

Cykelplan 2013

– en del i genomförandet av FRAMTID SÖDERTÄLJE



2013-06-13

Dokumentinformation

Titel: Cykelplan 2013 – en del i genomförandet av FRAMTID SÖDERTÄLJE
Författare: Per Bråmås, Södertälje kommun, Samhällsbyggnadskontoret
Bengt Andersson, Södertälje kommun, Samhällsbyggnadskontoret
Datum: Juni 2013
Revision: A

Förord

Vid Tekniska nämndens möte den 24:e maj 2012 fick Samhällsbyggnadskontoret i uppdrag att uppdatera cykelplanen från 2007. Cykelplan 2013 antogs av Tekniska nämnden den 13:e juni 2013.

Tyngdpunkten i arbetet har legat på att uppdatera åtgärdslistan som beskriver förbättringar av cykelvägnätet. Andra uppdateringar har också införts i form av ny olycksstatik, resvanestatik mm.

Cykelplanen tar avstamp i kommunens nya förslag till översiktsplan FRAMTID SÖDERTÄLJE och är en del i att konkretisera de riktlinjer som där finns kring att öka cykeltrafiken.

Södertälje vill genom cykelplanen visa att man satsar på cykling genom en attraktiv trafikmiljö för cyklar. Det ska vara framkomligt, tillgängligt och trafiksäkert att cykla Södertälje. En ökad andel cyklister ger oss en bättre miljö och friskare medborgare.

En översyn av Cykelplanen bör göras varje mandatperiod.

Ove Lundgren, tf Samhällsbyggnadsdirektör



Foto: Kerstin Ericsson

Inledning

Bakgrund

Klimatfrågan har på senare tid getts stor uppmärksamhet i media och i den politiska debatten som en naturlig följd av de naturkatastrofer som inträffat under några få år. Behovet av att minska utsläppen av gaser som bidrar till växthuseffekten har på allvar förts upp på agendan. När det gäller koldioxidutsläppen står transporterna för minst 1/3, och är bland dem som är svårast att åtgärda. Behov av lösningar inom transportsektorn som ger betydande minskningar av koldioxidutsläppen behövs och åtgärder kommer att krävas inom såväl teknik som planering och beteendepåverkan.

Cykeltrafikens andel av det totala antalet resor är ca 12 %. Av resor kortare än 5 km är andelen ca 19 %. Stor potential finns att överföra kortare resor från bil till cykel. Forskningsresultat visar att 10-50 % av resorna under 3 km är möjliga att överföra till cykel. Resor som har särskilt stor potential är skolresor, arbetsresor (många är kortare än 5 km) och kombinationsresor (med kollektivtrafik). Många föräldrar skjutsar sina barn till följd av att skolvägarna känns osäkra, på så sätt bidrar man själv till den dåliga trafikmiljön som finns i anslutning till många skolor. Den fysiska utformningen och planeringen är också en viktig del för en övergång av resor med bil till gång- och cykel. (TRAST)(Trafikplan)

Cykelplanen – en del i genomförandet av FRAMTID SÖDERTÄLJE

Utvecklingen av ett hållbart transportsystem innebär att biltrafikens andel av transportarbetet måste minska till fördel för gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Kommunens målsättning är att kraftigt öka resandet med kollektivtrafiken samt gång- och cykeltrafiken. Kommunens struktur i form av befintliga bostäder och arbetsplatser kommer under lång tid utgöra en stor andel av bostads- och arbetsplatsbeståndet. Det innebär att det är av central vikt att dels investera i förbättrade möjligheter att gå, cykla och åka kollektivt och dels att bedriva ett kommunikativt arbete med att presentera dessa förbättringar i syfte att få fler att inte åka bil. Den nyttillkommande bebyggelsen i form av bostäder och arbetsplatser kommer utgöra en liten andel av det totala beståndet, men det är av central vikt att denna nya bebyggelse placeras strategiskt rätt. För att klara av det krävs en medveten samplanering mellan bostäder, kollektivtrafik och cykel- och gångtrafik. Generellt sett är en förtätning inom staden och nybyggnation i anslutning till tyngdpunkterna inom kommunen positivt för både cykel- och kollektivtrafiken.

Det är därför viktigt att binda ihop olika områden och orter med separata gång- och cykelvägar. Regionala cykelstråk som t.ex. Enhörna-Södertälje, Järna-Södertälje, Salem-Rönninge-Södertälje och Nykvarn-Södertälje möjliggör dessutom arbetspendling med cykel även vid avstånd upp till 1,5 mil.



Följande riktlinjer i FRAMTID SÖDERTÄLJE berör i första hand cykelplanen:

4.3.1 Ett aktivt påverkansarbete mellan de olika aktörerna på trafikområdet ska ske i syfte att minska andelen persontransporter med bil och öka andelen gående, cyklande och kollektivt resande samt att verka för att godstransporterna blir effektivare och miljövänligare

4.3.2 Vid utveckling av nya bostads- och arbetsområden inom kommunen ska dessa ske på sådana platser där det finns goda förutsättningar för att gå, cykla och resa med kollektivtrafik till viktiga målpunkter.

4.3.3 I kommunens planering ska prioriteringen av trafikslagen vara i ordningen gående, cyklister, spårbunden kollektivtrafik, annan kollektivtrafik och biltrafik.

4.3.4 Trafikmiljön ska utformas så att den upplevs som en integrerad del av staden och den ska vara anpassad till vad människa och miljö tål.

4.3.5 För att öka användningen av cykel ska cykelnätet och cykelparkeringar utvecklas enligt kommunens cykelplan. Fokus bör ligga på att öka vardagspendlingen med cykel. Det bör finnas cykelparkering vid tågstationer och busshållplatser med många resande.

Syfte

Syftet med planen är att få ett bättre planeringsunderlag för utbyggnad av cykelvägnätet. Genom cykelplanen ska det bli lättare att samordna cykelinvesteringsprojekt med andra anläggningsprojekt samt att lyfta upp behov av nya cykelbanor vid utbyggnad och exploatering. Planen ska vara ett stöd vid prioriteringar och ekonomiska bedömningar för samhällsbyggnadskontorets tjänstemän och vid politiska beslut.

Vision

”Södertäljes gång- och cykelnät ska vara utformat så att man bekvämt, trafiksäkert och med gena vägval kan cykla från en målpunkt till en annan. Utformning och underhåll av cykelbanorna ska främja ökad cykeltrafik och ge uttryck åt att cyklisterna är en prioriterad trafikantgrupp.”

Mål

Med cykelplanen vill samhällsbyggnadskontoret utveckla ett mer sammanhängande och överblickbart nät, där framkomligheten och trafiksäkerheten för cyklister förbättras. Ambitionen med cykelplaneringen är att cykelvägnätet ska uppfylla cyklisternas krav och bidra till att fler människor väljer att cykla. Till följd av ökat antal cyklister kan samhället dra miljövinster i form av minskade utsläpp och dessutom uppnå bättre folkhälsa.

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">o Öka antal cyklister i Södertälje.o Förbättra trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter.o Utveckla ett sammanhängande och lättöverskådligt cykelvägnät. |
|---|

Avgränsning

Planen omfattar hela Södertälje kommun med tyngdpunkt på lokala cykelbanor i tätorten och i kommundelarna. Planen fokuserar på utbyggnad och åtgärder på cykelvägnätet som transportled, exempelvis för arbets- och studiependling. Utbyggnad för rekreationscykling behandlas inte specifikt, men med hjälp av cykelkartan kan man hitta sina favoriter även utanför pendlingsstråken.

En ökad koncentration av bebyggelse centra inom regionen gör att det blir mer intressant att bygga regionala cykelstråk för att underlätta längre arbetspendling upp till 15 km. Som exempel kan nämnas stråk till Salem, Nykvarn, Järna och Enhörna. I dessa stråk är det viktigt att i samspel med Trafikverket och angränsande kommuner diskutera sträckning och finansiering i ett tidigt skede. Förvaltningen/kommunen ska arbeta aktivt för att påverka Trafikverket och Länsstyrelsen att binda ihop cykelvägnätet där vägnätet är statligt.

Definitioner

Cykelväg - Fritt liggande eller med en skyddsremsa om minst 3 m till körbanan

Cykelbana - Del av väg som är avsedd för cykeltrafik och mopeder klass 2

Gång- och cykelbana (GC-bana) – Del av väg som är avsedd för gående, cyklister och mopeder klass 2. Kan vara separerad mellan gående och cyklister.

Blandtrafik - cykeltrafik i körbanan, utan särskilt utrymme för cyklister.

Cykelstråk - sammanhängande länkar av cykelvägar/cykelbanor.

Cykelvägnät - hela det sammanhängande nät som utgörs av cykelvägar, cykelbanor, gång- och cykelbanor och blandtrafikgator.

Cykelöverfart- markerar den del av körbanan där cyklister ska korsa gatan, markerad med cykelöverfartsmålning. Korsningen är bevakad om den är försedd med trafikljus, annars obevakad.



Foto: Kerstin Ericsson

Nulägesbeskrivning

Tidigare planering och utbyggnad

- Gång och Cykelplan för Södertälje Kommun, 1985
- Gång- och Cykelplan, 1995
- Gång- och Cykelplan 2000
- Cykelplan 2007

De senare planerna är revideringar av planen från 1985. Utbyggda objekt har tagits bort och en del nya har lagts till i samband med att nya bostadsområden och andra anläggningsobjekt har byggts. Många av de föreslagna nya stråken i cykelplanerna är färdigbyggda.

En översyn av Cykelplanen bör göras varje mandatperiod.

SWOT-analys

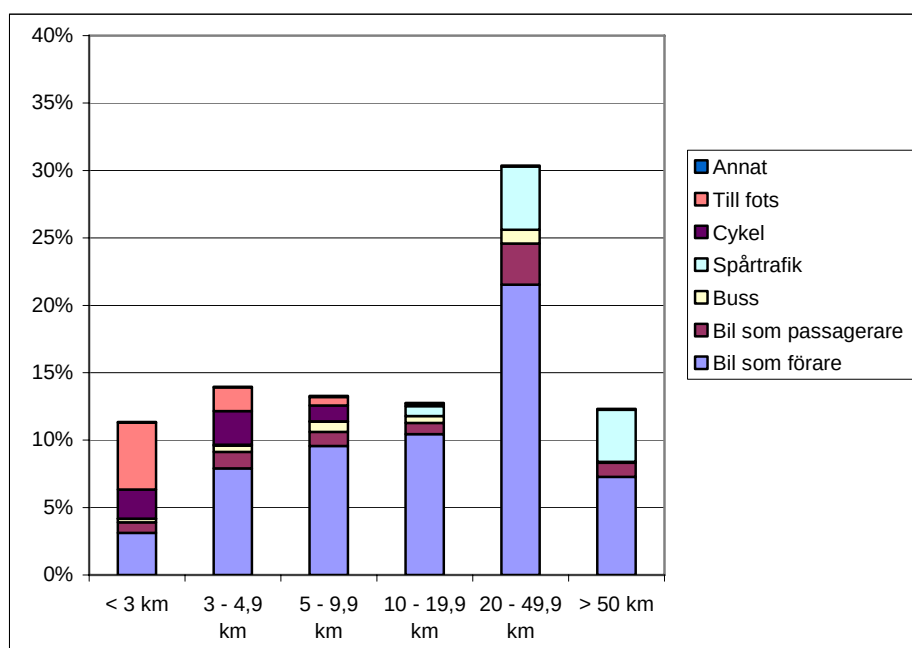
Styrkor	Svagheter
• Storleksmässigt har Södertälje goda förutsättningar att bli en attraktiv cykelstad. Bostadsområden i en radie ca 6 km från stadskärnan • Vid planeringen av nybyggda bostadsområden har utbyggnad av cykelnätet skett • Cykelbanor finns längs de flesta vägarna i huvudvägnätet	• Cykelnätet saknar en sammanhängande länk i nord-sydlig riktning • Kanalen utgör en barriär • Stadens höjdskillnader • Stadskärnan är otillgänglig, cyklisterna är hänvisade till blandtrafik • GC-korsningar är ofta dåligt utformade för cyklister, höga kantstenar och cykelöverfartsmålning saknas • Trafikljus ger inte utslag på cyklister, ofta lång väntetid som följd • Brist på attraktiva cykelparkeringar, utan väderskydd, fastlåsningsmöjligheter och dåligt anpassade efter målpunkterna • Bristfällig vägvisning • Sammanhängande cykelvägar saknas till kommundelarna, vilket medför att långa cykelresor måste ske på landsväg
Möjligheter	Hot
• Pågående arbete med att utveckla stadskärnan ger cykelnätet bättre förutsättning att bindas samman och göras säkrare i centrum • Kedjeresor. 46 000 personer pendlar till eller från Södertälje, pendeltågsstationerna ligger på bekväma cykelavstånd från arbetsplatser och service • Separering av trafikantlagen på GC-banorna skulle på särskilt frekventerade pendlingsstråk kunna öka framkomligheten • Genom att ha med gång- och cykelbanor tidigt i planeringen av nya vägar eller bostadsområden ges möjlighet till bra lösningar för cykeltrafiken	• Ett sammanhängande stråk i nord-sydlig riktning (koppling Ängsgatan-Oxbacksleden-Nyköpingsvägen) är svårt att få till pga utrymmesbrist och Turingegatans barriäreffekt • Underhållet på cykelnätet är eftersatt, att höja standarden på hela nätet kommer att ta lång tid • Höjdskillnaderna medför att många avstår från att cykla

