

CYKELPLAN FÖR DANDERYDS KOMMUN 2014
BILAGA 1.

ÅTGÄRDSPROGRAM



Danderyds kommun
Tekniska kontoret, 2014-06-11
Dnr: TN 2013/0177

Projektledare: Jonas Frejd

Bitr. projektledare: Jonas Acebo

Text: Jonas Acebo

Fotografier/bilder/illustrationer: Jonas
Acebo, Jonas Frejd, Sofia Lindh, Danderyds
kommun

Innehåll

1. Om åtgärdsprogrammet	3
2. Kommunens cykelväg nät	3
2.1 Åtgärder	3
2.2 Cykelstrada – regionalt stråk Stockholm/Danderyd/Täby	5
2.3 Danderyd till Kista – ett regionalt utvecklingsstråk	7
2.4 Länsväg 262 (Edsbergsvägen)	9
2.5 Edsviksvägen från Mörby centrum till Edsbergsvägen.....	11
2.6 Skogsviksvägen till Noragårdsvägen	16
2.7 Stocksund till Enebyberg (Regionalt stråk)	20
2.8 Västra banvägen (Regionalt stråk)	25
2.9 Ösbyvägen-Stationsvägen	30
2.10 Danderydsvägen/Auravägen	34
2.11 Vendevägen	39
2.12 Idrottsparken (Stockhagsvägen till Föreningsvägen).....	44
2.13 Stockholmsvägen mellan Vasavägen och Svanholmsvägen.....	48
2.14 Stockholmsvägen och Henrik Palmes allé (Svanholmsvägen till Djursholms torg).....	52
2.15 Säkra skolvägar	56
2.16 Prioritering av cykelstråk/del av cykelstråk.....	58
2.17 Övriga stråk	59
2.18 Cykelvägnätet 2024	60
2.19 Bristfälligt utformade busshållplatser - övriga.....	61

2.20 Cykelparkeringar	61
2.21 Service till cyklister	62

1. Om åtgärdsprogrammet

Åtgärdsprogrammet redogör för behovet av mer konkreta insatser i kommunens cykelvägnät. Det handlar om alltifrån utveckling av hela stråk till mindre åtgärder såsom cykelparkeringar och korsningar. Till grund för åtgärdsprogrammet ligger av kommunen genomförda inventeringar, utredningar och besiktningar samt synpunkter som inkommit till kommunen under arbetet med cykelplanen. Ett stort fokus har lagts på åtgärder kopplade till trafiksäkerhet.

Beskrivningar av planens föreslagna åtgärder har sin utgångspunkt i 4-stegsprincipen (se Cykelplan för Danderyds kommun 2014, avsnitt 1.5). Vilket steg som specifika åtgärder ryms inom framgår av texten.

2. Kommunens cykelvägnät

Cykelvägnätet i kommunen är indelat i:

- Regionala stråk
- Huvudstråk
- Lokala stråk
- Rekreativstråk

Behovet av att förbättra/komplettera cykelvägnät är på sina håll stort och föreslagna åtgärder ryms inom 4-stegsprincipens steg 2,3 och 4, men med ett tydligt fokus på steg 3- och steg 4-åtgärder.

En utgångspunkt för åtgärder inom kommunens cykelplanering skall vara att rusta upp och förstärka det befintliga cykelvägnätet. På så sätt kan resurser fördelas så att ett trafiksäkert cykelvägnät av hög kvalitet skapas, vilket i sin tur kan kompletteras med nya stråk och länkar. Nya länkar är dock aktuella även i nuläget, men inte i samma utsträckning som åtgärder inriktade på att förbättra befintliga stråk.

Även i åtgärdsprogrammet ligger ett tydligt fokus på att prioritera regionala stråk och huvudstråk högst då dessa skall utgöra grundstommen i ett väl fungerande cykelvägnät.

2.1 Åtgärder

För att skapa en bild av behov och förslag på åtgärder i cykelvägnätet, lyfts olika stråk/avsnitt fram separat. Genom att göra så syns åtgärdsbehoven för respektive stråk/avsnitt tydligare och en prioriteringsordning (låg, medel och hög) pekar även på vilka behov som är av störst vikt för respektive stråk/avsnitt. Genom att behandla stråk separat kan även en prioriteringsordning upprättas stråken sinsemellan.

Till detta kommer ett avsnitt som behandlar anläggande av cykelbanor/GC-banor utefter skolväg. Dessa förslag redovisas i en tabell och

syns även bland de föreslagna nya stråken i den övergripande kartan över hur cykelvägnätet bör se ut år 2024 på s. 60.

Det finns andra delar av kommunens cykelvägnät som också bör lyftas fram, men där behov måste utredas vidare och där inga specifika åtgärder föreslås i åtgärdsprogrammet. Dessa delar kan mycket väl komma att behandlas närmre när cykelplanen och åtgärdsprogrammet revideras under kommande år. Detta diskuteras i ett eget avsnitt.

Vidare beskrivs konkreta åtgärder som rör cykelparkering i kommunen samt service till cyklister.

2.2 Cykelstrada – regionalt stråk Stockholm/Danderyd/Täby

Det stora flödet av pendlingscyklister som passerar genom Danderyds kommun under vardagar innebär redan idag en utmaning för kommunen. Befintliga regionala stråk är bitvis för smala och utformade så att snabbcykling utan avbrott försvåras och med delvis bristfällig trafiksäkerhet som följd. Trafikverket, Danderyds kommun och Täby kommun undersöker därför möjligheten att anlägga en snabbcykelväg, en så kallad "cykelstrada", som huvudsakligen ska vara avsedd för arbetspendling. Tanken är att cykelstradan ska knyta ihop Stockholms innerstad med målpunkter som Danderyds sjukhus, Mörby centrum, Täby centrum och Arninge centrum.

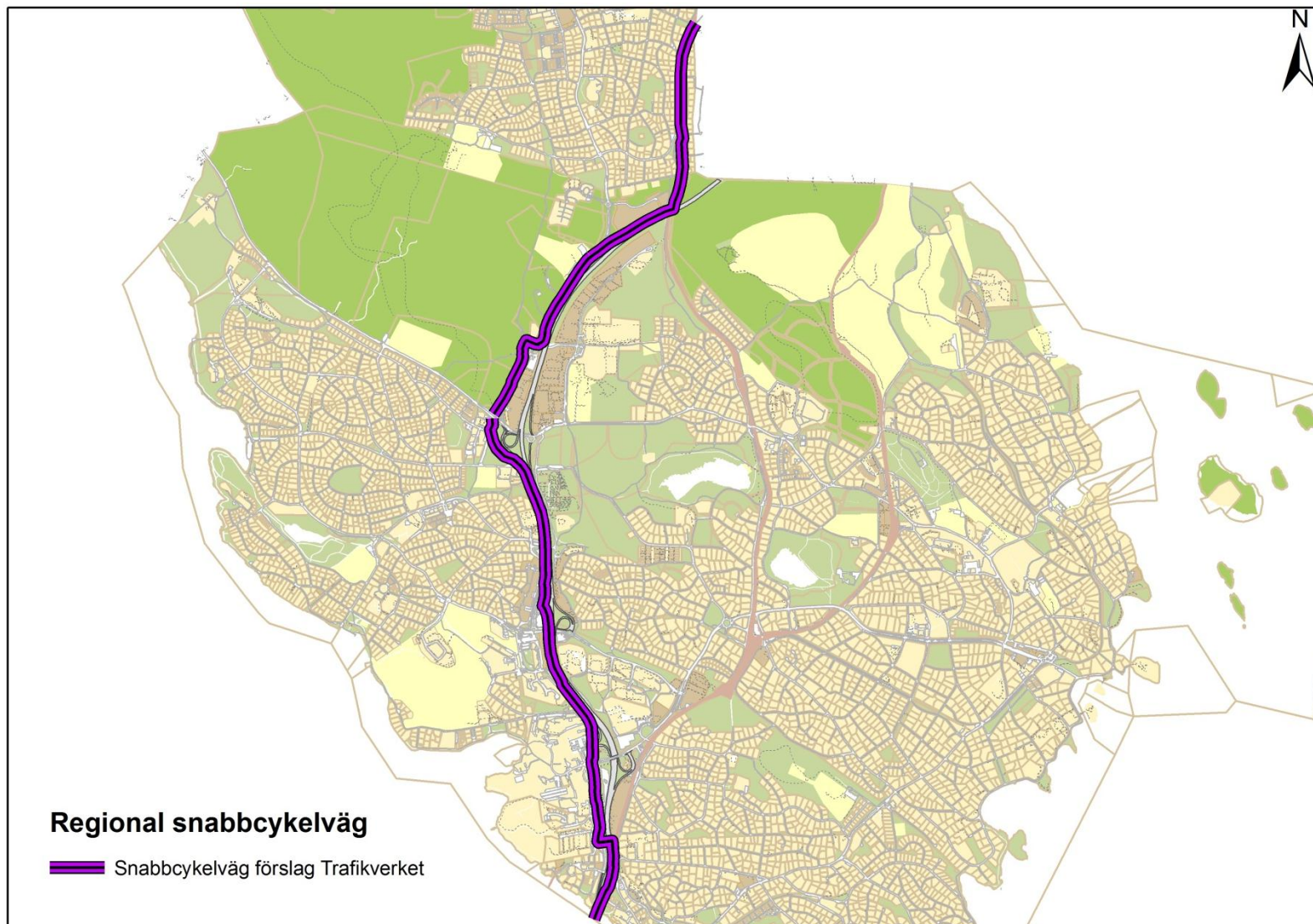
Utformningen ska vara sådan att fyra cyklister ryms bredvid varandra, två i vardera riktningen, vilket förutsätter en bredd på cirka 4,5 meter. För att snabb, säker och bekväm arbetspendling på cykel ska kunna erbjudas är det även av stor vikt att stradan utformas gent med så få korsningspunkter som möjligt.

Att stradan realiserar är av stor vikt för Danderyds kommun och den nordöstra delen av stockholmsregionen. Projektet är i sig en förutsättning för möjligheten att utnyttja potentialen i kommunens övriga cykelvägnät och

därmed cykelplanens måluppfyllnad om att cykelresor ska utgöra 20 procent av resorna år 2030. Stradan blir grundstommen i cykelvägnätet och möjliggör attraktiv pendlingscykling mellan Stockholm och den nordöstra regionssektorn. Den exakta sträckningen för stråket är i dagsläget inte fastställd och olika alternativ utreds. Förslaget till sträckning som redovisas på nästa sida är framtaget av Trafikverkets konsulter inom ramen för idéstudien "Snabbcykelstråk i norra Stockholm". I cykelplanens kartmaterial har stråket gjorts extra tydligt vilket bland annat innebär att det inte är skalenligt sett till bredd.

Cykelstradan bör, vid genomförande, betraktas som en egen kategori av cykelstråk med en egen standard på både utformning och skyltning.

Då ett genomförande av snabbcykelvägen mellan Stockholm och Täby är av stor vikt för funktionen i kommunens resterande cykelvägnät, kommer cykelstradan synas i övriga kartbilder för att synliggöra hur andra viktiga stråk ansluter till idéstudiens föreslagna sträckning.



2.3 Danderyd till Kista – ett regionalt utvecklingsstråk

För cyklister som idag vill cykla mellan Danderyd och Kista är valmöjligheterna få. De enda alternativen är att ta sig via Sollentuna i norr, vilket innebär att Edsviken måste rundas, eller genom Solna i söder via Stocksundsbron. Avståndet mellan Danderyd och Kista fågelvägen är dock betydligt kortare än dessa alternativ, men detta skulle i så fall förutsätta en länk över Edsviken.

