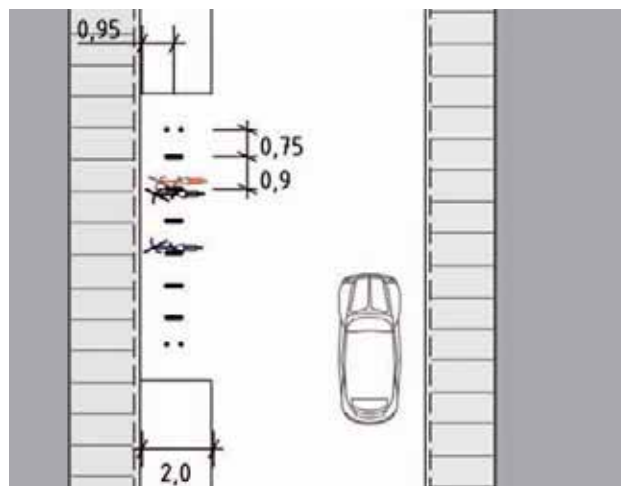
## Cykelparkeringsmått

I Stockholms stads handbok för cykelparkering finns riktlinjer för cykelparkering. Måtten för cykelparkering i parkeringsraden och på gångbanan, framgår i bilden till vänster.

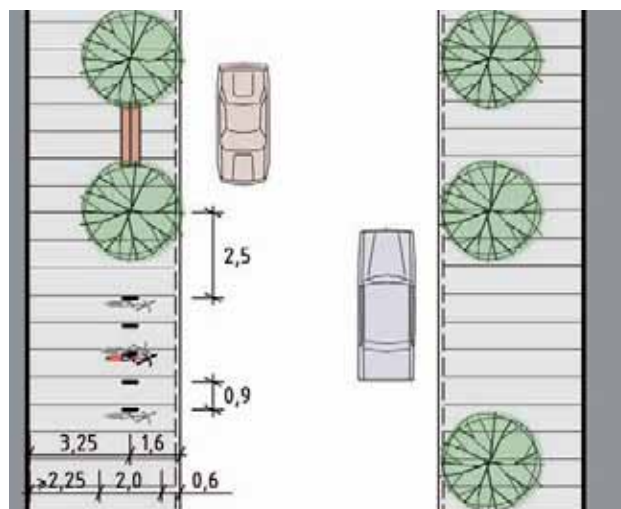
Mått på cykelparkeringar i plan, till exempel på en torgyta eller i ett cykelförråd framgår i planritningarna till vänster. Beroende på ytans form kan det vara lämpligt att antingen ställa cykelställen vinklat eller vinkelrätt mot avgränsningslinjen.

Tvåvåningsställ är en vanlig företeelse vid långtidsparkeringar i bland annat Holland, Tyskland och Danmark, se vidare sid x. Denna typ av cykelställ lämpar sig utmärkt vid långtidsparkering inomhus.

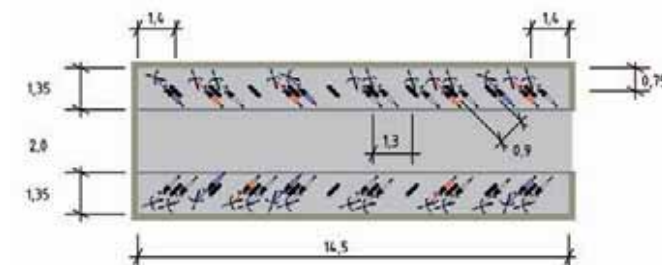
Visade exempel är enbart ett urval av olika varianter på cykelparkering på gång- och körytor. Många fler exempel finns i cykelparkeringshandboken.



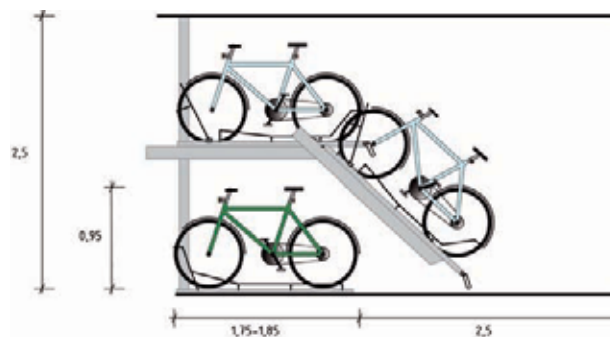
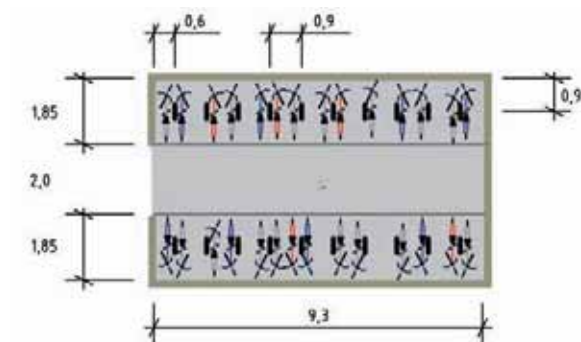
Cykelparkering på gata, vinkelrätt mot kantstenen



Cykelparkering på gata, vinklat mot kantstenen



Mått på cykelparkering för 40 cyklar med vinklade eller tvärställda ställ



Tvåvåningsställ, sektion