Resvanor

De resvaneundersökningar som gjorts är dels en omfattande undersökning av arbetsresor bland kommunens tre största arbetsgivare, dels en enkät om resvanor till stadskärnan. År 2003 var färdmedelsvalet till centrum ca 40 % kollektivtrafik, ca 30 % bil och 30 % gång eller cykel. En parkeringsutredning som gjordes 2005 visar att bilresandet är ännu högre, ca 35-40%. (Trafikplan)

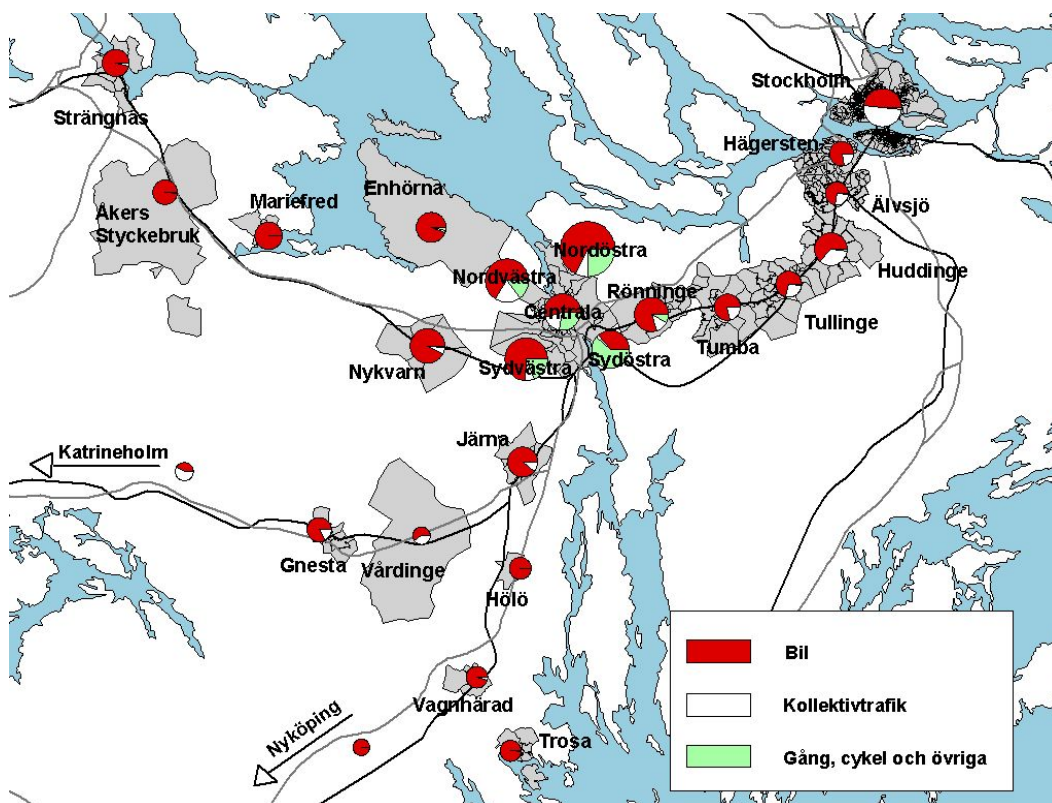
Under våren 2005 gjorde Södertäljes tre största arbetsgivare Astra Zeneca, Scania och Södertälje kommun tillsammans en kartläggning av de anställdas arbetsresor. Enkäten skickades ut till cirka 20 000 anställda.

Valet av färdmedel beror i hög utsträckning på avståndet till arbetsplatsen. Bilen dominerar på avstånd över 5 km. Vid riktigt korta resor < 3 km är det vanligast att gå till fots.

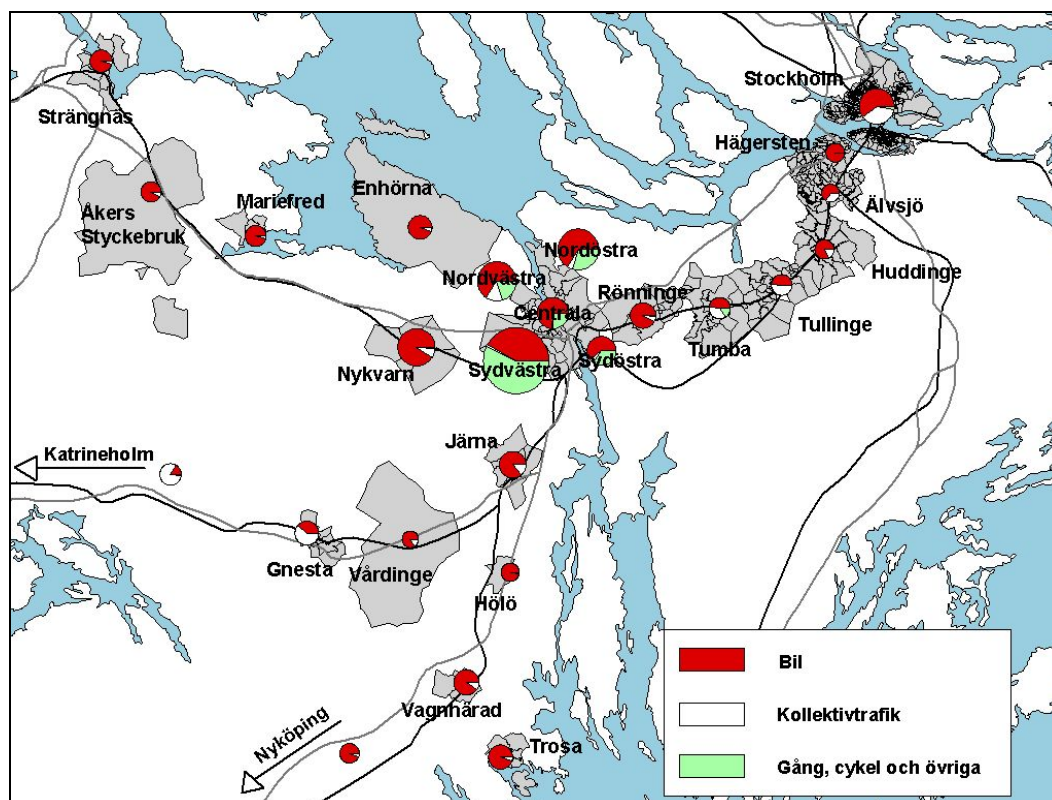


Figur 2.1 Färdmedelsfördelning uppdelad på olika reslängder, anställda på Scania. $N_{resor}=25214$ (Kartläggning av arbetsresor)

Skillnaden mellan arbetsplatserna är dock stor, vilket hänger ihop med faktorer som kön och åldersfördelning. Många kör bil trots att de bor och jobbar inom tätorten. Totalt är det mellan 45-60 % som kör bil till arbetet, kollektivtrafiken står för cirka 10-20 % av resorna och gång och cykel står för 15-30 % av resorna.



Figur 2.2 Färdmedelsfördelning från viktiga pendlingsorter för anställda på AstraZenecas anläggning Gärtuna.
 $N_{resor}=9203$ (Kartläggning av arbetsresor)

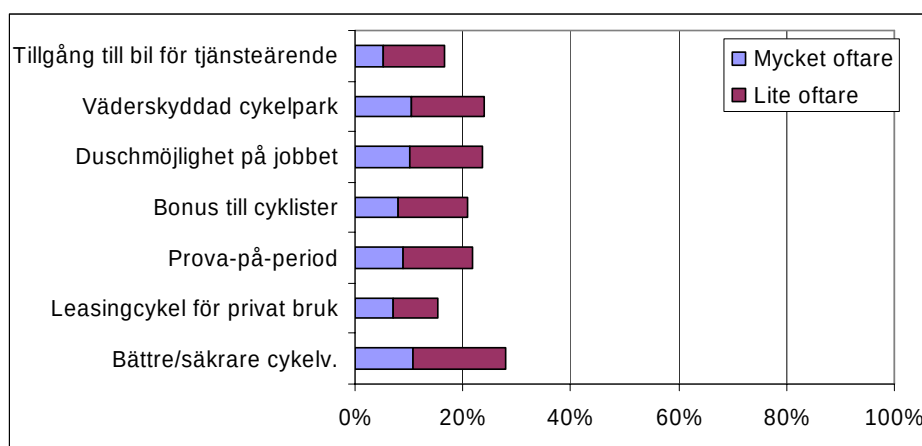


Figur 2.3 Färdmedelsfördelning från viktiga pendlingsorter för anställda i Scania's byggnader 001-099. $N_{resor}=6242$
 (Kartläggning av arbetsresor)

Digrammen visar färdmedelsfördelningen för två arbetsplatser. Astra Zeneca Gärtuna, endast de som bor i samma område som anläggningen går och cyklar till störst del. I övriga pendlingsrelationer dominerar bilåkandet. Till Scantias anläggningar (001-099) dominerar bilåkandet för de flesta pendlingsrelationer, endast de som bor i samma område går och cyklar till största del.

Sammanlagt är det 1800 anställda som kör bil till arbetet på avstånd under 5 km, vilket är ett avstånd som brukar betecknas som ett fullt rimligt cykelavstånd för de allra flesta.

På frågan om vilken åtgärd som skulle få bilisterna att börja cykla, har angetts bättre/säkrare cykelvägar som det av störst betydelse.



Figur 2.4 Andel bilister på Södertälje kommun som skulle börja cykla eller cykla oftare vid olika typer av åtgärder. N=696-710 (Kartläggning av arbetsresor)

Snöröjningen ansågs vara det största hindret för framkomligheten. Man uppfattade att snöröjningen av cykelvägarna prioriterades lägre än vägbanorna. Även utdragen sandsopning såg cyklisterna som ett problem.