Idén med att skapa ett cykelstråk över Edsviken är idag att betrakta som visionär men lyfts fram i Trafikverkets "Åtgärdsvalsstudie Cykel Nordost" vars syfte är att ta fram åtgärder för att förbättra förutsättningarna för cykling i Stockholms läns nordöstra kommuner. I stomnätsstrategi för Stockholms län konstateras även att stråket är av intresse ur kollektivtrafiksypunkt.

Kista är idag en viktig målpunkt för många pendlare och ett cykelstråk skulle öka tillgängligheten för cyklister till både Danderyd, Kista, Solna och Sollentuna. Efterfrågan på ett cykelstråk över Edsviken finns, vilket också syntes under vintern 2012-2013 då många cyklister valde att cykla över Edsviken då isen lagt sig.

Hur ett eventuellt nytt stråk över Edsviken faktiskt skulle kunna utformas och lokaliseras är

ingenting som lyfts i åtgärdsprogrammet. Kartan på nästa sida är därför endast till för att visa hur en cykelväg över Edsviken skulle kunna knytas an till befintligt/föreslaget regionalt cykelstråk.



2.4 Länsväg 262 (Edsbergsvägen)

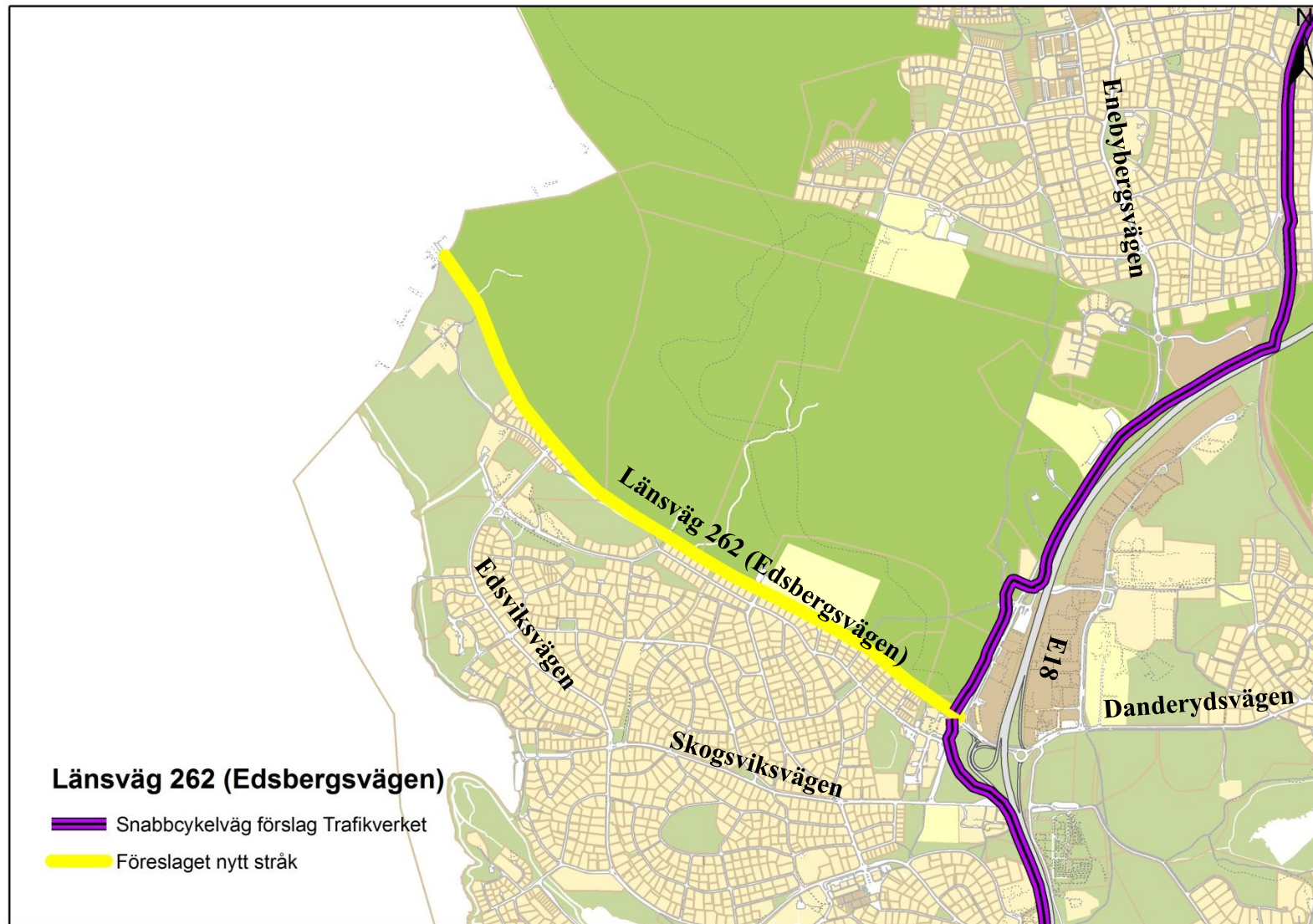
Från Enebybergsvägen och hela vägen till Sollentuna kommun saknas cykelbana utmed länsväg 262 - Edsbergsvägen. Stråket är viktigt ur ett regionalt perspektiv och idag tvingas cyklister till att antingen cykla i vägrenen på den hårt trafikerade Edsbergsvägen eller söka sig till alternativa vägar/cykelvägar som är mindre lämpade för pendlingscykling. Avsaknaden av cykelväg kan även innebära att det finns pendlare som väljer bort cykeln.

Idag är även korsningen Edsbergsvägen/Enebybergsvägen problematisk ur ett cyklistperspektiv. Endast en del av korsningen styrs av trafiksignaler och funktionen för dessa behöver optimeras (se avsnittet om regionalt cykelstråk mellan Stocksund och Enebyberg).

Edsbergsvägen är en statlig väg. Detta innebär att Trafikverket är väghållare och således ansvariga för att anlägga en eventuell cykelbana utmed vägen. I Länsplan för regional transportinfrastruktur 2014-2025 har Länsstyrelsen avsatt pengar för att anlägga en 3,6 km lång GC-bana utmed väg 262, detta i kombination med korsningsåtgärder såsom GC-tunnel och/eller cirkulationsplats.

Det är av stor vikt för berörda kommuner och regionen i övrigt att GC-banan anläggs varför en kontinuerlig dialog med Trafikverket måste hållas.

Då åtgärden innebär att ny cykelbana anläggs är den att betrakta som en steg 4-åtgärd.



2.5 Edsviksvägen från Mörby centrum till Edsbergsvägen

Edsviksvägen utgör en del av kommunens huvudvägnät och fyller en viktig funktion för kopplingen till Sollentuna samt kopplingen mellan Danderyds västra delar och centrala målpunkter. Cykelinfrastrukturen utmed vägen håller idag en varierad standard vilket bitvis påverkar framkomlighet och komfort för cyklister negativt, en synpunkt som även inkommit till kommunen från ett flertal medborgare.

I riktning nordväst från Mörby C löper GC-bana utmed Edsviksvägen som erbjuder goda möjligheter att gå och cykla. Detta förändras dock efter korsningen Edsviksvägen/Setons väg då GC-banan smalnas av till en total bredd som varierar mellan 1,5 till 2 meter fram till korsningen Edsviksvägen/Noragårdsvägen. Efter korsningen övergår GC-banan till att löpa som friliggande GC-bana och ansluter åter till Edsviksvägen ca 70 meter efter korsningen vid Branta backen. Vid korsningen Edsviksvägen/Borgenvägen upphör GC-banan helt och endast två mycket smala trottoarer löper utmed vägens sidor ända till korsningen Edsviksvägen/Skogsviksvägen. Därefter löper en trottoar på höger sida av vägen med en bredd på ca 2,2 meter hela vägen till korsningen Edsviksvägen/Edsbergsvägen. Denna

trottoar är idag inte skyltad som GC-bana vilket bör åtgärdas.

En förutsättning för att Edsviksvägen ska kunna fungera som ett större cykelstråk, är att GC-banor finns utmed hela vägen då hastigheter och trafikflöden idag är för höga för att möjliggöra säker cykling i blandtrafik. En majoritet av GC-banorna utmed Edsviksvägen är idag i stort behov av att breddas.

Utrymmet utmed Edsviksvägen är bitvis mycket begränsat vilket försvårar en breddning/anläggning av GC-bana. Dessutom trafikeras Edsviksvägen av bussar vilket ställer högre krav på vägbredd.

Trottoar finns utmed en stor del av Edsviksvägen, främst i form av GC-bana men även som smalare trottoarer. Mellan Borgenvägen och Skogsviksvägen är utrymmet så begränsat att anläggande av GC-bana skulle innebära att fastighetsmark måste köpas in. Idag finns smal trottoar utmed sträckans båda sidor. Dessa fyller dock en funktion då ett flertal fastigheter har utfarter på vägens båda sidor och det är därmed svårt att slå ihop trottoarerna på en av vägens sidor.

Ett annat alternativ är att låta stråket löpa i blandtrafik där partierna är smala. Detta förutsätter dock att hastighetsgränsen utmed

dessa avsnitt sänks till 30 km/h och att hastighetsdämpande åtgärder genomförs.

Utmed stråket finns även flera busshållplatser som är utformade så att cyklister tvingas passera mellan busskuren och vägbanan. Ny utformning av dessa busshållplatser bör prioriteras högt:

- Undangömda stigen
- Skogsvik
- Torsplan
- Borgenvägen

Vägmålning, skyltning och korsningspunkter utgör andra större brister utmed stråket. Övergångsställen finns i hög utsträckning men säkrade cykelöverfarter är ovanliga.

På grund av problematiken med begränsat vägutrymme (både på Edsviksvägen och intilliggande gator) och till viss del även den varierade topografin, är det oundvikligt att titta på komplement till stråket utmed Edsviksvägen. Den GC-bana som idag löper utmed Skogsviksvägen som en länk mellan Edsviksvägen och Enebybergsvägen kan fungera som ett alternativ för cyklister som vill nå kommunens centrala delar och stråk mot Stockholms innerstad, detta under förutsättning att standarden höjs. Skogsviksvägen behandlas därför i ett eget avsnitt.





Bristfälligt utformad busshållplats



Avsaknad av GC-bana mellan Skogsviksvägen och Borgenvägen



Friliggande GC-bana med egen belysning



GC-bana utmed Edsviksvägens norra sträckning

<i>Edsviksvägen</i>	<i>Behov</i>	<i>Steg</i>	<i>Prioritet</i>
	Breddning av GC-bana från Setons väg till Noragårdsvägen	3	Hög
	Anläggning av ny GC-bana från Borgensvägen till Skogsviksvägen	4	Hög
	Trafiksäkerhetshöjande åtgärder i korsningar	3	Hög
	Orienteringsskyltning	2	Hög
	Vägmålning (linjer, symboler)	2	Hög
	Ny utformning av busshållplatserna Skogsvik, Undangömda stigen, Torsplan och Borgenvägen	3	Hög
	Breddning av övriga sträckor utmed stråket	3	Medel

2.6 Skogsviksvägen till Noragårdsvägen

Stråket utgör en viktig tvärförbindelse mellan Edsviksvägen och det regionala cykelstråket utmed Enebybergsvägen. Då Edsviksvägen bitvis har begränsad framkomlighet för cyklister är stråket utmed Skogsviksvägen särskilt betydelsefullt och ett alternativ för pendlare från kommunens västra delar samt Sollentuna. Idag finns GC-bana utmed Skogsviksvägen men standarden varierar och är bitvis bristfällig.

Avsnittet mellan Edsviksvägen och Åsevägen är i behov av att breddas. Utrymme finns mellan GC-bana och vägbana samt mellan GC-bana och fastighetsmark som kan tas i anspråk för en breddning av GC-banan. Det är önskvärt att bredda GC-banan till 4,3 meter. Underlaget är idag lagat på flera ställen och vid en eventuell breddning är det därför motiverat att även lägga ny asfaltsbeläggning.

Från Åsevägen fram till Enebybergsvägen har GC-banan en bredd på mellan 2 och 2,5 meter vilket inte uppfyller standarden för huvudstråk, varför ett stort behov av breddning finns. Utrymmet i anslutning till GC-banan är begränsat men på motsatt sida av Skogsviksvägen finns fria ytor, varför möjlighet finns att bredda GC-banan och förskjuta vägutrymmet norrut så att vägutrymme ej behöver minskas.

För att göra stråket något genare är ett alternativ att GC-bana anläggs utmed Danarövägen mellan Skogsviksvägen och Noragårdsvägen för att sedan ansluta till det regionala stråket utmed Noragårdsvägen. Detta kräver dock att ny GC-bana anläggs då trottoarerna utmed Danarövägen idag är för smala för att rymma en GC-bana. Alternativt kan stråket ledas utmed befintlig GC-bana på Skogsviksvägen för att sedan ansluta till det regionala stråket utmed Enebybergsvägen.

Utmed stråket finns även ett behov av att se över korsningspunkter och genomföra trafiksäkerhetshöjande åtgärder samt åtgärder för att cyklister på ett smidigt sätt ska kunna korsa vägar där behov finns. Tydliga cykelöverfarer och/eller upphöjda korsningar samt varningsskyltning bör eftersträvas.

Utmed stråket finns busshållplatsen Solgården som är utformad så att cyklister tvingas passera mellan busskuren och vägbanan. Ny utformning bör prioriteras högt om stråket skall fungera som huvudstråk.

Orienteringsskyltning behövs också för att lyfta fram stråkets betydelse och funktion som länk till det regionala stråket utmed Enebybergsvägen. Väg målning behövs också i form av separering och symboler som hänvisar cyklister och gående till rätt del av GC-banan.





Avsnitt mellan Edsviksvägen och Åsevägen



Avsnitt mellan Åsevägen och Danarövägen



Danarövägen



Busshållplatsen Solgården

<i>Skogsviksvägen mellan Edsviksvägen och Noragårdsvägen/Enebybergsvägen</i>	<i>Behov</i>	<i>Steg</i>	<i>Prioritet</i>
	Bredda befintlig GC-bana mellan Edsviksvägen och Åsevägen	3	Hög
	Ny beläggning mellan Åsevägen och Edsviksvägen ut till vägkanten	3	Hög
	Bredda befintlig GC-bana mellan Åsevägen och Danarövägen	3	Hög
	Ny beläggning mellan Åsevägen och Danarövägen	3	Hög
	Trafiksäkerhetshöjande åtgärder i korsningar	3	Hög
	Orienteringsskyltning	2	Hög
	Vägmålning (linjer, symboler)	2	Hög
	Ny utformning av busshållplatsen Solgården	3	Hög
	Anlägga ny GC-bana med hög standard utmed Danarövägen mellan Skogsviksvägen och Noragårdsvägen	3,4	Hög
	Bredda befintlig GC-bana mellan Danarövägen och Enebybergsvägen	3	Medel

2.7 Stocksund till Enebyberg (Regionalt stråk)

Ett av kommunens och även regionens viktigaste cykelstråk löper från Stocksundsbron i söder vidare norrut mot Täby, via Danderyds sjukhus, Mörby centrum och Enebyberg. Sträckan trafikeras dagligen av ett stort antal cyklister, främst pendlare som reser mellan Stockholms innerstad, Danderyd samt omkringliggande kommuner.

Stråket består av GC-banor, både friliggande och i anslutning till större vägar. Standarden på stråket är generellt hög men undantag finns, främst i form av smala avsnitt, bristfälliga korsningar, bristfälligt underlag, bristfälligt utformade busshållplatser samt bristfällig vägmålning. Stråket ska kunna erbjuda cyklister en möjlighet att färdas säkert, snabbt och bekvämt vilket måste ligga till grund för stråkets utformning.

Det höga antalet cyklister utmed stråket ställer först och främst krav på att bredden på GC-banorna är tillfredsställande. Utmed en stor del av stråket är bredden idag cirka 4 meter vilket är nära den målstandard på 4,3 meter som skall eftersträvas. Bredden varierar dock och är på sina håll nere på strax under 2,5 meter. Dessa smala avsnitt finns utmed Noragårdsvägen mellan Klingstavägen och Klockar Malms väg där GC-

banan bitvis är 2,3 meter bred, samt innan Enebytorget vid cykling norrut där GC-banan är cirka 2,6 meter bred. Den smala utformningen gör det svårt att cykla fort vid möten med andra cyklister, gående och barnvagnar varför behov av breddning finns. Noragårdsvägen i sig är så pass smal att utrymme från vägbanan inte kan tas i anspråk. Ett alternativ är att köpa tomtmark utmed stråket för att få till stånd en breddning.

Den friliggande GC-banan som löper mellan Gymnasievägen och Enebyängen är idag mellan 2,5 och 3 meter bred, utrymme finns dock för att bredda GC-banan ytterligare.

Utmed stråket finns trafiksignaler vid två punkter, korsningen Enebybergsvägen/Edsbergsvägen (väg 262) samt utmed Enebybergsvägen vid Enebytorget. Korsningen vid Enebybergsvägen/Edsbergsvägen ligger under Trafikverkets ansvar. Dock skulle signalsystemet behöva anpassas bättre för cykel så att cykeltrafiken automatiskt får grönt ljus samtidigt som södergående biltrafik utmed Enebybergsvägen. På så vis kan problemet med att kliva av cykeln för att trycka på en knapp åtgärdas. Grönljusiden för cyklister bör även förlängas. En del av korsningen saknar idag också trafiksignal vilket är olyckligt.

Utmed stråket finns två busshållplatser som är utformade så att cyklister tvingas passera mellan

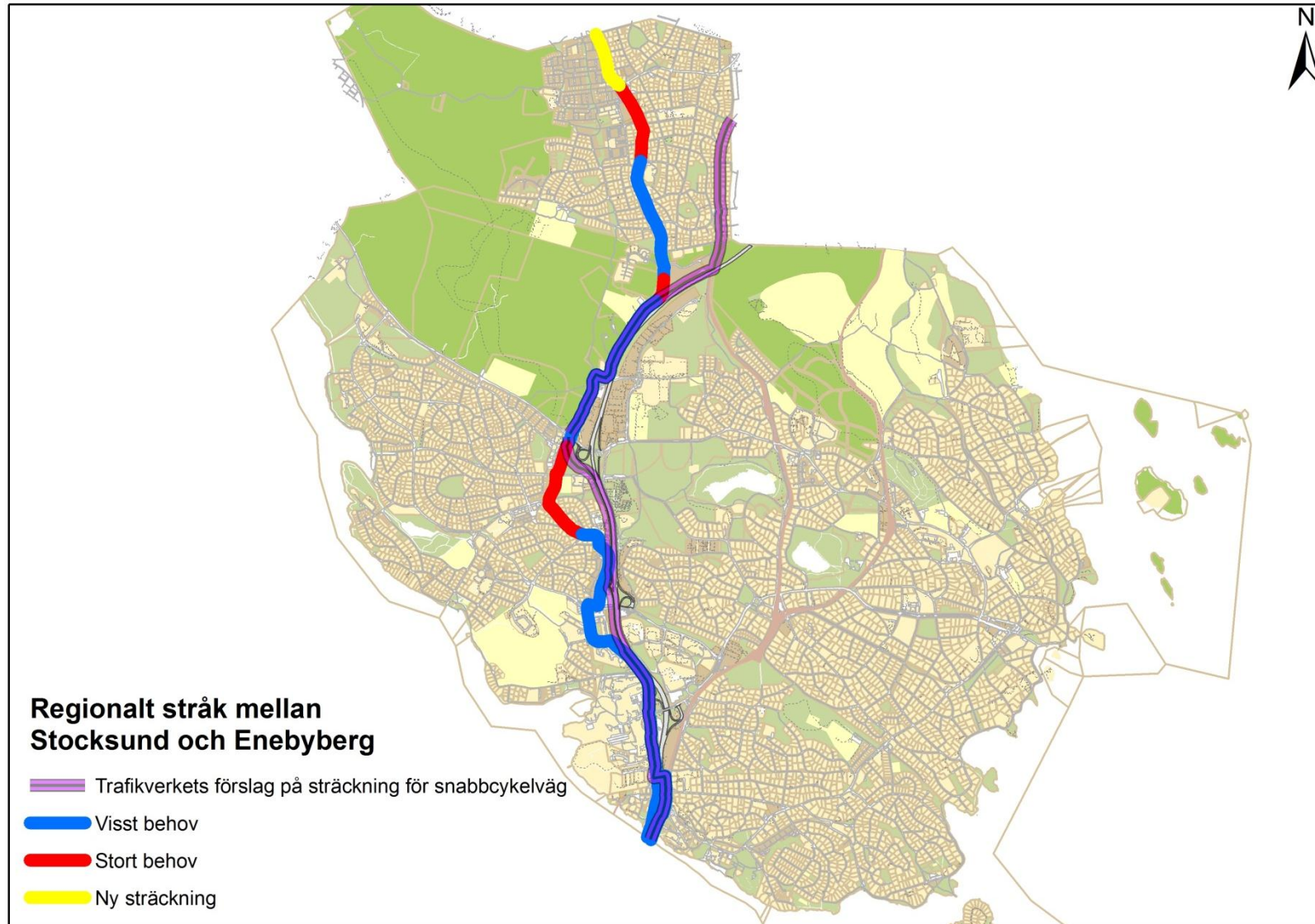
busskuren och vägbanan, Nora backe och Skolvägen. Ny utformning av dessa busshållplatser bör prioriteras högt.

Underlaget utmed stråket är förhållandevis bra. Strax innan Enebyängen vid cykling norrut återfinns dock ett avsnitt med trasig och ojämn asfalt. Utmed Gamla landsvägen finns också ett avsnitt med ojämnheter som på sikt skulle behöva åtgärdas.

Vägmålningen är generellt undermålig utmed stråket och separerande linjer mellan gående och cyklister är på många ställen nästintill utnötta. Detta gäller även symboler för cyklister och gående. Dålig separering vid platser där många fotgängare rör sig (främst Danderyds sjukhus och Mörby centrum) leder ofta till riskabla situationer där gående och cyklister blandas och konflikter uppstår.

Delar av Enebybergsvägen kommer att byggas om. Den första etappen innebär att GC-bana anläggs utmed Enebybergsvägens östra sida från Svampvägen till Gamla Norrtäljevägen. I samband med detta smalnas även bilvägen av. Den nya GC-banan kommer att hålla en standard med bredd på 4,3 meter. På sikt skall det regionala cykelstråket förläggas helt och hållet till vägens östra sida vilket innebär att korsning av Enebybergsvägen ej kommer att behöva ske.

Den planerade snabbcykelvägen överlappar en majoritet av dagens regionala stråk mellan Stocksund och Enebyberg (sett till förslaget från Trafikverket). Att snabbcykelvägen blir av skulle därför innebära att en del av stråkets större brister minskar avsevärt i betydelse, till exempel genom att den trånga sträckningen utmed Noragårdsvägen kan undvikas. Det är dock viktigt att känna till stråkets befintliga brister.