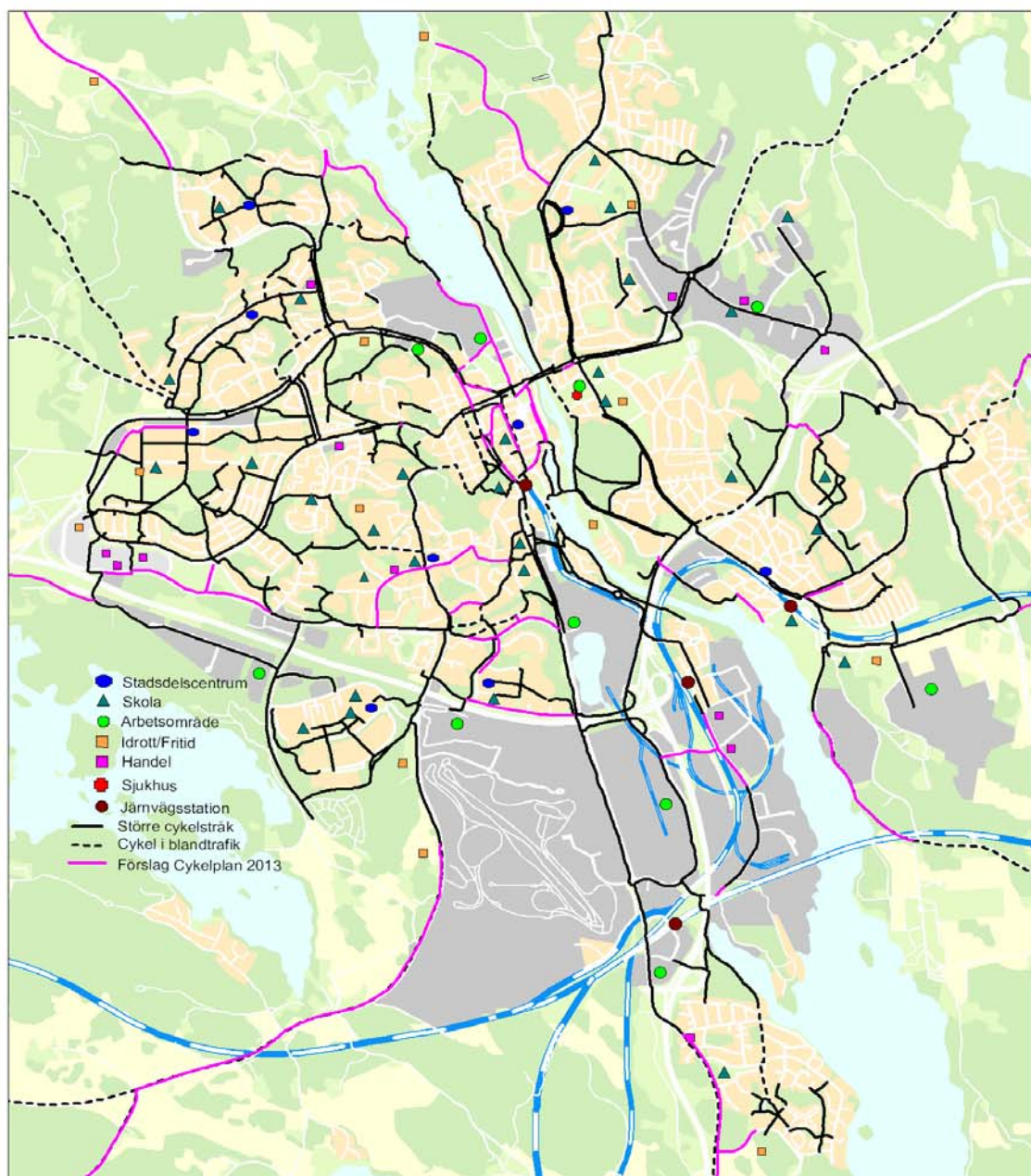
De anställda har i sina kommentarer i första hand efterfrågat nya cykelvägar till Salem, Järna och Nykvarn.

En annan resvanundersökning gjordes 2004 som inkluderade hela länet. Undersökningen sammanställdes och resulterade i en rapport 2010 (Resvanor i Södertälje kommun).

Det totala antalet resor inom och till/från Södertälje gav följande resultat på färdmedel. 59% av resorna gjordes med bil, resande till forts står för 16% av vardagsresorna, cyklande för 5% och kollektivtrafiken för 18%. Notera att skillnaden mellan könen är stor vad gäller bil- och kollektivtrafikanvändning. När det gäller cykel så är skillnaderna små.

Resor inom Södertälje kommun gav följande resultat. 60% av resorna gjordes med bil, resande till forts står för 21% av vardagsresorna, cyklande för 6% och kollektivtrafiken för 12%.

Målpunkter



Figur 2.5 Illustration av målpunkter och Södertäljes cykelnät

Kommunen bör sträva efter att arbetsresor och skolresor i hög utsträckning sker med cykel, genom att skapa bättre och säkrare länkar till större arbetsplatser och skolor.

Cykelvägnätet

I Södertälje finns ca 120 km separerad gång- och cykelväg. Kommunen har ett relativt väl utbyggt cykelnät. Cykelbanorna följer i regel huvudvägnätet för bilar, vilket är positivt ur trygghetsperspektiv. Mer gena cykelförbindelser finns också som förbinder olika områden.

De mest uppenbara bristerna i sammankopplingen av cykelnätet är att det saknas en länk i det nord-sydliga stråket, mellan Ängsgatan och Nyköpingsvägen (längs Oxbacksleden). Cyklisterna måste ta en omväg via Dalbygatan och Nygatan, vilken är en länk i blandtrafik med hög trafikbelastning.

Stadskärnan är otillgänglig för cyklister. Cyklisterna är hänvisade till blandtrafik, då separerade cykelbanor saknas. Nygatan, Köpmangatan och Järnagatan fungerar alla som cykelstråk i blandtrafik. Det finns en otydlighet i hur man som cyklist ska ta sig igenom stadskärnan och varifrån man når målpunkterna som ofta sammanfaller med Storgatan där cyklister inte är tillåtna. Även i övriga delar av Södertälje är cykelnätet svårorienterat. Bättre kontinuitet i korsningar samt en bättre cykelvägvisning skulle underlätta orienterbarheten.

Regionala cykelvägar saknas helt. För att ta sig mellan kommundelarna och utanför kommungränsen är man som cyklist hänvisad till landsvägar där trafiken är både intensiv och hastigheten för hög för att trafiksäkerhet ska uppnås.

Underhållet av cykelbanorna är bristfälligt, framförallt beläggningsunderhållet. Inventering av cykelvägarna som har gjorts visar att beläggningen på många håll är åldrad, sprucken och hålig. Belysningen är en viktig faktor för tryggheten som cyklist, även här finns brister som behöver åtgärdas. En satsning på att upprusta befintligt cykelnät är nödvändigt för att upprätthålla en god standard på hela cykelvägnätet.

Cykelbanorna är nästan uteslutande kombinerade gång- och cykelbanor, vilket kan leda till konflikter mellan gående och cyklister. Vid mycket trafik skulle separering kunna öka framkomligheten och tryggheten för cyklister och gående. Den upplevda tryggheten påverkas även av dålig belysning, halka, växtlighet, trafikerade gator med mera. Tunnlar är en otrygghetsfaktor men kan även vara ett säkrare alternativ till att passera en trafikerad gata i plan. Ett beteende som förekommit på senare tid och som skapar stor otrygghet för gående och cyklister är EU-mopeder och även bilar som färdas på gång- och cykelnätet. Detta är beteenden som måste motarbetas, men som i alla lägen inte går att bygga bort med fysiska åtgärder.

Trafiksystemet är i första hand utformat för bilisterna, vilket innebär att cyklisterna gör regelöverträdelser för att på genare och snabbare sätt ta sig fram, exempelvis vid trafiksignaler och på gångytor. Dessa beteenden är tecken på att cyklisterna måste ges bättre förutsättningar. I de äldre gaturummen kan det ofta bli svårt att få in separata cykelbanor på grund av utrymmesbrist.

Man bör därför ha med planering av cykelbanor vid all utbyggnad av vägnätet, då bra lösningar är svårt att få till i efterhand.

Geografiska förutsättningar

Avståndsmässigt har Södertälje förutsättningarna att bli en attraktiv cykelstad. Bostadsområdena ligger på bekväma avstånd från centrum, längsta avstånd är från Viksberg med 6 km. Det som talar emot är de betydande höjdskillnaderna staden har, vilket för cyklister innebär krävande ansträngningar. Speciell hänsyn till topografin måste därför tas vid planeringen av cykelnätet.

Barriärer

Större vägar som Strängnäsvägen-Ängsgatan, Turingegatan-Holmfastvägen, Oxbacksleden-Nyköpingsvägen utgör barriärer för cyklister. För att förbättra framkomligheten för cyklister är det bra om cykelvägar finns på båda sidor av vägen för att cyklisten ska slippa korsa vägen i onödan. Cykelvägarna bör göras tillräckligt breda för att dubbelriktas, vilket också bidrar till att korsningsbehovet minskar.

Ytterligare en stor barriär i Södertälje utgörs av kanalen. Denna kan passeras på tre ställen, Mälarbron, Slussbron och Saltsjöbron. Extra viktigt är att länkarna till broanslutningarna är sammanhängande och lättillgängliga.

Korsningspunkter

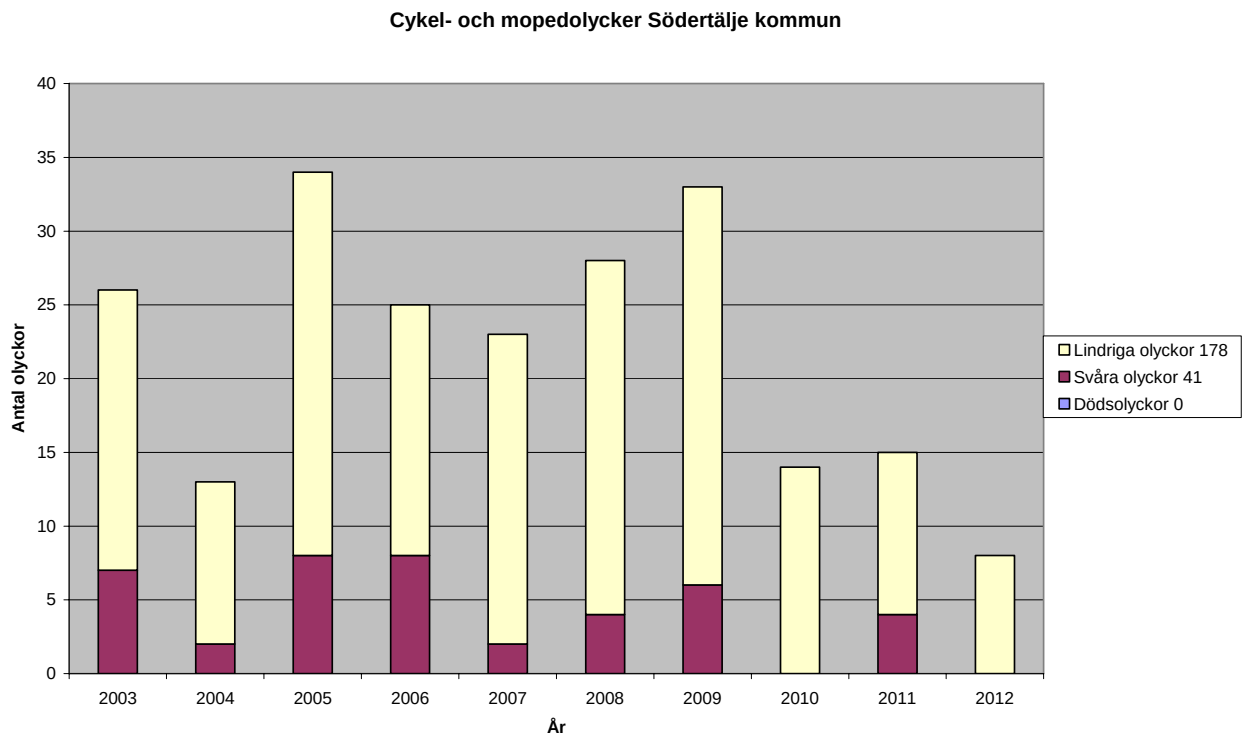
Korsningspunkter mellan gång- och cykelbana och väg är ofta dåligt anpassade för cyklister. Kantstenar som cyklister ska passera förekommer och passager där endast övergångsställen är utmärkt. Framförallt på äldre cykelvägar finns många brister, men sänkning av kantsten och anpassade cykelpassager brister även på nyare anläggningar.