Frliggande GC-bana utmed Enebybergsvägen



Bristfälligt underlag vid Enebyängen



Bristfälligt underlag Enebybergsvägen mellan Skogsviksvägen och Edsbergsvägen



Korsning vid väg 262 (Edsbergsvägen)

<i>Regionalt cykelstråk mellan Stocksundsbron och Enebyberg</i>	<i>Behov</i>	<i>Steg</i>	<i>Prioritet</i>
	Bredda GC-bana utmed Noragårdsvägen mellan Klingstavägen och Klockar Malms väg.	3	Hög
	Trafiksäkerhetshöjande åtgärder i korsningar	3	Hög
	Förbättra/komplettera vägmålning utmed en majoritet av stråket	2	Hög
	Ny utformning av busshållplatserna Nora Backe och Skolvägen	3	Hög
	Orienteringsskyltning	2	Medel
	Bredda GC-bana utmed Enebybergsvägen mellan Askvägen och Enebytorget	3	Medel
	Behov av nytt vägunderlag strax innan Enebyängen vid resa norrut	3	Medel
	Anpassa trafiksignalsystem vid Enebybergsvägen/Edsbergsvägen så att det bättre underlättar för cyklister (Trafikverket)	2	Medel
	Bredda GC-bana mellan Gymnasievägen och Enebyängen	3	Medel
	Behov av nytt vägunderlag utmed Gamla landsvägen	3	Låg

2.8 Västra banvägen (Regionalt stråk)

Stråket utmed Västra banvägen nyttjas under vardagar i hög utsträckning av pendlingscyklister från både Danderyd och Täby. Mätningar visar att stråket är ett av de tyngst belastade i kommunen och utgör en viktig länk för den regionala cykelpendlingen. Stråket ansluter både till det regionala stråket utmed Enebybergsvägen (via Enmans väg och Sunnanängsvägen) samt till den friliggande GC-banan som i förlängningen länkas ihop med huvudstråket utmed Stationsvägen/Ösbyvägen.

Tidigare har hela Enmans väg pekats ut som ett regionalt stråk i blandtrafik, men idag ligger en förskola utmed vägen vilket gör den mindre lämpad för stora mängder cyklister, då många barn rör sig i närheten till förskolan. Stråket skall istället länkas samman med GC-banan utmed Sunnanängsvägen som i sin tur länkas samman med cykelstråket utmed Enebybergsvägen.

Trots stråkets betydelse för pendlingscyklingen i kommunen, saknas GC-bana helt utmed Västra banvägen och en kortare sträcka utmed Enmans väg innan stråket viker av, vilket tvingar cyklister att färdas i blandtrafik. Detta utgör i sig ingen allvarlig brist trafiksäkerhetsmässigt då hastighetsgränsen utmed stråket är satt till 30 km/h. Vägen är bitvis smal med hastighetsdämpande åtgärder vilket försvårar för

bilister att hålla högre hastigheter. På grund av det stora flödet av cyklister samt det faktum att många utfarter från fastigheter finns utmed stråket, är en GC-bana trots allt att eftersträva där det är möjligt, då utrymme för gående också saknas helt. Tillräckligt utrymme för att anlägga en GC-bana finns utmed delar av stråket, men på grund av närheten till järnvägen varierar utrymmet intill vägbanan kraftigt. Utmed järnvägens banvall finns idag bullerskydd uppsatta. En möjlighet skulle vara att i samverkan med SL hitta en lösning så att visst utrymme i anslutning till järnvägen skulle kunna tas i anspråk för en ny GC-bana. Vid anläggande av GC-bana skall en bredd på 4,3 meter eftersträvas då stråket är att betrakta som huvudstråk med regional funktion.

Med dagens förutsättningar bör dock en GC-bana inledningsvis anläggas från korsningen Västra banvägen/Portvägen till den punkt utmed Enmans väg där friliggande GC-bana ansluter. På så vis får cyklister och gående ett eget utrymme utmed avsnittet som bland annat innefattar en skarp kurva med begränsad sikt vilket kan vara problematiskt för cyklister i blandtrafik. Cykeltrafiken leds också bort från den del av Enmans väg där förskolan idag ligger.

Vid anläggande av den planerade snabbcykelvägen mellan Stockholms innerstad och Täby kommer denna enligt Trafikverkets

förslag, i stor utsträckning att löpa parallellt med dagens stråk utmed Västra banvägen. Detta skulle minska behovet av att anlägga en ny GC-bana utmed stråket avsevärt.

Belysningen utmed stråket är i visst behov av att utökas. Detta gäller främst utmed den friliggande GC-banan mellan Enmans väg och Stationsvägen vars omgivningar består av ängs- och skogsmark. Belysningen skulle även behöva kompletteras utmed Västra banvägen och då främst mellan korsningen vid Portvägen och Enmans väg.

Viss orienteringsskyltning finns redan utmed stråket men skulle behöva kompletteras, inte minst för att leda cykeltrafiken rätt. Det finns även ett behov av varningsskyltning för att uppmärksamma bilister på det stora flödet av cyklister i blandtrafik.

Om GC-bana anläggs utmed stråket blir även korsningsåtgärder aktuella.





Västra banvägen



Västra banvägen



Enmans väg



Friliggande GC-bana mellan Västra banvägen och Stationsvägen

<i>Västra banvägen</i>	<i>Behov</i>	<i>Steg</i>	<i>Prioritet</i>
	Trafiksäkerhetshöjande åtgärder i korsningar (under förutsättning att GC-bana anläggs)	3	Hög
	Varningsskyltning	2	Hög
	Orienteringsskyltning	2	Hög
	Belysningsåtgärder friliggande GC-bana mellan Enmans väg och Stationsvägen	2	Hög
	Ny GC-bana utmed Västra banvägen	4	Medel
	Belysningsåtgärder från korsningen vid portvägen till början av Enmans väg	2	Medel

2.9 Ösbyvägen-Stationsvägen

Ösbyvägen trafikeras i hög utsträckning av cykelpendlare från både Danderyd och omkringliggande kommuner. Utmed Ösbyvägen finns en befintlig GC-bana som varierar i standard. En av de större bristerna utmed stråket är att GC-banan inte är gen. På grund av träd som på vissa ställen växer mellan GC-bana och vägbana har skarpa kurvor bildats vid anläggande av befintlig GC-bana. Dessa kurvor är så pass skarpa att de utgör en trafiksäkerhetsrisk och begränsar möjligheten att cykla snabbt och bekvämt. Detta har lett till att många snabbcyklister istället väljer att cykla i vägbanan vilket idag inte är tillåtet utmed Ösbyvägen.

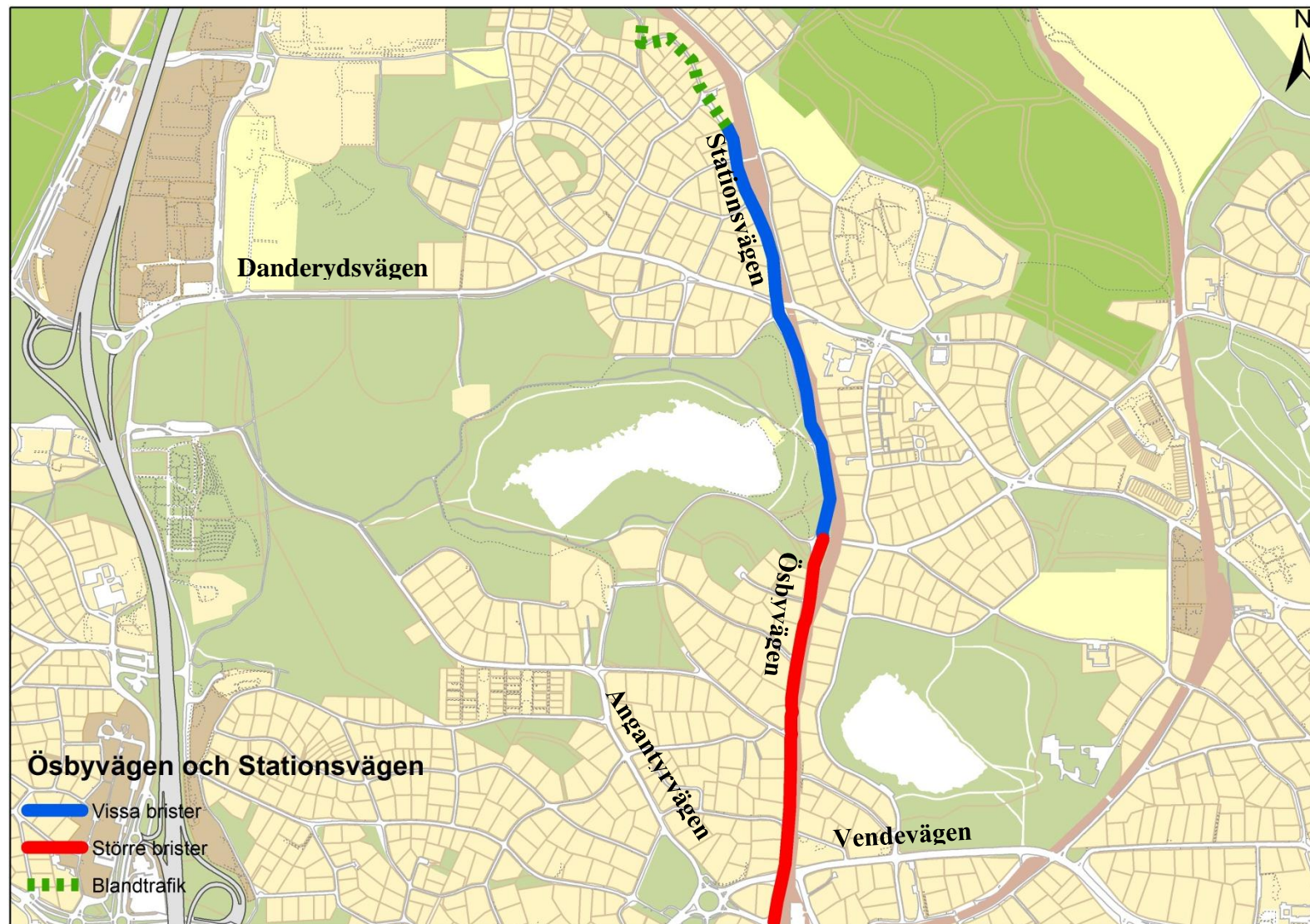
Hela stråket från Angantyrvägen norrut fram till Stationsvägen vid Roslagsbanans station Djursholms Ekeby skulle behöva få en bredd på 4,3 meter, den standard som förespråkas för kommunens huvudstråk. Idag uppgår bredden till 2,6 meter där GC-banan är som bredast. Utmed Ösbyvägen och delar av Stationsvägen är vägutrymmet begränsat vilket försvårar en breddning utifrån dessa mått. Breddning är dock möjlig om mark intill den östra delen av GC-banan kan tas i anspråk. Denna lösning förutsätter dock att en överenskommelse kan nås med SL vars mark ansluter till GC-banan utmed järnvägen.

Delar av stråket är upplyst med separata belysningsstolpar utmed friliggande GC-banor. Där GC-banor löper intill vägbana finns idag endast gemensam belysning för biltrafik och cyklister/gående. Separat belysning för GC-bana bör finnas för att göra stråket säkrare och öka tryggheten.