Vilka trafikregler som gäller i varje enskild korsning framgår inte alltid tydligt. Detta medför dålig säkerhet, framkomlighet och bekvämlighet. För många cyklister råder oklarhet om företräde på gång- och cykelpassager, där cyklister tror att de har samma möjlighet som fotgängare i förhållande till fordonsförare. I själva verket har cyklisten alltid väjningsplikt då den passerar korsande körbanor om inte trafikföreskriften meddelar något annat. (Cykeln i staden)

Birkakorsets och Mariekällgatan/Nyköpingsgatans trafiksignaler har slingor i cykelbanorna som reagerar då det kommer en cyklist. Andra signalanläggningar saknar denna funktion. Cyklister ges då inte automatiskt grönt ljus vid parallell grön signal på körbanan, utan måste stanna för att trycka på knapp.

Olyckor

Olycksstatistiken i kommunen baseras på polisrapporterade olyckor, varpå mörkertalet för cykelolyckorna kan förväntas vara stort. En stor del av de cykelolyckor som sker är singelolyckor. Singelolyckorna som inte sällan beror på bristande cykelmiljö, anmäls i låg utsträckning. Dålig beläggning och kantstenar som är för höga är två orsaker till att man kan skada sig.



Cykelparkeringar



Bild 2.1 Cykelparkering med tak, Östertälje Station

möjligheter. Rutiner för att rensa upp skrotcyklar saknas, var på cykelparkeringarna inte ger något bra intryck. (Trafikplan)

Det råder brist på attraktiva cykelparkeringar. I stadskärnan finns cykelparkering på ett fåtal platser. För att cykeln ska vara ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen är det viktigt att cykelparkering finns i nära anslutning till målpunkterna, ofta är bilparkeringarna bättre lokaliserade än cykelparkeringarna. Cykel-parkeringsnorm vid exploatering och bygglov saknas. Befintliga cykelparkeringar saknar ofta väderskydd, belysning och fastlåsnings

Genomförande

Tekniska nämnden ansvarar för genomförandet av cykelplanen. Genomförandetiden för åtgärderna i prioritetsgrupp 1 sätts till 5 år och åtgärderna i prioritetsgrupp 2 till 10-15 år, med stöd av den grova kostnadsuppskattning som gjorts.

	Sammanlagt	Kommunens väghållaransvar	TrV väghållaransvar
Summa prioritet 1	78 650 000	46 210 000	32 440 000
Summa prioritet 2	282 097 400	63 545 000	218 552 400
	360 747 400	109 755 000	250 992 400

Objekt Cykelplan 2013, lista med kostnadskalkylering

Objekten har delats in i två prioriteringsgrupper, där objekten som getts högsta prioritet är dels sådana objekt som innebär betydande förbättring för cyklister genom bättre förbättrad säkerhet och framkomlighet. Exempel på detta är uppenbart saknade länkar som antingen tvingar ut cyklisten i blandtrafik eller där cyklisten måste ta en omväg för att åter nå cykelnätet. Arbetspendlingsstråk, skolvägar och regionala stråk har också getts hög prioritet.

		Södertälje		
Prio	Nr	Gata	Del	Kostnad
1	1	Svalängsvägen	Verkstadsvägen-Sydhamnsvägen	1 700 000
	2	Viksängsvägen västra sidan	Tältvägen-Järnvägsviadukten	700 000
	3	Dalbygatan	Ängsgatan-Forskargatan	875 000
	4	Mälaregatan	Mälarbron-Storgatan	625 000
	5	Nygatan	Oxbacksgatan-Nedre Torekällgatan	1 900 000
	6	Glasbergavägen	Grödingevägen-Nedre Egilsvägen	350 000
	7	Järnagatan	Nygatan-Ekdahlsgratan	900 000
	8	Köpmangatan (bägg sidor, enkelriktade)	Jovisgatan-Ekdahlsgratan	1 950 000
	9	Nyköpingsvägen östra sidan	Pershagsvägen-Slätthagsvägen	1 860 000
	10	Uthamnsvägen västra sidan	Balticvägen-Hertig Carls väg	840 000
	11	Sydhamnsvägen västra sidan	Tidemanns-Balticvägen	1 035 000
	12	Stålhamravägen	Nyköpingsvägen-Saltskogsvägen	3 140 000
	13	Snäckvikshamnen	Snäckviksbacken-Storgatan	1 520 000
	14	Enhörnaledens västra sida (Trafikverket)	Lina- Ridhuset	3 300 000
	15	Erikhällsgatan	Västergatan-Mariekällgatan	1 900 000
	16	Sydhamnsvägen norra sidan	Mercedes-Torpavägen	270 000
	17	Oxbacksleden	Kringelvägen-Dr Martingatan	950 000
	18	Glasbergavägen	Nedre Egilsvägen-Vretensvägen	1 000 000
	19	Förbindelse Rönninge, Tumba	Utmed fjärrvärmeledning	3 960 000
	20	Storgatan	Snäckvikshamnen-Kvarnbergagatan	1 325 000
	21	Viksängsvägen södra sida	Viksängsvägen 31 - Korpuddsvägen	740 000
	22	Mariekällgatan	Västergatan-Fribovägen	1 040 000
	23	Sätersgatan	Erikshällsgatan-Mariekällgatan	1 280 000
	24	Ågårdesvägen (bro)	Ågårdesvägen-Genetaleden	5 000 000
	25	Genetaleden	Nyköpingsvägen-Saltskogsvägen	2 020 000

Södertälje kommun, Cykelplan 2013 – 20130613

	26	Genetaleden	Saltskogsvägen-Ågårdevägen	840 000
	27	Genetaleden	Hantverkarsvägen-Coop	860 000
	28	Nyköpingsvägen/väg 525 (Trafikverket)	Trollsövägen-sjön vid Andersboda	5 835 000
				47 715 000

2	70	Holmfastvägen	Fritidsvägen-Genetaleden	880 000
	71	Enhörnaledens västra sida (Trafikverket)	Ridhuset-Malmsjöbadet	5 010 000
	72	Nyköpingsvägen	Perhagsvägen-Trollsövägen	2 100 000
	73	Kvarnbergagatan norra sidan	Forskargatan-Storgatan	880 000
	74	Birkavägen	Telgehusvägen (konstig lösning, justering?)	200 000
	75	Trollsövägen	Nyköpingsvägen-Tennisbanorna	1 725 000
	76	Storgatan	Kvarnbergagatan-Nedre Villagatan	860 000
	77	Fornhöjdsvägen	Fornhöjden Norra-Tunnel under E4-Sagovägen (bef grusad väg)	1 500 000
	78	Oxbacksgatan/Oxbacksleden	Nygatan-Nyköpingsvägen	1 400 000
	79	Eskilstunabanans gamla banvall	Hantverkarsvägen-Almnäs-Nykvarn	7 250 000
	80	Nynäsvägen	Igelstaverket-Hall	6 250 000
	81	Järnagatan	Lovisinsgatan-Nyköpingsvägen	300 000
	82	Oxbacksleden (östra sidan)	Badhusgatan-Järnagatan	320 000
	83	Klockarvägen	Prosten Linders väg-Geneta C	2 500 000
	84	Ragnhildsborgsvägen	Birkavägen-Mälarbadsvägen	3 160 000
	85	Mälarbadsvägen	Ragnhildsborgsvägen-Mälarbadet	2 860 000
	86	Linavägen	Österviksbacken-Tegelbruksvägen	3 920 000
	87	Tegelbruksvägen	Porslinsvägen-Linavägen	2 100 000
	88	Genetaleden	Högloftsvägen-Holmfastvägen	2 020 000
	89	Väg 525(Trafikverket)	Sjön vid Andersboda-Väg 57	39 992 400
	90	Fridenlundsvägen-Erikhällsgatan	Genetaleden-Västergatan	2 640 000
	91	Käggebodavägen, del 1	Viksbergsvägen-	1 680 000
	92	Käggebodavägen, del 2		3 360 000
	93	Ängsgatans västra sida	Dalgatan-Turingegatan	1 500 000
	94	Mälaregatan	Mälarbron-Jovisgatan	100 000
	95	Förbindelse Rönninge, norr om Glasberga	Glasberga-Salem	4 170 000
	96	Tvetavägen/Väg 525(Trafikverket)	Gröndal-Kallfors	41 750 000
	97	Genetaleden	Coop-Klotvägen	940 000
	98	Genetaleden	Klotvägen-Holmfastvägen	1 320 000
	99	Saltskogsvägen	Genetaleden-Saltskogs centrum	1 280 000
	100	Stockholmsvägen	Polhemsgatan-Erik Dahlbergsväg	400 000
				143 967 400

Järna				
Prio	Nr	Gata	Del	Kostnad
1	50	Storgatans västra sida	Södertäljevägen-Hagagatan	540 000
	51	Tuna industriväg	Rönnvägen-Tuna industriväg 21	1 100 000
	52	Södertäljevägen (Rv 57) (Trafikverket)	Tavestavägen-Storgatan	1 760 000
	53	Mölnbovägens (Rv57) norra sida, (Trafikverket)	Lövsta-Billsta	3 100 000
	54	Löwens väg	Vretvägen-Löwensväg 23	760 000
	55	Industrigatan	Löwensvägen-Norra Järnvägsgatan	360 000
	56	Snickarvägen	Snickarvägen 7 - Snickarvägen 1	600 000
	57	Kallforsån	Kallfors-Vattenverket-Idrottsplatsen (grus)	900 000
	58	Södertäljevägen (Rv 57) (Trafikverket)	Ullängsvägen-Väg 525	3 700 000

Södertälje kommun, Cykelplan 2013 – 20130613

59	Mölnbovägens (Rv57) (Trafikverket)	Parkvägen-Storgatan	2 820 000
			15 640 000

2	104	Ullängen	Södertäljevägen-Ullängsvägen	270 000
	105	Väg 525 (Trafikverket)	Väg 57 - Saltå	17 000 000
	106	Väg 525 (Trafikverket)	Saltå-Stav	21 920 000
	107	Väg 525 (Trafikverket)	Stav - Kyrkvägen	3 540 000
	108	Tvetavägen	Myrstugevägen-Pärlängsvägen	1 800 000
	109	Södra Järnvägsgatan	Rönnvägen-Turingevägen	3 800 000
	110	Floravägen	Blåklocksstigen - Väg 57	1 860 000
	111	Nyköpingsvägen (Trafikverket)	Turingevägen-Sandbrink	25 000 000
	112	Nyköpingsvägen (Trafikverket)	Sandbrink-Haganäs	5 400 000
	113	Nyköpingsvägen (Trafikverket)	Haganäs-gräns till Nykvarn	1 840 000
				82 430 000

Hölö

Prio	Nr	gata	Del	Kostnad
1	61	Kyrkvägen(Trafikverket)	Wijbacksvägen-Väg 525	10 400 000
	62	Centralvägen(Trafikverket)	Nyhemsvägen-Domarringsvägen	775 000
	63	Öster om järnvägen(grusväg)	Parkering-befintlig cykleväg (grus)	810 000
				11 985 000

2	114	Centralvägen (Trafikverket)	Ekbacksvägen-Norrvrå	2 500 000
				2 500 000

Mölnbo

Prio	Nr	gata	Del	Kostnad
1	64	Väg 57	Fristavägen-Balsberga (Högfors)	2 560 000
				2 560 000

2	115	Väg 57 (Trafikverket)	Väg mot Billsta - Balsberga (Högfors)	22 800 000
	116	Väg 57 (Trafikverket)	Väg mot Hanelunds gamla tomt - Allévägen	4 080 000
	117	Väg 57 (Trafikverket)	Väg mot Hanelunds gamla tomt - Gnesta	15 600 000
				42 480 000

Enhörna

Prio	Nr	gata	Del	Kostnad
1	65	Väg 522/Enhörnaleden (Trafikverket)	HPL Ekeby såg-Lillängsvägen	750 000
				750 000

2	118	Sandviksvägen (Trafikverket)	Väg mot Ehörna friluftsgård-Sandviken	10 320 000
				10 320 000

Kartor

Följande sidor innehåller kartor som pekar ut objekten geografiskt.

Karta 1 – Södertälje

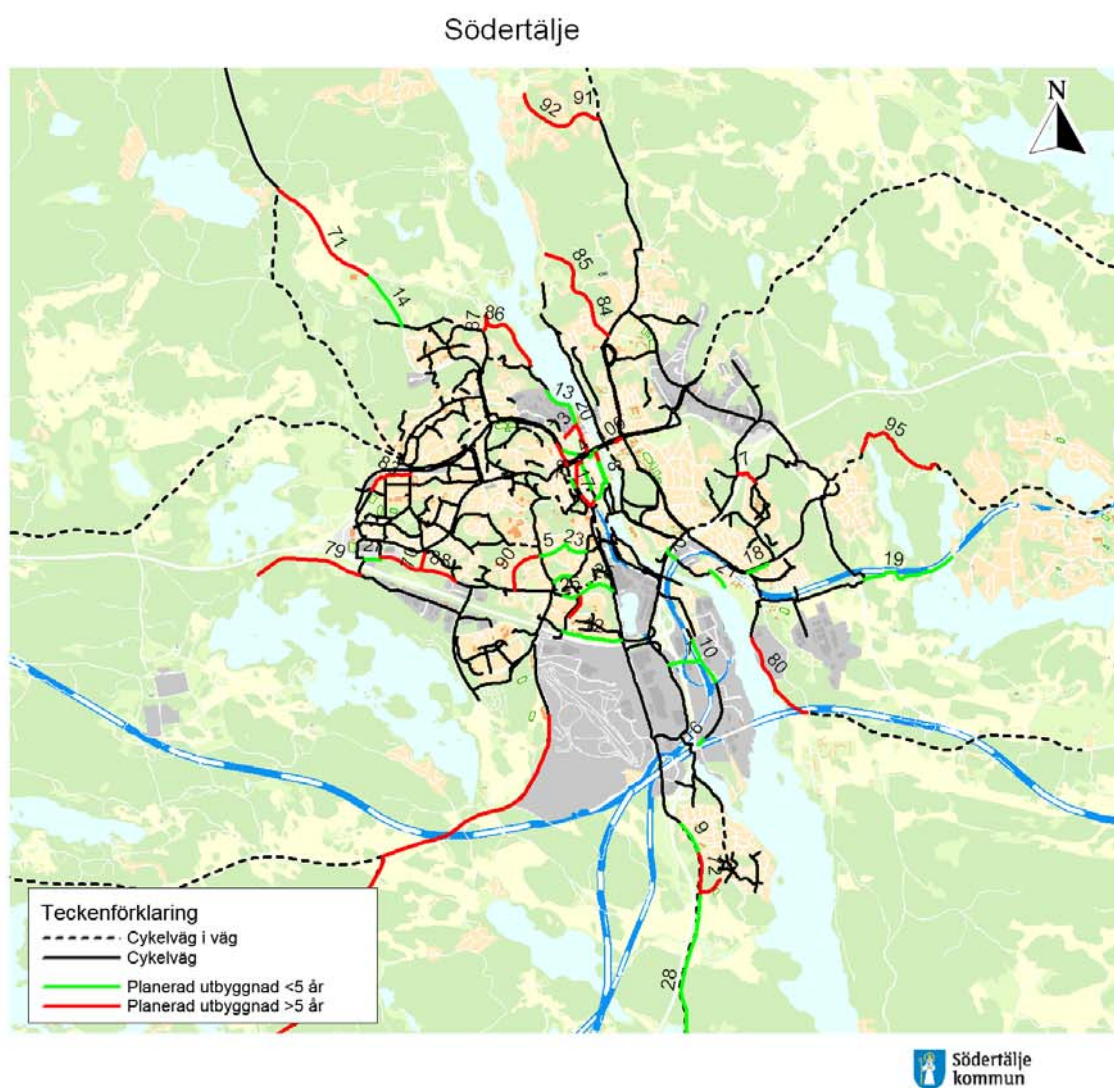
Karta 2 – Centrala Södertälje

Karta 3 – Järna

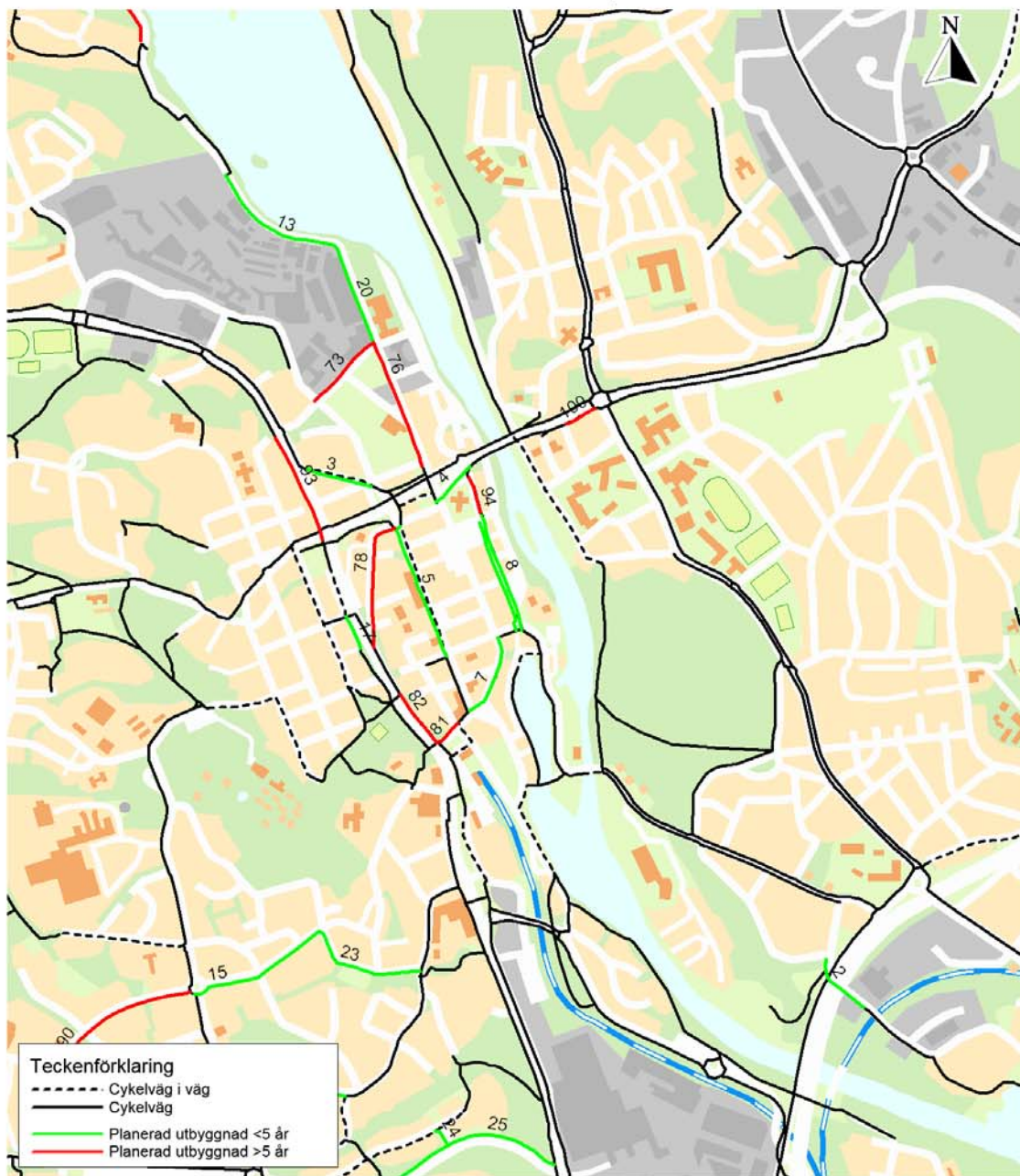
Karta 4 – Hölö

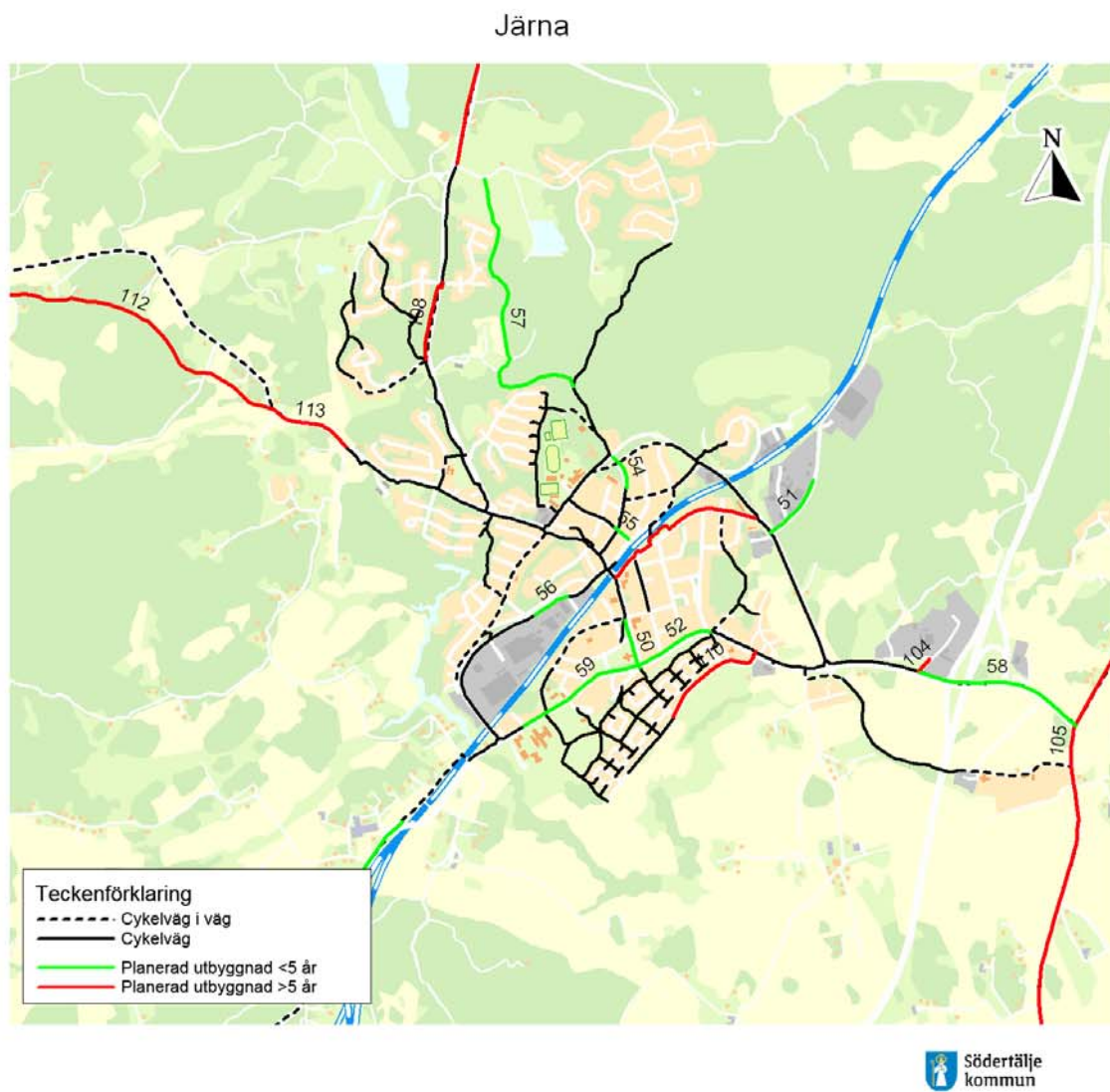
Karta 5 – Mölnbo