De träd som står i vägen utmed GC-banan bör om möjligt tas ned för att GC-banan ska kunna rätas ut. Ett alternativ är även att låta cyklister som håller högre hastigheter cykla på vägbanan i blandtrafik vilket i hög utsträckning redan sker. På så vis avlastas GC-banan och framkomligheten utmed stråket höjs. Idag finns heller ingen skiljelinje som separerar gående och cyklister utmed stråket, vilket dock bör finnas efter en eventuell breddning då många cyklister håller höga hastigheter.

Stråket omfattar få korsningar, dock bör åtgärder genomföras vid dessa för att cyklister och gående ska kunna passera säkert och smidigt. Ett exempel är korsningen Stationsvägen/Danderydsvägen.

Stråket är ett av kommunens viktigaste med höga cykeltal dagligen vilket syns i mätningar som utförts av kommunen. Då en stor del av cyklisterna kommer in i Danderyd från Täby, fyller stråket en viktig funktion ur ett regionalt perspektiv.





Avsnitt utmed Ösbyvägen i behov av att rätas ut



Avsnitt utmed Ösbyvägen i behov av att rätas ut



Friliggande GC-bana vid korsningen Ösbyvägen/Bråvallavägen

	<i>Behov</i>	<i>Steg</i>	<i>Prioritering</i>
<i>Ösbyvägen/Stationsvägen (Anganturvägen till Djursholms Ekeby station)</i>			
	Räta ut befintlig GC-väg på Ösbyvägen	3	Hög
	Bredda befintlig GC-bana till 4,3 meter från Anganturvägen till Bråvallavägen	3	Hög
	Trafiksäkerhetshöjande åtgärder i korsningar	2,3	Hög
	Vägmålning (linjer, symboler)	2	Hög
	Orienteringsskyltning	2	Hög
	Bredda befintlig GC-bana till 4,3 meter från Bråvallavägen till Djursholms Ekeby station	3	Medel
	Belysningsåtgärder för GC-bana som löper intill vägbana	3	Medel
<i>Alternativ lösning</i>	Erbjuda möjlighet att cykla i blandtrafik från Anganturvägen till Djursholms Ekeby station	2	Medel

2.10 Danderydsvägen/Auravägen

Utmed Danderydsvägen/Auravägen mellan Djursholms torg och Enebybergsvägen/Edsbergsvägen löper GC-bana i ett nästan helt sammanhängande stråk och bildar en tvärförbindelse mellan några av kommunens mest trafikerade cykelvägar såsom Enebybergsvägen, Ösbyvägen och Vendevägen. Stråket täcker in en stor del av Djursholm och har därmed stor betydelse både för tillgängligheten lokalt i kommundelen såväl som för tillgängligheten till och mellan andra viktiga cykelstråk.

GC-banan utmed Danderydsvägen/Auravägen växlar mellan att löpa kant i kant med vägbanan och att löpa som friliggande GC-bana. Merparten av stråket är lokaliserat utmed samma sida av Danderydsvägen/Auravägen med undantag för ett avsnitt mellan Enebybergsvägen och Rinkebyvägen. Korsningen där GC-banan övergår från att löpa utmed Danderydsvägens norra sida till den södra, är en svag länk i stråket och behöver få en utformning som bättre medger säker överfart för cykel, något som idag inte finns.

En liten del av stråket går i blandtrafik på Niordvägen. Detta bedöms inte utgöra något problem då gatan är smal och löper i villakvarter. Ett alternativ är dock att den befintliga trottoaren

som löper utmed Danderydsvägen mellan Fenjavägen och Niordvägen, breddas och omvandlas till GC-bana.

Standarden på GC-banan är generellt god med en bredd som ligger runt tre meter med några mindre avvikelser. Detta uppfyller dock inte helt de krav på standardutformning som ska utmärka ett huvudstråk varför ett visst behov av breddning trots allt föreligger. Dock finns andra åtgärdsbehov utmed stråket som bedöms ha högre prioritet, däribland åtgärder kopplade till belysning, korsningar, utformning av busshållplatser och vägmålning. Vägbeläggningen utmed större delen av stråket är tillfredsställande, dock skulle ny beläggning behövas utmed sträckan mellan Östra Valhallavägen och Norrängsvägen där asfalten är sliten med en del större sprickor.

Målade cykelöverfarter förekommer vid en majoritet av korsningspunkterna, dock finns ett behov av att genomföra trafiksäkerhetshöjande åtgärder, till exempel genom upphöjda korsningar och varningsskyltning.

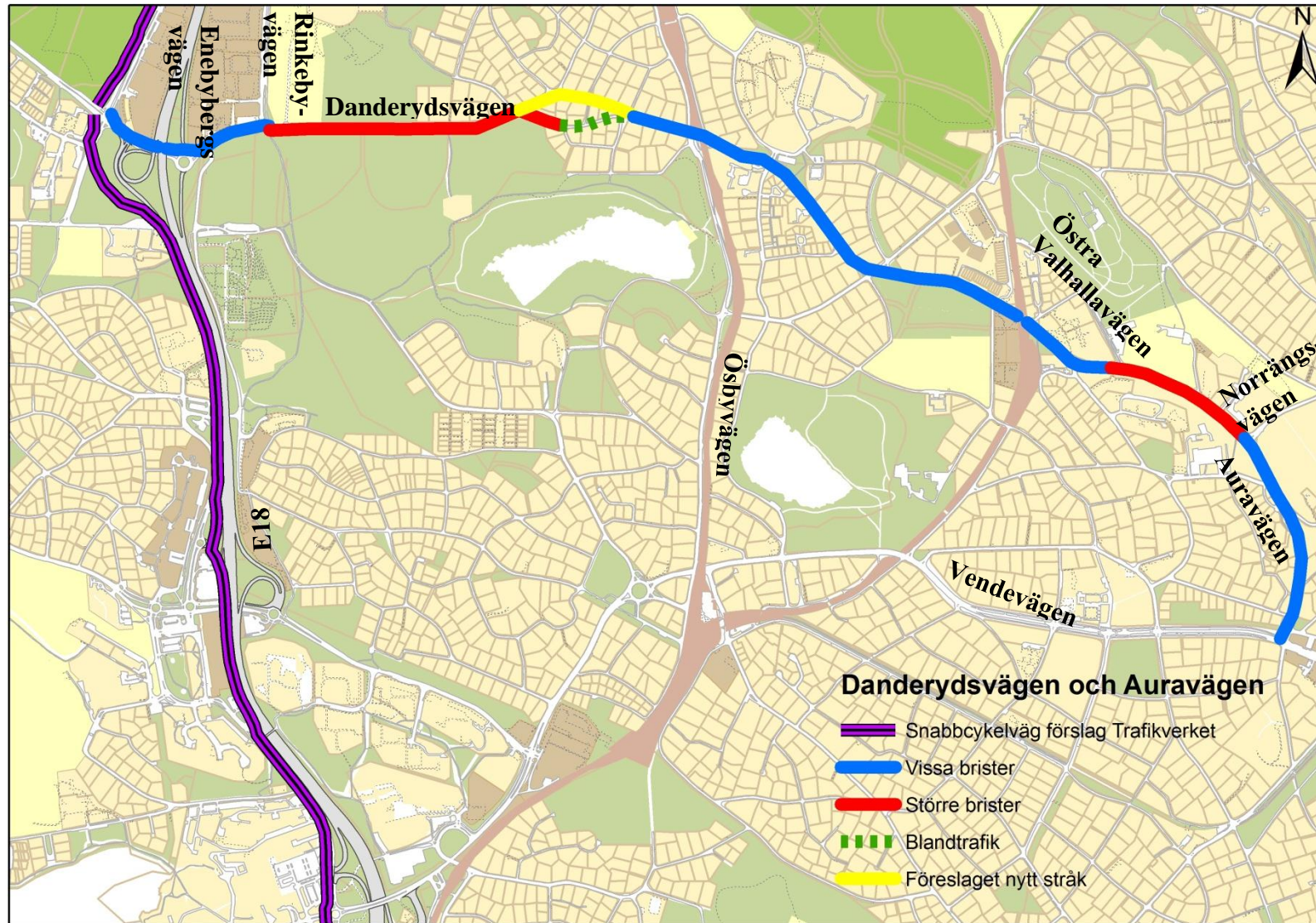
Belysningen är delvis bristfällig utmed stråket. Detta gäller främst för de avsnitt där GC-banan är friliggande. Vägbelysningen är i regel lokaliserad på motsatt sida om vägbanan i förhållande till GC-banan, vilket leder till att denna också lyses upp svagast. När GC-banan dessutom är friliggande,

ökar avståndet till belysningsstolparna ytterligare. Störst är behovet av belysningsåtgärder utmed avsnittet mellan Rinkebyvägen och Fenjavägen. Omkringliggande jordbruksmark innebär även en brist på andra typer av ljuskällor i stråkets omgivning varför kvaliteten på vägbelysningen är särskilt viktig både ur ett trafiksäkerhets- och trygghetsperspektiv.

Utmed stråket finns två busshållplatser som är utformade så att cyklister tvingas passera mellan busskuren och vägbanan, Svitiodsvägen och Lillkalmarvägen. Ny utformning av dessa busshållplatser bör prioriteras högt.

Vägmålning förekommer i väldigt liten utsträckning utmed stråket vilket bör åtgärdas för att skapa goda förutsättningar att både cykla och gå säkert.

Orienteringsskyltning finns idag i begränsad utsträckning utmed stråket och ett stort behov finns av att utöka denna.





Friliggande GC-bana utmed Danderydsvägen



Tydligt målad cykelöverfart där bilister måste lämna företräde



GC-bana med gott om utrymme



Bristfälligt utformad busshållplats

<i>Danderydsvägen/Auravägen</i>	<i>Behov</i>	<i>Steg</i>	<i>Prioritet</i>
	Ny belysning mellan Rinkebyvägen och Fenjavägen	2	Hög
	Vägmålning (linjer, symboler)	2	Hög
	Trafiksäkerhetshöjande åtgärder i korsningar	2,3	Hög
	Ny utformning utav busshållplatserna Svitiodsvägen och Lillkalmarvägen	3	Hög
	Orienteringsskyltning	2	Hög
	Ny/kompletterande belysning utmed övriga delar av stråket	2	Medel
	Breddningsåtgärder utmed hela stråket	3	Medel
	Ny asfaltsbeläggning utmed Danderydsvägen mellan Östra Valhallavägen och Norrängsvägen	3	Medel
	Bredda trottoar och anlägg GC-bana utmed Danderydsvägen mellan Fenjavägen och Niordvägen	3	Medel

2.11 Vendevägen

Vendevägen utgör idag ett av kommunens huvudstråk för cykel och har vid mätningar visat på höga flöden av cyklister, främst under rusningstid.

GC-bana löper på båda sidor av vägen från Djursholms torg till korsningen Vendevägen/Mörbyleden. Utrymmesmässigt är GC-banorna tillfredsställande med en bredd som ligger mellan 3 till 3,5 meter. Framkomligheten är dock begränsad på grund av bristande underlag utmed en majoritet av stråket. Sättningar i marken, brunnar och rotsystem från närliggande träd har bidragit till att GC-banan är ojämn och sprucken. Till detta kommer även annan typ av slitage som skapat ojämnheter och hål i asfalten.

Den västra GC-banan utmed sträckan mellan rondellerna vid Mörbyleden och Angantyrvägen har åtgärdats under hösten 2013 med ny asfaltsbeläggning, målade symboler och skiljelinje för cykel/gående. Motsvarande sträckning på den östra sidan av Vendevägen bör på sikt också få ny beläggning.