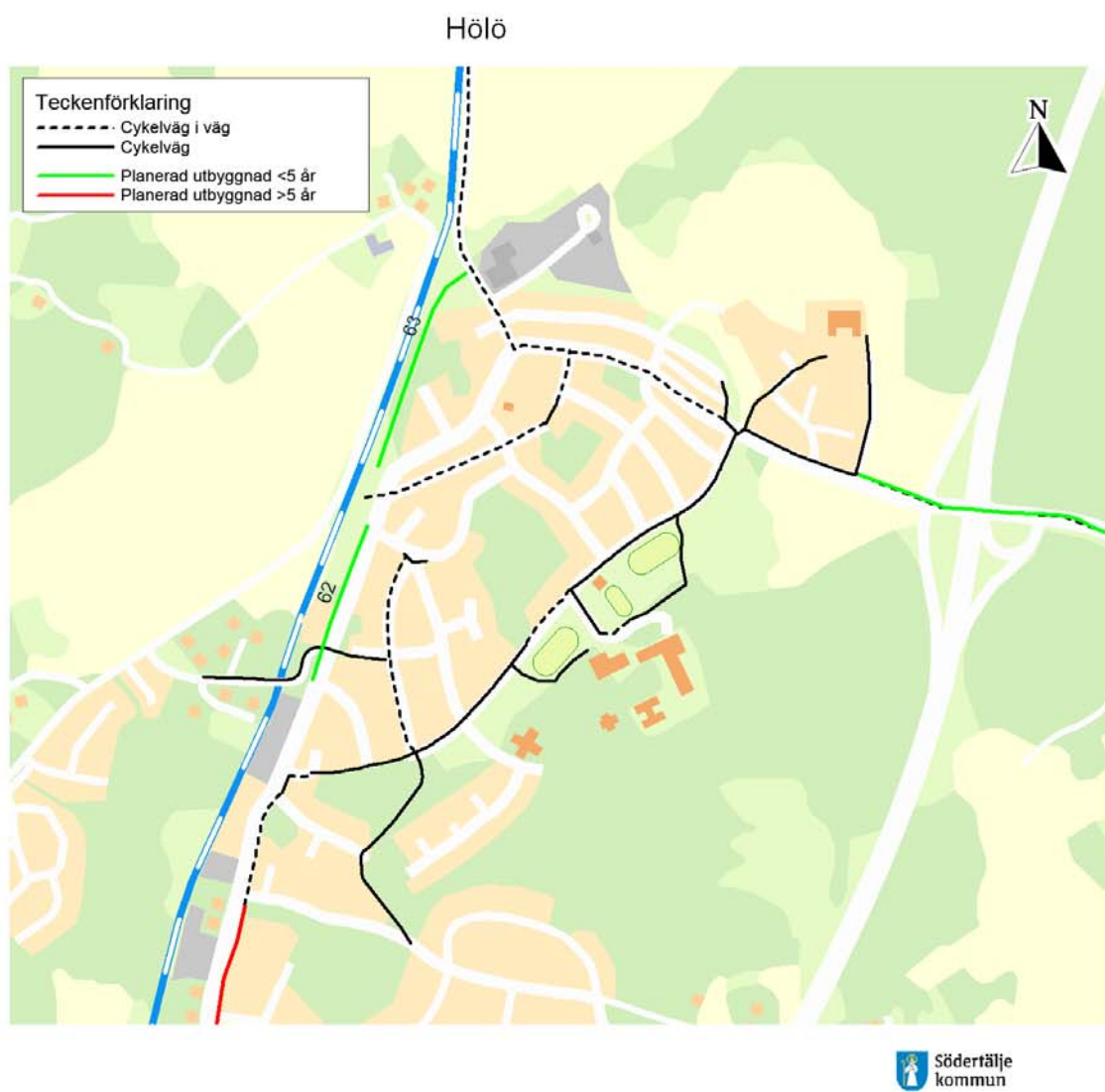
Karta 6- Enhörna



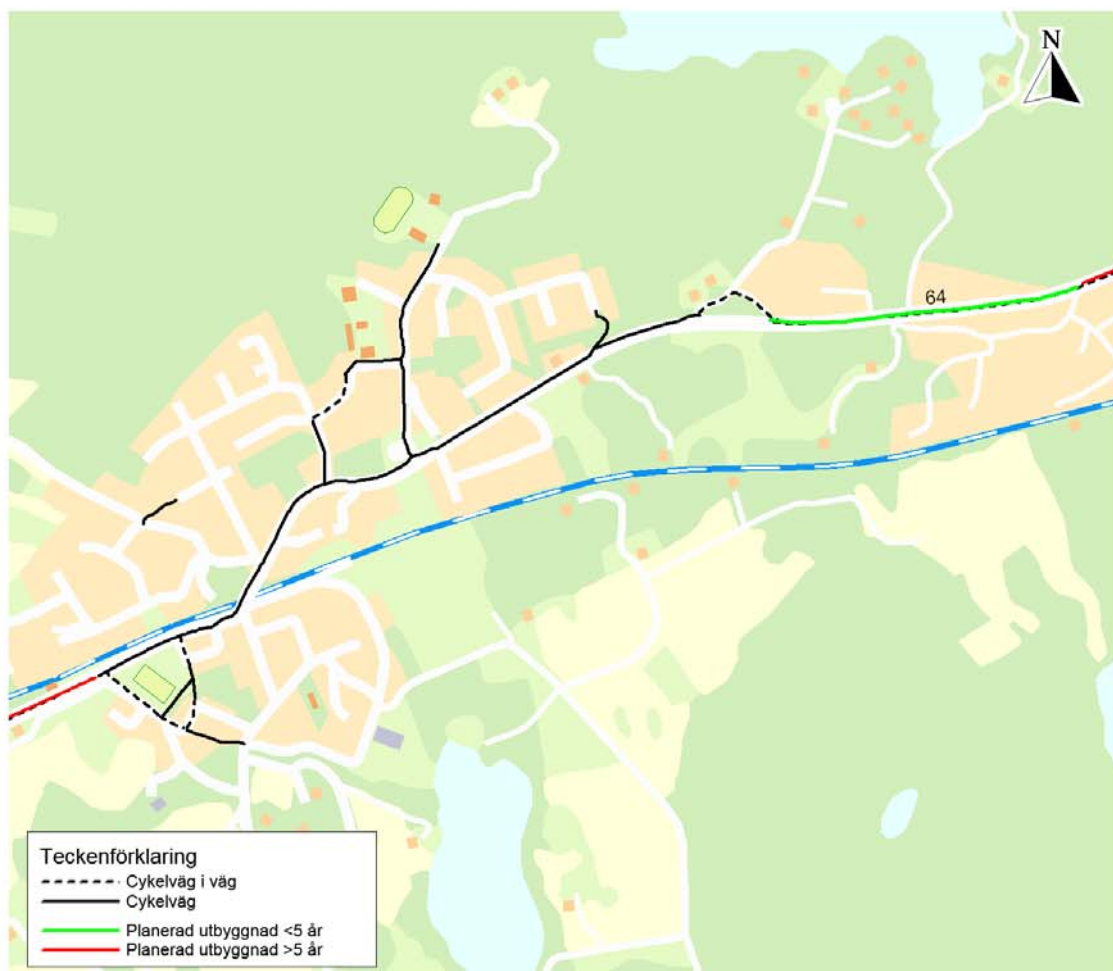
Centrala Södertälje



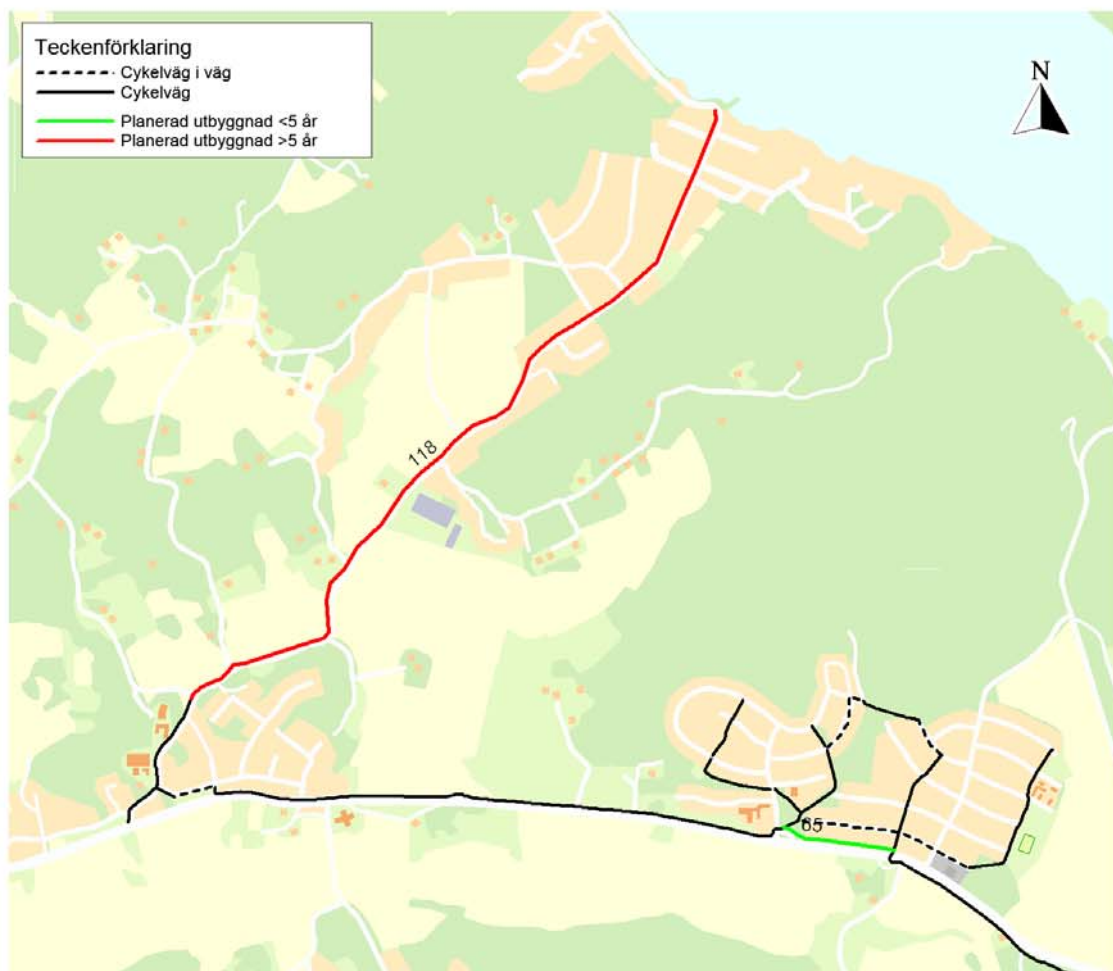




Mölnbo



Enhörna



Objektsbeskrivning

Kortare beskrivning av varje objekt.