Efter rondellen vid Angantyrvägen i riktning mot Djursholms torg är underlaget på GC-banan också i behov av att rustas upp. Asfalten är nött och det finns många skarvar efter olika lagningar som kan

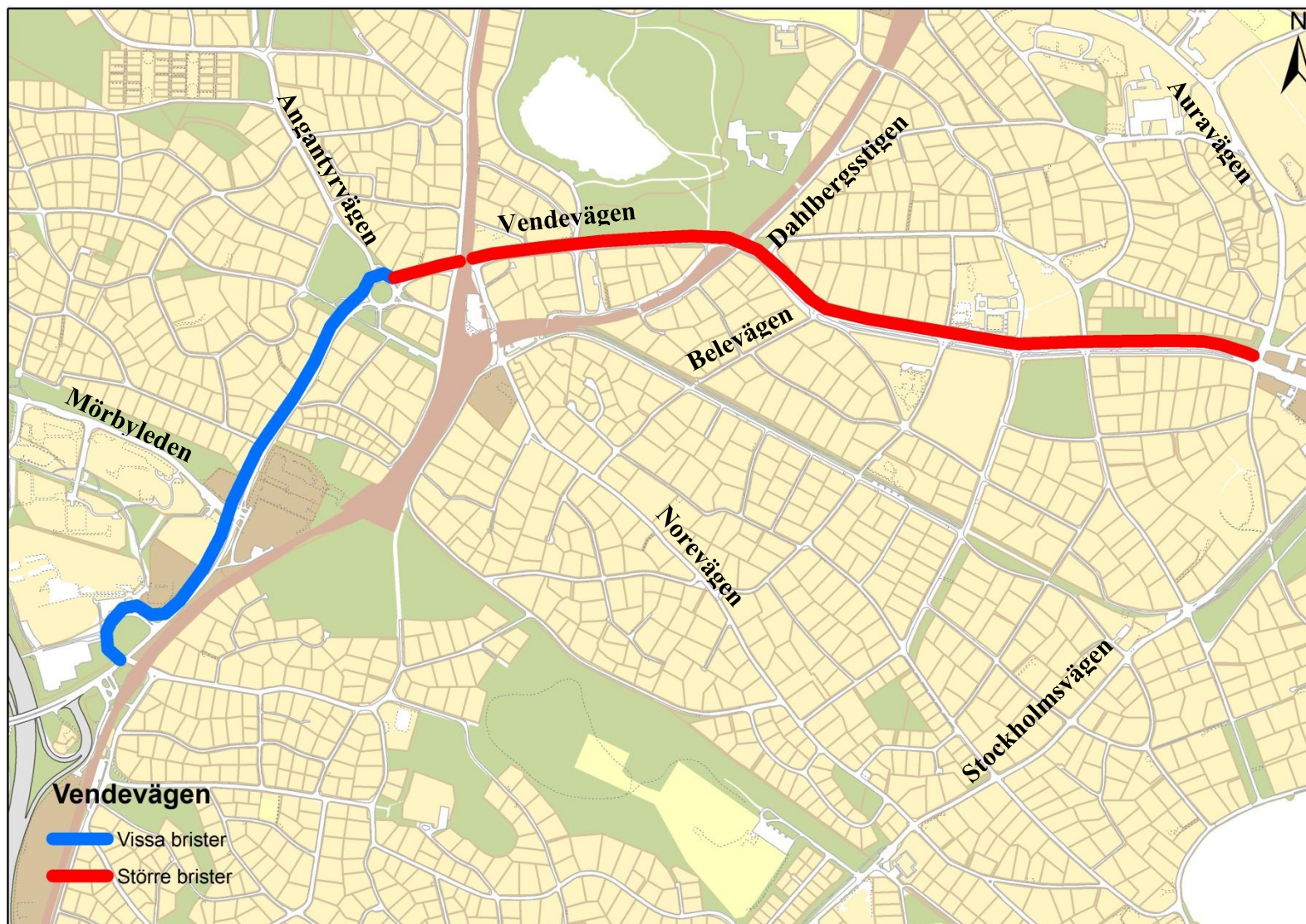
upplevas som störande för cyklister. Väg målningen är dessutom sliten och otydlig.

En sektion av Vendevägen som är i större behov av upprustning är sträckan mellan Belevägen och Auravägen. Kvaliteten på de båda GC-banorna är här undermålig. Sättningar i marken har lett till att asfalten är gropig och utmed sträckan finns även många träd i anslutning vars rötter har tryckt upp asfalten. På flera ställen finns även brunnar kring vilka asfalten sluttar, samt större sprickor som bitvis är flera centimeter breda. Sammantaget finns ett stort behov av att rusta upp de båda GC-banorna för att cyklister ska kunna ta sig fram säkert och bekvämt, vilket inte är möjligt i nuläget. Till detta kommer även ett behov av att genomföra trafiksäkerhetshöjande åtgärder i korsningspunkter, belysningsåtgärder utmed de båda friliggande GC-banorna, ny vägmålning utmed en majoritet av stråket samt utöka orienteringsskyltningen utmed hela stråket.

Vendevägen i sin helhet bör prioriteras högt när det gäller underhåll. Cykelstråket är av stor vikt för kommunen och knyter ihop målpunkter som Djursholms torg och det regionala cykelstråket utmed E18 vid Danderyds sjukhus. Dessutom ansluter det till Mörbyleden som fungerar som länk mot Mörby C. Utöver bristande underlag blir delar av stråket nära Djursholms torg, lätt täckt av löv från närliggande träd. Under hösten utgör detta en risk för cyklister och försämrar

framkomligheten vilket även påverkar gående varför särskilt stor vikt bör läggas vid att hålla stråket rent vid dessa tider.

Utmed stråket finns fyra busshållplatser som är utformade så att cyklister tvingas passera mellan busskuren och vägbanan, Vendevägen och Surtvägen (båda riktningarna). Ny utformning av dessa busshållplatser bör prioriteras högt.





Avsnitt utmed Vendevägen mellan Belevägen och Djursholms torg



Avsnitt utmed Vendevägen mellan Belevägen och Djursholms torg



Avsnitt utmed Vendevägen mellan Angantyrvägen och Dahlbergsstigen



Bristfällig lokalisering på busshållplatser Vendevägen (Båda sidor)

<i>Vendevägen</i>	<i>Behov</i>	<i>Steg</i>	<i>Prioritet</i>
	Ny asfaltsbeläggning mellan Belevägen och Djursholms torg	3	Hög
	Belysningsåtgärder mellan Belevägen och Djursholms torg	2	Hög
	Trafiksäkerhetshöjande åtgärder i korsningar	2,3	Hög
	Vägmålning (linjer, symboler)	2	Hög
	Orienteringsskyltning	2	Hög
	Ny utformning av busshållplatserna Vendevägen och Surtvägen	3	Hög
	Ny asfaltsbeläggning mellan Angantyrvägen och Belevägen	3	Medel
	Belysningsåtgärder övrigt stråk	2	Medel
	Breddning av GC-banor utmed hela stråket	3	Låg
	Ny asfaltsbeläggning utmed den östra GC-banan från Angantyrvägen till Mörbyleden	3	Låg

2.12 Idrottsparken (Stockhagsvägen till Föreningsvägen)

GC-banan utmed Stockholmsvägen varierar kraftigt i standard. Från Djursholms torg till korsningen Svanholmsvägen är utformningen på GC-banan tillräckligt god för att fungera som huvudcykelstråk. Resterande sträcka från Svanholmsvägen till Sikreno är besvärligare, främst på grund av brist på utrymme vilket gör att gående och cyklister bitvis tvingas dela på en GC-bana, vars bredd på vissa ställen endast mäter 1,7 meter.

Trots att Stockholmsvägen är en del av det kommunala huvudvägnätet, är det omöjligt att se standarden på GC-banan mellan Svanholmsvägen och Sikreno som tillräcklig för att sträckan ska kunna klassificeras som ett huvudcykelstråk. Det finns dock ett behov av att knyta ihop Djursholm med Stocksund och vidare med Danderyds sjukhus och Mörby centrum. Genom att leda huvudcykelstråket utmed Stockholmsvägen från Djursholm vidare in på Stockhagsvägens GC-bana, finns möjlighet att undvika flaskhalsarna utmed Stockholmsvägen som i nuläget inte går att åtgärda på ett bra sätt då vägen i sig är smal och utrymme är svårt att finna.

Från Stockhagens IP löper idag en grusväg i nordvästlig riktning genom skogen och ansluter därefter till Föreningsvägen. Genom att ersätta

grusvägen med en asfalterad GC-bana av hög standard, kan huvudstråket utmed Stockholmsvägen länkas samman med Föreningsvägen och i förlängningen även med det regionala stråket i höjd med Danderyds sjukhus eller Mörbylund. Sträckningen är dessutom gen och innebär ingen omväg i förhållande till dagens smala GC-bana utmed Stockholmsvägen.

Några utmaningar finns dock med lösningen. Då stråket löper genom skog krävs trygghetsåtgärder för att stråket ska upplevas som tryggt även under dygnets mörka timmar, detta sker främst genom belysningsåtgärder. För att ytterligare höja stråkets attraktionskraft bör även effektbelysning in i skogen övervägas för att förhöja upplevelsen för passerande cyklister.





Avsnitt utmed Stockhagsvägen



Avsnitt vid Stockhagens IP



Avsnitt mellan Stockhagens IP och Föreningsvägen som bör utvecklas

<i>Stockhagsvägen till Föreningsvägen</i>	<i>Behov</i>	<i>Steg</i>	<i>Prioritet</i>
	Bredda befintlig stig mellan Stockhagens IP och föreningsvägen.	3	Hög
	Ny beläggning i form av asfalt från Stockhagens IP till Föreningsvägen	3	Hög
	Belysningsåtgärder för GC-bana	3	Hög
	Orienteringsskyltning	2	Hög
	Vägmålning (linjer, symboler)	2	Hög
	Belysningsåtgärder effektbelysning i skog	3	Medel
Alternativ till stråket	Stråket leds även i fortsättningen utmed Stockholmsvägen mellan Stockhagsvägen och Sikreno	2	Låg

2.13 Stockholmsvägen mellan Vasavägen och Svanholmsvägen

Stockholmsvägen är av stor vikt för tillgängligheten inom Stocksund. Bland annat passerar vägen Stocksunds centrum och är en viktig länk mellan det regionala cykelstråket utmed E18 och kommundelarna Stocksund och Djursholm. Idag är GC-banan som löper från korsningen Stockholmsvägen/Svanholmsvägen till korsningen Stockholmsvägen/Vasavägen väldigt smal och bildar därmed en flaskhals utmed stråket. Bredden på GC-banan är på sina ställen endast 1,6 meter utan separering mellan gående och cyklister, vilket är både riskabelt och obekvämt för cyklister såväl som gående. Vegetation från närliggande tomtmark är ett annat vanligt problem som tar ytterligare utrymme i anspråk samtidigt som sikten för både cyklister och gående skymms.

Bristen på utrymme utmed det här avsnittet av Stockholmsvägen försvårar en breddning av GC-banan. Den enda synbara lösningen om en breddning skall komma till är att köpa loss fastighetsmark. För att trots allt förbättra situationen för cyklister utmed sträckan bör därför insatser genomföras så att underlag och sikt är så pass god att det befintliga men begränsade utrymmet kan nyttjas till fullo. Vegetation får inte inkräkta på utrymmet vilket

sker idag och GC-banan måste hållas ren från grus, löv, vatten, is och snö.

På grund av de låga förutsättningarna för breddning bör stråket mellan Vasavägen och Svanholmsvägen ses som ett lokalt stråk snarare än som ett huvudstråk. Behovet av en länk är dock högt och en alternativ sträckning är därför att föredra som bättre uppfyller kraven på ett lokalt huvudstråk. Ett sådant stråk föreslås i avsnittet om Stockhagen.





Avsnitt utmed Stockholmsvägen mellan Vasavägen och Svanholmsvägen.



Avsnitt utmed Stockholmsvägen mellan Vasavägen och Svanholmsvägen.

<i>Stockholmsvägen mellan Vasavägen och Svanholmsvägen</i>	<i>Behov</i>	<i>Steg</i>	<i>Prioritet</i>
	Förbättring av underlag	3	Hög
	Förbättra siktförhållanden	2	Hög
Alternativ	Skapa ett alternativt huvudstråk och klassificera den aktuella sträckan som lokalt stråk	2,3,4	Hög

2.14 Stockholmsvägen och Henrik Palmes allé (Svanholmsvägen till Djursholms torg)

Cykelstråket utmed Stockholmsvägen mellan Svanholmsvägen och Djursholms torg är att betrakta som ett lokalt huvudstråk och är en viktig länk mellan Djursholm och Stocksund samt vidare till det regionala stråket mot Stockholms innerstad. GC-bana finns utmed hela stråket.

Denna växlar från att löpa kant i kant med Stockholmsvägen till att löpa som friliggande GC-bana med mellanliggande grönremsa. Då Stockholmsvägen övergår till att bli Henrik Palmes allé övergår också GC-banan från att vara asfalterad till att bli en separat grusväg fram till Danavägen där den återigen är asfalterad. För att en tillfredsställande standard skall hållas utmed hela stråket bör avsnittet med grus asfalteras och kompletteras med vägbelysning som idag saknas. Belysning är även något som bör förbättras utmed stora delar av stråket, främst där GC-banan är friliggande. Idag finns belysningsstolpar mellan GC-banan och vägbanan, dessa är dock riktade mot vägbanan

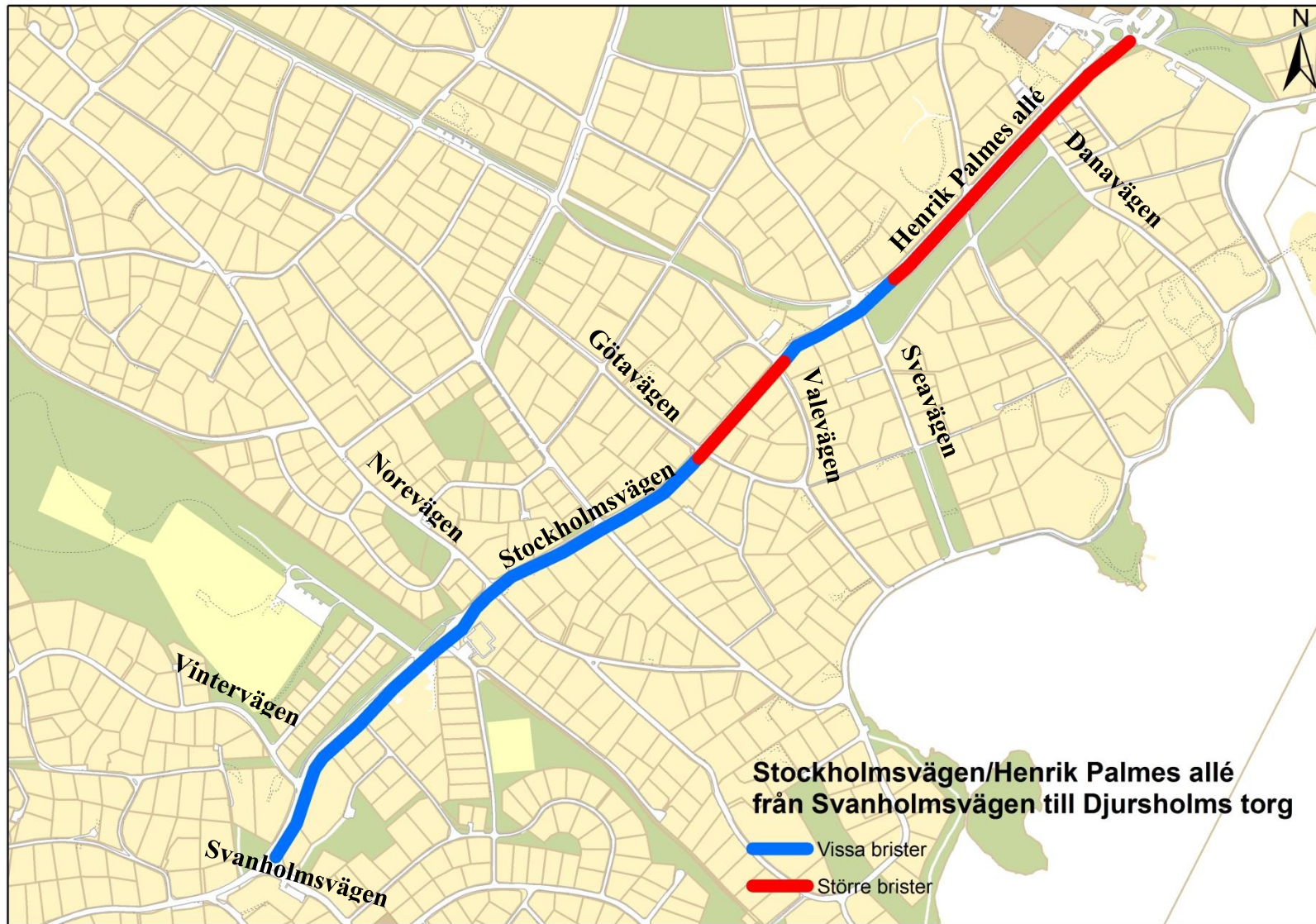
Bredden på stråket är acceptabel men breddning av vissa sträckningar är att eftersträva. Smalast är det mellan Götavägen och Valevägen där bredden är nere på cirka 1,7 meter för gång och cykel vilket måste åtgärdas.

På den separata GC-banan utmed Henrik Palmes allé och mellan Norevägen och Vintervägen är bredden cirka 2 meter. I övrigt är stråket drygt 2,5 meter brett.

Utmed stråket finns en busshållplats som är utformad så att cyklister tvingas passera mellan busskuren och vägbanan, Djursholms Sveavägen. Ny utformning av denna busshållplats bör prioriteras högt.

Vidare finns det utmed stråket ett behov av att se över korsningspunkter och genomföra trafiksäkerhetsåtgärder som upphöjda cykelpassager och varningsskyltning. Dagens vägmålning utmed stråket är dessutom bristfällig.

Stråket behöver även få kontinuerlig orienteringsskyltning vilket idag i stor utsträckning saknas.





Grusunderlag samt avsaknad av belysning på GC-bana utmed Henrik Palmes allé



Bristfälligt utformad busshållplats

<i>Stockholmsvägen mellan Svanholmsvägen och Djursholms torg</i>	<i>Behov</i>	<i>Steg</i>	<i>Prioritet</i>
	Ny beläggning i form av asfalt utmed Henrik Palmes Allé mellan Danavägen och Sveavägen	3	Hög
	Trafiksäkerhetshöjande åtgärder i korsningar	3	Hög
	Breddning av avsnitt mellan Götavägen och Valevägen	3	Hög
	Ny belysning utmed Henrik Palmes Allé	3	Hög
	Vägmålning (linjer, symboler)	2	Hög
	Orienteringsskyltning utmed stråket	2	Hög
	Ny utformning av busshållplatsen Djursholms Sveavägen	3	Hög
	Breddning av avsnitt utmed Henrik Palmes Allé Sveavägen-Danavägen	3	Medel
	Breddning av stråk övrigt	3	Medel
	Ny belysning utmed Stockholmsvägens friliggande GC-bana mellan Vintervägen och Norevägen	3	Medel

2.15 Säkra skolvägar

<i>Typ av åtgärd</i>	<i>Skola/Förskola</i>	<i>Behov</i>
Ny/kompletterad GC-bana	Hagaskolan, Enebyskolan och Brageskolan	Cykelbana utmed Gethagsvägen eller Björkvägen med anslutning till Enebybergsvägen
		Cykelbana Österängsvägen mellan Gamla Norrtäljevägen och Gethagsvägen eller Björkvägen
	Montessoriförskolan Enebykyrkan	Separerat GC-stråk från Enebybergsvägen fram till förskolan.
	Skogsgläntans förskola	Cykelbana utmed Enmansväg mellan Enebybergsvägen och Österängsvägen
	Altorps förskola	Cykelbana Bråvallavägen mellan Danderydsvägen och Ymervägen
	Svalnässkolan och I ur och skur – Äventyret	Bredda trottoar och anlägg GC-bana Ymervägen mellan Emblavägen och Norrängsvägen
	Djursholms montessoriskola Svalan och Vasaskolan	GC-bana Sveavägen

	Prästkragens förskola	GC-bana mellan förskolan och cykelstråket utmed Mörbygårdsvägen
	Kyrkskolan	GC-bana Klockar Malms väg
	Kvarnparkens montessoriförskola och Nora herrgård	GC-bana Noragårdsvägen/Danarövägen från Edsviksvägen till Skogsviksvägen
	Montessoriskolan Svalan och Balderskolan	Gemensam GC-bana från Skogsviksvägen invid Aspängsvägen

2.16 Prioritering av cykelstråk/del av cykelstråk

Prioriteringarna av respektive stråk/del av stråk är baserade på flera faktorer. Beräknade cykelflöden utmed stråken spelar stor roll för att planerade åtgärder ska gynna så många som möjligt, men samtidigt måste även stråkets potential ses som en faktor. Den planerade snabbcykelvägen påverkar också stråkens potential och prioritering. Stråk som idag har stor betydelse för både lokal och regional cykling kan komma att få en annan roll, då snabbcykelvägen antas samla en stor del av dagens cykelresor. Detta innebär att vissa större åtgärdsbehov utmed berörda stråk, inte prioriteras lika högt som de hade gjort om planerna på en snabbcykelväg inte hade funnits. Snabbcykelvägen antas istället ersätta dessa stråk/delar av stråk. Det är dock viktigt att vara medveten om befintliga brister och följa upp hur dessa avhjälpas vid anläggande av snabbcykelvägen. **Snabbcykelvägen eller "Cykelstradan" är alltså en förutsättning för utvecklingen av majoriteten av kommunens övriga cykelstråk och prioriteringsordningen i listan bygger på att snabbcykelvägen blir verklighet.**

Stråk/del av stråk	Prioritering
Enebybergsvägen (Täbygränsen till Enebyängen)	1
Ösbyvägen och Stationsvägen	2
Steg 1 till 3-åtgärder utmed befintliga regionala stråk	3
Skogsviksvägen	4
Vendevägen	5
Idrottsparken	6
Danderydsvägen	7
Edsviksvägen	8
Stockholmsvägen och Henrik Palmes allé mellan Svanholmsvägen och Djursholms torg	9
Stockholmsvägen mellan Vasavägen och Svanholmsvägen	10

2.17 Övriga stråk

Rekreativstråk

De rekreativstråk som pekats ut i kartan över kommunens cykelvägnät år 2024 har fått sin klassning baserat på närhet till natur- och andra rekreativvärden, samt stråkens utformning. Dessa stråk löper idag både som separat GC-bana men också i blandtrafik på mindre vägar där trafiksituationen tillåter.