Södertälje

Prioritet 1

1. Svalängsvägen Cykelförbindelse södra sidan.
2. Viksängsvägens Cykelförbindelse på västra sidan mellan Tältvägen och Järnvägsviadukten.
3. Cykelbana längs Dalbygatans södra sida. Förbindelse mellan Ängsgatan och GC-tunnel till Nygatan.
4. På Mälaregatan från Mälarbron till Storgatan ordnas en förbindelse diagonalt över den trädbeväxta ytan.
5. Genomgående cykelbana i centrum på Nygatans västra sida.
6. Cykelbana utmed Glasbergavägens södra sida mellan Nynäsvägen och Nedre Egilsvägen.
7. Cykelbana utmed Järnagatans norra sida fram till Nygatan, därefter som en bana i gårdsgata/gågata fram till Ekdahlsgatan.
8. Genomgående cykelbana genom centrum på Köpmangatan, på västra sidan från Ekdahlsgatan till Jovisgatan.
9. Cykelbana utmed Nyköpingsvägens östra sida mellan Pershagsvägen och Släthagsvägen. Kostnad ca 1 Mkr.
10. Cykelbana på västra sidan om Uthamnsvägen mellan Balticvägen och Hertig Carls väg.
11. Förlängning av cykelbanan på västra sidan om Sydhamnsvägen mellan Tidermanns och Balticvägen.
12. Cykelbana längs Stålhamravägens norra sida från Nyköpingsvägen till befintlig cykelväg vid Saltskogsvägen.
13. Förlängning av cykelbanan från Snäckviksbacken till Storgatan.
14. Cykelförbindelse mellan Lina och Ridhuset utmed Enhörnaledens västra sida. från befintlig gångtunnel under Enhörnaleden.
15. Cykelbana längs Erikhällsgatans södra sida för sammankoppling av cykelstråken längs Västergatan och Mariekällgatan.
16. Förlängning av cykelbanan på västra sidan om Sydhamnsvägen mellan Mercedes och Torpavägen.
17. Cykelbanan mellan Dr Martingatan och Kringelvägen kräver en stödmur för att få plats mot Oxbacksleden.
18. Förlängning av cykelbanan på Glasbergavägen från Nedre Egilsvägen till Vretensvägen.
19. Cykelförbindelse mot Rönninge-Tumba-Stockholm utmed fjärrvärmeledningen. I ÖP har föreslagits att mark reserveras utmed pendeltågsspåret och fjärrvärmeledningen Östertälje – Rönninge. ”Kartläggning av arbetsresor 2005 – Astra Zeneca, Scania och Södertälje kommun” visar att det finns ett starkt intresse, framförallt bland Astras anställda, att en cykelväg till Rönninge kommer till stånd. Kräver samordning med Salems kommun.

20. Cykelbana på Storgatan från Snäckvikshamnen till Turingelunden. Förlängning av föreslagen cykelbana i Snäckviksbacken, objekt 13.
21. Cykelbana längs Viksängsvägens södra sida mellan Viksängsvägen 31 och Korpuddsvägen.
22. Cykelbana längs Mariekällgatan mellan Västergatan och Fribovägen.
23. Cykelbana längs Sättersgatan mellan Erikshällsgatan och Mariekällgatan.
24. För att förbättra kontakten mellan Saltskog och centrala Södertälje anläggs en bro vid Ågårdevägens anslutning till Genetaleden.
25. Ny cykelbana längs Genetaleden norra sida från Nyköpingsvägen till Saltskogsvägen.
26. Ny cykelbana längs Genetaleden norra sida från Saltskogsvägen till Ågårdevägen.
27. Ny cykelbana utmed Genetaledens norr sida mellan Högloftsvägen och Wasaområdet. Alternativ till cykelväg som förbinder Genetaleden och Fritidsvägen genom skogen
28. Cykelförbindelse mellan Södertälje och Järna via väg 525. Trafikverket har våghållningsansvar, mellan Trollsjövägen och sjön vid Andersboda. ÖP har föreslagit att mark reserveras längs väg 515.

Prioritet 2

70. Holmfastvägen, kort sträcka för att binda ihop Genetaleden med befintligt cykelstråk på Holmfastvägen. Kan komma att bli överflödig om cykelbana längs Orienteringsstigen anläggs.
71. Cykelförbindelse mellan Ridhuset och Malmsjöbadet utmed Enhörnaledens västra sida.
72. Cykelbana längsmed Nyköpingsvägen mellan Perhagsvägen och Trollsjövägen.
73. Cykelbana längs med Kvarnbergagatans norra sida mellan Forskargatan och Storgatan.
74. Birkavägen, korsningen med Telgehusvägen. Tunneln har mist sin funktion, ta bort övergången i plan eller förbättra möjligheten att passera.
75. Cykelbana anläggs längs med Trollsjövägens norra sidan mellan Nyköpingsvägen och Tennisbanorna.
76. Cykelbana på Storgatan från Kvarnbergagatan till Turingelunden. Förlängning av föreslagen cykelbana i Snäckviksbacken.
77. Cykelväg från Fornhöjdsvägen till Sagovägen via tunnel under E4. Ny sträckning av befintlig gångstig. Kräver tunnelns fulla utrymme, upptas idag delvis av ledningar.
78. Cykelbana utmed Oxbacksgatans västra sida, från Nygatan till Oxbacksleden.
79. Cykelförbindelse till Nykvarn utmed Eskilstunabanans banvall mellan Hantverkarsvägen, Almnäs och Nykvarn. Bör aktualiseras vid utvecklingen av Almnäs som företags- och bostadsområde. ÖP föreslår att mark reserveras på gamla banvallen. Kräver samordning med Nykvarns kommun.
80. Cykelbana längs med Nynäsvägen från Igelstaverket till Hall.

81. Förlängning av cykelbana utmed Järnagatans norra sida från Nyköpingsvägen till Lovisinsgatan.
82. Förbättring av cykelbanan längsmed Oxbacksleden mellan Järnagatan och Badhusgatan. Plattor byts ut mot asfalt för att markera cykelbana och göra det skönare att cykla.
83. Ny cykelbana längs Klockarvägen från Prosten Linders väg till Geneta centrum.
84. Cykelbana utmed Ragnhildsborgsvägen mellan Birkavägen och Mälarbadsvägen.
85. Cykelbana utmed Mälarbadsvägen från Ragnhildsborgsvägen till Mälarbadet.
86. En förlängning av cykelbanan längs Snäckviksbacken mot Lina tegelbruk utmed Linavägen.
87. Cykelbana längs Tegelbruksvägen, från Porslinsvägen till Linavägen.
88. Ny cykelbana utmed Genetaledens norr sida mellan Högloftsvägen och Holmfastvägen. Alternativ till cykelväg som förbinder Genetaleden och Fritidsvägen genom skogen. Om cykelbana byggs längsmed Orienteringsstigen så kan detta objekt komma att utgå.
89. Ny cykelbana längsmed väg 525 (Trafikverket har väghållningsansvar) mellan Sjön vid Andersboda och väg 57.
90. Cykelförbindelse längs Fridenlundsvägen, skolväg, trångt gaturum.
91. Cykelbana längs Käggebodavägen, ingår i detaljplaneläggning av Käggebodavägen (del 1).
92. Cykelbana längs Käggebodavägen, ingår i detaljplaneläggning av Käggebodavägen (del 2).
93. Breddning av befintlig trottoar längsmed Ängsgatan mellan Dalgatan och Turingegatan, trångt gaturum.
94. Väldigt trångt gaturum, anläggning av cykelfält längsmed Mälaregatan mellan Mälarbron och Jovisgatan.
95. Förbindelse till Rönninge norr om Glasbergasjön utmed befintlig grusväg. Som ansluter till Glasbergas cykelnät. Samordning krävs med Salems kommun. Problem då vägen ligger på tomtmark.
96. Cykelförbindelse mellan Södertälje och Järna via Tvetavägen och väg 525. Trafikverket har väghållningsansvar. ÖP har föreslagit att mark reserveras längs väg 515.
97. Ny cykelbana utmed Genetaledens norr sida mellan Coop och Klotvägen.
98. Ny cykelbana utmed Genetaledens norr sida mellan Klotvägen och Holmfastvägen.
99. Cykelbana längs Saltskogsvägen för trafik mot Mariekälla och centrum. Lokal förbindelse mellan Förmansvägen och Saltskogs centrum.
100. Översyn av cykelbana på södra sidan av Stockholmsvägen mellan Polhemsgatan och Eriks Dahlbergsväg.

Järna

Prioritet 1

50. Dubbelriktad cykelbana på Storgatans västra sida, mellan Södertäljevägen och Hagagatan.
51. Cykelbana på Tunaindustrivägs norra sida mellan Rönnvägen och Tunaindustriväg 21
52. Cykelbana utmed Södertäljevägens (väg 57) norra mellan Tavestavägen och Storgatan. Ingår i Trafikverkets arbetsplan för väg 57.
53. Cykelbana på Mölnbovägens (rv. 57) norra sida, mellan grusväg mot Lövsta och väg mot Billsta, Trafikverket.
54. Cykelbana längsmed Löwensvägs östra sida mellan Vretvägen och Löwensväg 23.
55. Cykelbana längsmed Industrigatan mellan Löwensväg och Norra Järvägsgatan.
56. Breddning av gångbana mellan Snickarvägen 1 och Snickarvägen 7.
57. Befintlig grusstig längs ån från Kallfors till Fjärilsstigen via Vattenverket ges cykelvägstandard (grusväg) med belysning. Anslutning till befintligt cykelsystem vid idrottsplatsen och anslutning till Myrstugan ses över.
58. Södertäljevägens (väg 57) norra sida, från Ullängsvägen till väg 525.
59. Cykelbana på Mölnbovägens (rv. 57) norra sida mellan Parkvägen och Storgatan. Trottoaren har breddats men inte till fullo så att en cyklist och en gående kan mötas bekvämt.

Prioritet 2

104. Cykelväg från Södertäljevägen till Ullängsvägen för fortsatt förbindelse mot Solberga via befintlig grusväg tunnel under E4. Avleda cykeltrafiken från Södertäljevägen, cykelvägvisning erfordras.
105. Cykelbana längs med väg 525 mellan väg 57 och Saltå. Trafikverket är väghållare.
106. Cykelbana på väg 525 mellan Saltå och Yttereneby (Stav). Cykling mot Ytterenhörna och Solvikskolan sker idag på landsväg med 70 km/h. Trafikverket är väghållare.
107. Cykelbana längsmed väg 525 mellan Stav och Kyrkvägen.
108. Komplettering av cykelbana längsmed Tvetavägens västra sida mellan Myrstugevägen och Pärilängsvägen.
109. Cykelbana längsmed Södra Järnvägsgatans norra sida mellan Rönnvägen och Turingevägen.
110. Cykelbana längsmed Floravägens mellan Blåklockstigen och väg 57.
111. Cykelförbindelse mellan Järna och Nykvarn (delen mellan Turingevägen och Sandbrink), cykling sker idag på landsväg med tung trafik. Trafikverket är väghållare.
112. Cykelförbindelse mellan Järna och Nykvarn (delen mellan Sandbrink och Haganäs), cykling sker idag på landsväg med tung trafik. Trafikverket är väghållare.
113. Cykelförbindelse mellan Järna och Nykvarn (delen Haganäs och gränsen till Nykvarn), cykling sker idag på landsväg med tung trafik. Trafikverket är väghållare.

Hölö

Prioritet 1

- 61. Cykelbana längsmed Kyrkvägen (Trafikverket är väghållare) mellan Wijbackvägen och väg 525 förbi trafikplats Hölö.
- 62. Cykelbana längsmed Centralvägen (Trafikverket är väghållare) mellan Nyhemsvägen och Domarringsvägen.
- 63. Cykelväg öster om järnvägen (grus) mellan stationen och väg 503.

Prioritet 2

- 114. Centralvägen söderut från Ekbacksvägen mot Norrvrå. Idag finns inga cykelvägar söderut från Hölö.

Mölnbo

Prioritet 1

- 64. Cykelbana utmed väg 57 mellan Fristavägen och Balsberga (Högfors). Trafikverket är väghållare.