Rekreativstråk skall fungera just som stråk avsedda för cykling i rekreativsyfte. Detta innebär att utformningen inte ska främja snabbcykling då både cyklister och gående ska kunna ta sig fram i lugnt tempo utan att riskera att bli störda eller utsättas för fara. För snabbare cykling skall snarare andra typer av stråk väljas. Utmed rekreativstråken kan det även bli aktuellt att leda cykeln kortare sträckor.

Näsbyvägen

Infrastruktur för cykel saknas i stor utsträckning utmed Näsbyvägen vilket gör den bitvis olämplig att cykla på. Det finns idag ett behov av att framöver anlägga cykelbana utmed vägen, men dessa åtgärder är omfattande och resurskrävande. I nuläget ska därför resurser för bland annat den tänkta snabbcykelvägen prioriteras. Näsbyvägen bör dock lyftas fram som ett utredningsstråk i den första revideringen av cykelplanen.

Västra Enebyberg

I västra Enebyberg finns idag gott om GC-banor. Det har också konstaterats vid mätningar (i anslutning till Anisgränd) att flödet av cyklister i kommundelen är stort. Det måste dock utredas mer i detalj hur cykelmönstret ser ut för att mer exakta stråk ska kunna urskiljas.

Svanholmsvägen

I cykelkartan för år 2024 är Svanholmsvägen utpekad som huvudstråk. Den huvudsakliga anledningen till detta är att vägens GC-bana utgör en naturlig cykelförbindelse för boende på Tranholmen, varför det är av stor vikt att GC-banan är framkomlig året runt. Svanholmsvägen skall alltså behandlas som ett huvudstråk, dock behöver standarden på bredd för huvudstråk ej uppfyllas då cykelflödena utmed vägen beräknas vara låga.

Gamla Norrtäljevägen

Utmed cykelstråket finns idag GC-bana med varierande standard. På sikt antas cykelstråket få allt större betydelse då östra Eneby torg och västra Roslagsnäsby (Täby) utvecklas, kommundelar som länkas samman av Gamla Norrtäljevägen. Stråkets förutsättningar bör utredas närmre, men i nuläget är det rimligt att utgå ifrån att Gamla norrtäljevägen framöver kommer att utgöra ett huvudstråk för cykel.

2.18 Cykelvägnätet 2024



2.19 Bristfälligt utformade busshållplatser - övriga

Utöver de busshållplatser som har berörts inom ovan nämnda stråk, finns ytterligare två hållplatser utmed kommunens cykelvägnät som är utformade på ett bristfälligt sätt. Problemet är detsamma som vid övriga hållplatser då GC-bana löper mellan vägbana och busskur. De busshållplatser som behöver få en annan utformning är:

- **Sjöstigen (Stockholmsvägen)**
- **Svanholmsvägen**

Liksom vid ovan nämnda stråk bör ny utformning övervägas då risken för konflikter mellan passagerare och cyklister är överhängande.

2.20 Cykelparkeringar

Anläggning av nya cykelparkeringar ska prioriteras i anslutning till kollektivtrafiken och därefter andra stora målpunkter. Utmed tunnelbanan finns ett behov av att kapacitet och väderskydd förbättras vid befintliga cykelparkeringar. Detsamma gäller vid roslagsbanans stationer som dock inte är lika högt belastade. Strävan skall vara att väderskyddade, säkra och trygga cykelparkeringar finns vid samtliga hållplatser utmed den spårbundna kollektivtrafiken där antalet på och avstigande är högt.

Mörby centrum

Då Mörby centrum står inför en stor ombyggnadsfas bör inga nya permanenta cykelparkeringar med möjlighet att låsa ram och med väderskydd anläggas innan ombyggnaden avslutats. Situationen är dock ansträngd på platsen och tillgången på lediga cykelparkeringar är liten, varför ett större utbud än idag är av stor vikt.

Danderyds sjukhus

Vid Danderyds sjukhus är tillgången till säker cykelparkering bättre än invid Mörby centrum men kapaciteten måste trots allt bli större. Däremot saknas väderskydd i hög utsträckning varför anläggning av detta bör genomföras vid befintliga cykelparkeringar i kombination med att fler parkeringsplatser för cykel också anläggs.

Roslagsbanan

Utmed Roslagsbanan är standard och kapacitet på befintliga cykelparkeringar generellt undermålig med avsaknad av säker och väderskyddad cykelparkering. Många cyklister parkerar av den anledningen på alternativa platser. Under år 2012 och 2013 har arbete med att ersätta och komplettera befintliga cykelparkeringar utmed roslagsbanan påbörjats. Stationer som fått nya cykelparkeringar med väderskydd och möjlighet att låsa fast ram är Mörby station (32 nya platser) samt Djursholms Ösby station där 108

parkeringsplatser i två plan har installerats i passagen under järnvägen. Detta arbete ska bedrivas kontinuerligt så att utbud av cykelparkeringar motsvarar efterfrågan. Det bedömda behovet av ökad kapacitet för cykelparkeringar i anslutning till spårbunden kollektivtrafik är:

<i>Station/hållplats</i>	<i>Antal nya platser</i>
Mörby centrum	200
Danderyds sjukhus	170
Stocksund	30
Mörby station	30
Vendevägen	10
Östberga	30
Ekeby	20
Enebyberg	15

Busshållplatser

Fler busshållplatser bör utrustas med cykelparkeringar av god kvalitet och inventeringar bör genomföras för att identifiera behov och möjligt utrymme. Utbudet av säker och väderskyddad cykelparkering invid busshållplatser är idag mycket låg. I regel finns tillräckligt utrymme vid flertalet av kommunens busshållplatser vilket möjliggör anläggning av cykelparkering. Ett exempel där ny cykelparkering har anlagts är invid busshållplatsen vid Svanholmsvägen som under 2013 utrustats med

cykelparkering med 16 platser under tak och med möjlighet att låsa fast ram.

Större målpunkter

Utöver kollektivtrafiknoder skall behov av cykelparkeringar också utredas vid andra större målpunkter inom kommunen. Först och främst skall möjlighet att parkera cykel vid kommunens skolor prioriteras högt, men även cykelparkeringar vid torg och idrottsanläggningar.

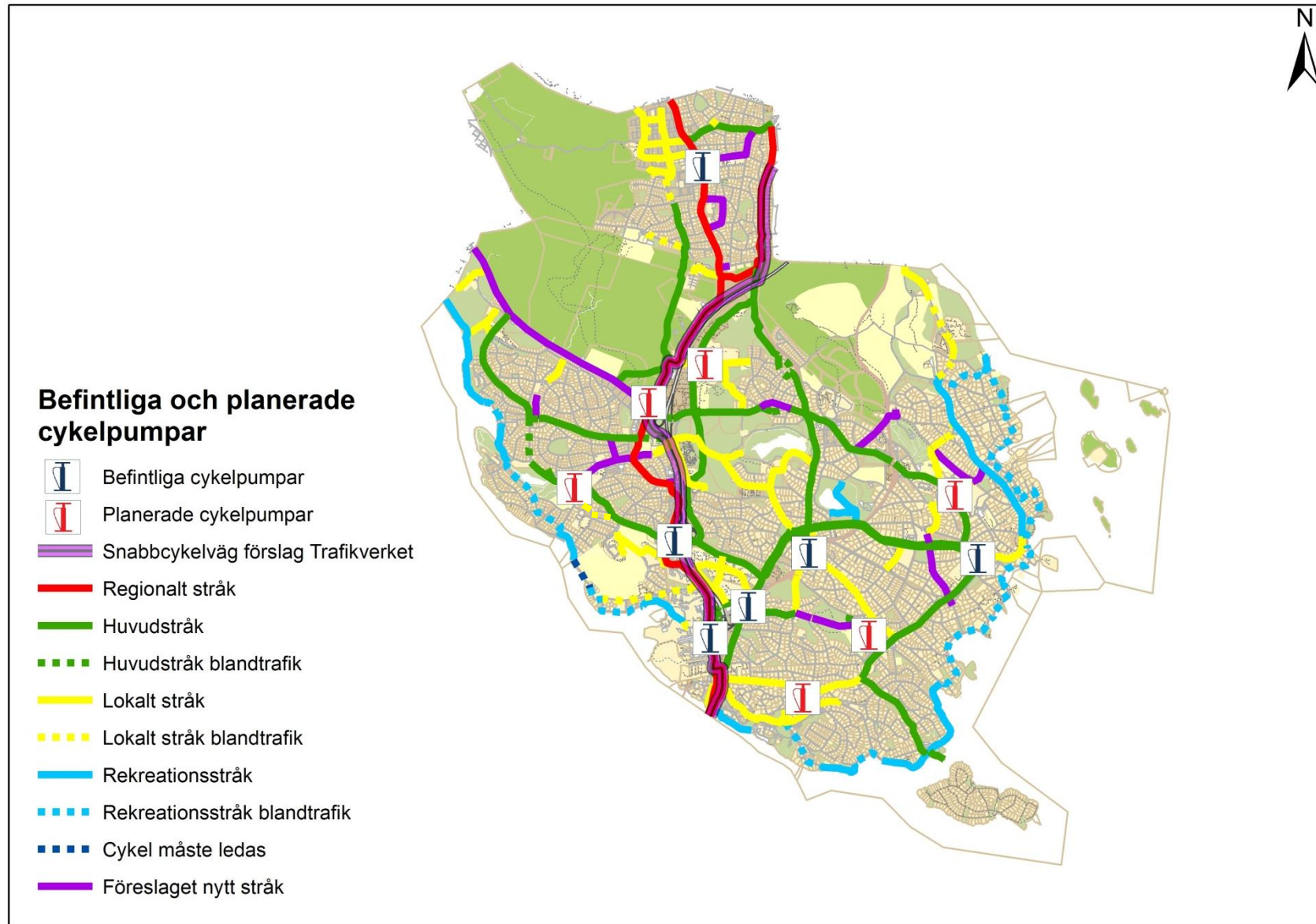
Anläggning av cykelparkering sker i regel i anslutning till cykelvägnätet och utgör därmed en begränsad utbyggnadsåtgärd som ryms inom steg 3.

2.21 Service till cyklister

För att cykelresor ska kunna genomföras på ett bekvämt sätt och för att uppmuntra cykling generellt, är det viktigt att kommunen tillhandahåller viss service till cyklisterna.

Cykelpumpar

Utrustning för att fylla på luft i cykeldäck ska finnas utplacerad på strategiska punkter i kommunen. Detta skall främst finnas i anslutning till de mer trafikerade cykelstråken och vid större målpunkter. Pumparna bör passa för olika typer av ventiler och ha en tryckmätare.



Idag finns pumpar placerade på följande platser:

- Danderyds sjukhus (invid busstorget)
- Mörby centrum
- Eneby torg
- Djursholms torg
- Djursholms Ösby station
- Mörby station

Cykelpumpar bör även installeras vid:

- Djursholms IP
- Danderyds Gymnasium
- Stockhagens IP
- Danderydsvallen
- Korsningen
Enebybergsvägen/Edsbergsvägen
- Stocksunds centrum

De föreslagna platserna är lämpliga ur flera aspekter. Idrottsanläggningar, skolor samt kollektivtrafiknoder utgör målpunkter för många barn, ungdomar och arbetspendlare. Dessa kategorier av invånare cyklar idag i hög utsträckning. Platserna är också lokaliserade i anslutning till kommunens huvudstråk för cykel och är därmed till glädje för cykelpendlare.

Övrig service

Som en del i arbetet med att uppmuntra cykling bör kommunen fundera över andra typer av servicefunktioner som kan underlätta cykelresor.