Prioritet 2

- 115. Cykelbana utmed väg 57 mellan väg mot Billsta till Balsberga (Högfors). Trafikverket
- 116. Cykelbana utmed väg 57 mellan väg mot Hanelunds gamla tomt till Allévägen. Trafikverket
- 117. Cykelförbindelse till Gnesta utmed väg 57 från väg mot Hanelunds gamla tomt. Trafikverket

Enhörna

Prioritet 1

- 65. Cykelbana längsmed väg 522/Enhörnaleden mellan Storängsvägen och Lillängen. Trafikverket är väghållare, men kommunen förlänger från befintlig separerad gc, grusstandard.

Prioritet 2

- 118. Cykelbana längsmed Sandviksvägen mellan väg mot Enhörna friluftsgård och Sandviken. Trafikverket är väghållare.

Kostnader

Kostnads kalkylering av objekt

I cykelplan 2013 har följande kostnadsuppskattningar gjorts:

Beläggingsunderhåll: Vid breddning och asfaltering av befintlig gång- och cykelbana beräknas kostnaden bli 2000 kr/löpmeter.

Nybyggnad längs befintlig väg: Breddning av gångbana till 3 m bred gång- och cykelbana, med flytt av kantsten beräknas kosta 4000 kr/löpmeter.

Nybyggnad i stadsmiljö: Vid breddning av gångbana till 3 m bred gång- och cykelbana, med flytt av kantsten och vid mer komplicerade förhållanden (ex. i stadsmiljö med många anslutningar), beräknas kostnaden bli 5000 kr/löpmeter.

Nybyggnad i terräng: Vid nyanläggning av cykelbana utanför vägområdet, i terräng, beräknas ca 700 kr/kvm beroende på terrängförhållanden. Kostnaden beräknas bli 5000 kr/löpmeter

Kostnader för belysning har inte tagits med i beräkningen.

Riktlinjer för utformning

Cykelbanor och korsningspunkter

I första hand eftersträvas separata cykelbanor som har sådan sträckning att de ger högre framkomlighet än alternativa vägar där cykeltrafiken inte är separerad från biltrafiken. Vid 30 km/h (rekommenderad hastighet) kan blandtrafik accepteras.

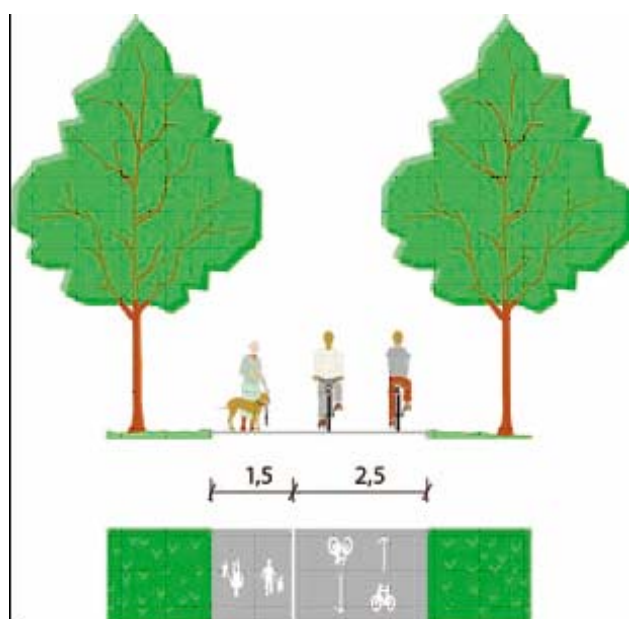


Bild 4.1 Separering på gång- och cykelbana (Cykeln i staden)

Vid utformning av korsningar är det viktigt att vara tydlig med vilka trafikregler som gäller. Väjningsplikt för cyklisten gäller alltid mot korsande trafik då cyklisten lämnar en cykelbana. Vid oreglerade korsningar ska cykelbanan därför avslutas innan korsning. Dubbelriktade cykelbanor ska undvikas i högerreglerade korsningar och i cirkulationsplatser, där regelverket blir svårtolkat. Vid väjningsreglerade korsningar är det viktigt att utforma korsningen och föreskriften så att väjningsplikten även innefattar cykelöverfarten. (Cykeln i staden) I korsningspunkter kan fysiska åtgärder som

upphöjd överfart eller avvikande beläggning vara sätt att sänka hastigheten i punkten. Hastigheten i korsningspunkten bör inte

överstiga 30 km/h och konfliktytan mellan gång- och cykeltrafikanter och bilförare görs så liten som möjligt. (VGU)

I korsningar där bilisterna har väjningsplikt kan cykelöverfart målas eller cykelbanan göras genomgående. På särskilt utsatta konfliktpunkter mellan bilister och cyklister kan försök göras med färgad beläggning, vilket har prövats med gott resultat i andra städer. För att upprätthålla en god komfort i korsningen ska det inte förekomma någon nivåskillnad mellan den passerande cykelbanan och körbanan. God sikt för alla trafikanter är självklart viktigt för trafiksäkerheten.

Normalbredden för en kombinerad dubbelriktad cykelbana ska vara 3 m. Vid friliggande cykelvägar eller där gaturummet medger det kan bredden utökas till 4 m för att tillåta separering av trafikantslagen. Vid busshållplatser ska cykelvägen i första hand läggas bakom busskuren för att minska konflikter mellan busspassagerare och cyklister. Vid nybyggnad av cykelbanor bör separering av gående och cyklister ske då bredden medger det (3,5 m eller mer), och där man kan anta en betydande mängd trafik eller högre hastigheter, exempelvis på regionala pendlingsstråk. Separering bör då ske genom olika beläggning eller med en kännbar separeringslinje. (Cykeln i staden)

Vid nyanläggning av cykelbanor bör korsningsutformning och belysning vara två självklara komponenter för en god standard.

Cykelparkeringar

En inventering av cykelparkeringarna vid pendeltågstationerna och vid stadsdelscentrum gjordes hösten 2006. Störst utnyttjandegrad hade Södertälje Hamn, Södertälje Centrum och Järna station. I princip saknar alla inventerade parkeringar väderskydd och fastlåsningsmöjligheter, många cykelställ är trasiga och saknar belysning. Det är viktigt att åtgärder görs i Saltskog, Hovsjö och Ronna centrum. Generellt bör en översyn av åtgärder för att lyfta cykelparkeringar vid pendeltågsstationer göras, detta för att uppmuntra cykling till kollektivtrafik. Parkeringen ska anordnas så att cyklister ges möjlighet att låsa fast cykeln och om möjligt utrustas med god belysning och väderskydd. Väderskyddade parkeringar finns vid pendeltågstationerna i Södertälje Centrum och Östertälje.

Ansvar för utplacering och iordningställande av cykelparkeringar på privat eller kommunägd mark åligger respektive fastighetsägare/förvaltare. Vid pendeltågstationerna står SL för kostnader av markarbetet, medan kommunen får bekosta utrustning samt ansvara för drift och underhåll (RIPARK). Detta innebär att för att få till bra cykelparkeringar måste kommunen utföra väl fungerande cykelparkeringar på kommunal mark, men även samverka och driva på andra förvaltare att investera i cykelparkeringar. Man bör även se till att mark reserveras för cykelparkeringar vid exempelvis infartsparkering eller gatu ombyggnader. Viktigt vid utplacering av nya cykelställ är att de ligger på strategiskt valda platser i anslutning till målpunkt och



*Bild 4.2
Cykelparkeringsskylt
(endast för digitalt
bruk)*

cykelväg för att de ska utnyttjas väl. Parkeringarna kan även förse med cykelparkeringsskylt för att annonsera parkeringen.

Övriga åtgärder

I möjligaste mån bör hinder i cykelbanan undvikas, då cyklisten kan skada sig om hindret syns dåligt samt för att renhållning av cykelbanan försvåras. I fall där biltrafik på cykelbanan är ett stort problem, kan hinder i form av pollare eller grindar övervägas. Det är då viktigt att förse hindret med tillräckliga reflexer, att hindret står på en belyst plats och att utförandet av hindret försämrare möjligheten till snöröjning så lite som möjligt.

I korsningar som är reglerade med trafiksignaler. För att cyklisterna ska slippa stanna vid varje signalreglerad korsning bör normalt följa parallella fordons gröntid. Detta måste dock prövas för varje enskild plats, då det även kan innebära försämrad säkerhet för cyklisten exempelvis vid högersvängande bilar och kraftiga lutningar.

För att underlätta för cykling bör cykelpumpar placeras på strategiska platser.

Drift- och underhåll

I takt med att gc-nätet byggs ut bör det nuvarande nätet underhållas. Faktorer som belägningsstandard, snöröjning, sandsopning, vägmarkering, skyltning och belysning har stora trafiksäkerhetseffekter och kan vara avgörande vid val av färdmedel. Det är även viktigt att träd och buskar intill cykelvägarna beskärs så att de inte utgör hinder för framkomligheten. För detta krävs medel, som bör tas med i det årliga budgetarbetet.

Tillförlitligheten till att cykelnätet fungerar oavsett väder ska vara god, vinterväghållning och barmarksunderhåll ska vara lika prioriterat som busslederna. För att upprätthålla en god framkomlighet under vintermånaderna ska snöröjningen följa den prioritetsordning som följer av ”snöröjningskartorna”.

Förslag på fortsatt arbete

Beläggningsplan

En fullständig inventering av cykelvägnätet behöver göras för att kunna göra en aktuell underhålls- och beläggningsplan. Bedömning av beläggningsstandard kan göras med hjälp av kriterierna i SKL's handbok "Bära eller brista". Cykelbanorna bör även läggas in i Tekis Gata, planeringsinstrument för gatuunderhåll.

Vägvisningsplan

Cykelvägvisning är väldigt viktig för att synliggöra våra cykelvägar, för att upplysa om bästa vägen och för att personer med dålig lokalkännedom ska kunna orientera sig. Dagens skyltar är gamla och vägvisningen är otillräcklig för att uppnå önskad funktion. Cykelvägvisningen behöver därför ses över och bytas ut. En särskild cykelvägvisningsplan bör tas fram och resurser behövs för att byta ut och komplettera skyltningen.

Uppdatering av cykelkarta

För att cykelkartan ska hållas uppdaterad bör denna revideras vart tredje år. Nybyggda objekt ska läggas till och kartans layout bearbetas så att den får en tilltalande, informativ och lättläst layout.

Trafikräkning

För att följa upp målet med att öka antal cyklister behövs årlig statistik för att fastställa vilken utveckling cykeltrafiken har. För att få ett jämförbart resultat planeras det att uppföra en permanent station för cykelräkning på Mälarbron.

Referenser

FRAMTID SÖDERTÄLJE – Förslag till ny översiktsplan 2013

Cykelplan 2006 för Stockholms innerstad, Trafikkontoret Stockholms stad, April 2006

TRAST, Trafik för en attraktiv stad, Underlag, Svenska Kommunförbundet, Stockholm 2004

Spolander K. Cykeln i transportsystemet-utvecklingsmöjligheter. December 2006

Cykeln i staden, Utformning av cykelstråk i Stockholms innerstad, Publikation 2005:4, Trafikkontoret Stockholms stad

Regionala cykelstråk i Stockholms län

Trafikplan för Södertälje stadskärna, Rapport 2005:69, Trivector Traffic, Södertälje kommun

VGU Vägars och gators utformning, VV Publikation 2004:80

RIPARK -06 Riktlinjer för SL's infartsparkeringar, AB Storstockholms Lokaltrafik, Februari 2006

Kartläggning av arbetsresor 2005 AstraZeneca, Scania och Södertälje kommun, Rapport 2005:49, Trivector Traffic, Södertälje kommun

Cykelplan 2007 för Södertälje kommun, Samhällsbyggnadskontoret, Södertälje kommun, Oktober 2007

Resvanor i Södertälje kommun, Rapport 2010:27, Trivector Traffic, Södertälje kommun

