

Handläggare
Johanna Salén
08-508 260 32

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2014-02-07

Cykelplan - utbyggnad av pendlingsstråk. Inriktningsbeslut 2

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner förslag till inriktning till en sammanlagd utgift om ca 267,0 mnkr för nedanstående projekt
 - Strömbrobron, ca 11,5 mnkr
 - Skeppsbron, ca 34,0 mnkr.
 - Långholmsgatan, ca 16 mnkr.
 - Götgatan, ca 25 mnkr.
 - Skanstullsbron, ca 17 mnkr.
 - Odengatan, ca 17 mnkr
 - Värmdövägen vid Danviksklippan, ca 7,5 mnkr.
 - del av Sockenvägen, ca 28,0 mnkr.
 - Ågesta broväg, ca 25,0 mnkr.
 - Ormkärrsvägen, ca 4,5 mnkr.
 - del av Skärholmsvägen, ca 20,0 mnkr.
 - Ältabergsvägen, ca 6,5 mnkr.
 - Bro vid Södertäljevägen/Korpmossevägen, ca 5,0 mnkr.
 - G:a Bromstensvägen, ca 37,0 mnkr.
 - Akallalänken, ca 13,0 mnkr.
2. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner ansökan om medfinansiering för Ältabergsvägen.

Trafikkontoret
Trafikplanering

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 260 32
Växel 08-508 272 00
johanna.salen@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

Per Anders Hedkvist
Förvaltningschef

Mattias Lundberg
Avdelningschef

Erika Björnsson
Enhetschef

Sammanfattning

Trafikkontoret har tagit fram en cykelplan som beskriver hur staden ska arbeta för att öka cyklingen. En viktig del av planen är att bygga ut cykelinfrastrukturen.

Detta inriktningsbeslut föregås av ett utredningsbeslut för de högst prioriterade cykelinfrastrukturåtgärderna i cykelplanen samt ett tidigare inriktningsbeslut, som var det första. Inriktningsbeslut 2 omfattar 13 av de cykelinfrastrukturåtgärder som finns med i utredningsbeslutet samt Ältabergsvägen och Akallalänken som ingår i de regionala stråken. De aktuella projekten är Strömbron, Skeppsbron, Långholmsgatan, Götgatan, Skanstullsbron, Odengatan, Sockenvägen, Ågesta broväg, Ormkärsvägen, Skärholmsvägen, Ältabergsvägen, bro vid Södertäljevägen/Korpmossevägen, G:a Bromstensvägen, Akallalänken samt Värmdövägen vid Danviksklippan. Projekten är spridda över hela kommunen och de är av olika karaktär men tyngdpunkten i detta inriktningsbeslut är åtgärder på de sträckor där vi har flest cyklister samt kopplingar till angränsande kommuner. Gemensamt är också att de stärker cykelns ställning och bidrar till ett sammanhängande, trafiksäkert och framkomligt cykelvägnät. Sammanlagt bedöms de medföra en utgift om ca 267 mnkr.

Bakgrund

Stadens *Vision 2030* beskriver hur det ska vara att bo i, arbeta i och besöka Stockholm år 2030. Hur staden ska växa beskrivs i översiktsplanen, *Promenadstaden*. Målsättningen är en attraktiv stad där bebyggelsen ska förtätas, så att fler än idag kan bo och arbeta på samma yta. År 2012 beslutade kommunfullmäktige om

Framkomlighetsstrategi för Stockholm 2030, som ger styrande principer för planeringen av Stockholms vägar och gator för att staden ska kunna förverkliga Vision 2030. En del i detta är att fler människor och mer gods ska kunna förflyttas genom att fler använder kapacitetsstarka färdmedel, dvs. kollektivtrafik, cykel och gång, samt godsfordon med hög beläggning. I mars 2013 godkände kommunfullmäktige en ny cykelplan för Stockholm.

Cykelplanen innehåller riktlinjer för stadens arbete med cykelplanering. Vid fortsatta detaljstudier kommer det med största sannolikhet medföra förändring av gångytor, angöringsytor eller körfält. Målet är att öka andelen cyklister och att göra det enkelt och säkert att cykla i Stockholm. Den viktigaste delen i planen, och grundläggande för att kunna öka cyklandet, är en väl fungerande infrastruktur med ett sammanhängande nätverk av gena, säkra och framkomliga cykelvägar. Parkering, vägvisning och annan service är också viktigt för att cyklingen ska anses attraktiv. Samtidigt är det många olika intressen som ska tillgodoses för att det ska bli en sammantaget bra utformning av det offentliga rummet. I de kommande detaljstudierna kommer avvägningar att behöva göras i respektive projekt utifrån de förutsättningar som råder lokalt på platsen, t ex gällande kapacitet och säkerhet för olika trafikslag, angöringsbehov, gestaltning och behov av vistelseytor för uteserveringar, torghandel, evenemang etc.

Ett utredningsbeslut för 60 prioriterade infrastrukturprojekt på cykelpendlingsnätet togs i trafik- och renhållningsnämnden i november 2012. Utredning för de olika projekten sker löpande och pågår parallellt med att de årliga inriktningsbesluten skrivs fram. Listan över projekt i utredningsbeslutet är en bruttolista över de cykelprojekt på pendlingsstråken som ska utredas fram till 2018. I utredningsfasen kan det visa sig att ett projekt inte är genomförbart eller att den totala kostnaden för projektet inte är motiverad för den vinst det medför. Projekten i utredningsbeslutet skrivs fram i 3-4 olika inriktningsbeslut. Projektperioden sträcker sig till 2018, det sista inriktningsbeslutet bör således vara beslutat senast 2016. Första inriktningsbeslutet togs i Trafik- och renhållningsnämnden i februari 2013 och detta är det andra i ordningen. Genomförandebeslut kommer att fattas separat för varje enskilt projekt.

Den sammanlagda kostnaden för cykelprojekten i inriktningsbeslut 2 är ca 267,0 mnkr för åren 2014 till 2018. Under 2014 genomförs och planeras fler cykelprojekt än de som

redovisas i det här inriktningsbeslutet. De cykelåtgärder som kommer att genomföras under 2014 är bland annat Värtavägen, Flatenvägen, Perstorpsvägen m.fl, vilka finns med i tidigare inriktningsbeslut.

Exploateringsprojekt, andra kommuners planering samt andra projekt i staden påverkar också utbyggnaden av cykelvägarna. För att åstadkomma ett sammanhängande och högklassigt cykelvägnät kan därför även projekt som inte fanns med i utredningsbeslutet också vara motiverade att ta med i inriktningsbesluten. Inriktningsbesluten kommer således till störst del innehålla projekt på de prioriterade pendlingscykelstråken (som redovisas i utredningsbeslutet), men också andra projekt på pendlingsstråken som har bedömts väl motiverade att genomföra.

I stadens budget för 2014 är cykelåtgärder prioriterat. Fram till 2018 ska trafikkontoret genomföra investeringsåtgärder motsvarande 700 mnkr. Investeringarna i cykelinfrastrukturen har delats in i fyra huvudprojekt;

- Cykelplan - utbyggnad av pendlingsstråk
- Cykelplan - utbyggnad av huvud- och lokalstråk
- Cykelplan - parkering, vägvisning och övrig service
- Cykelplan - övriga åtgärder gällande framkomlighet, trygghet och säkerhet

Ärendets beredning

Då den sammanlagda utgiften för projekten i inriktningsbeslutet överstiger 50 mnkr har trafikkontoret samrått med stadsledningskontoret i ärendet. Stadsledningskontoret kommer att anmäla samrådet till kommunstyrelsens ekonomiutskott.

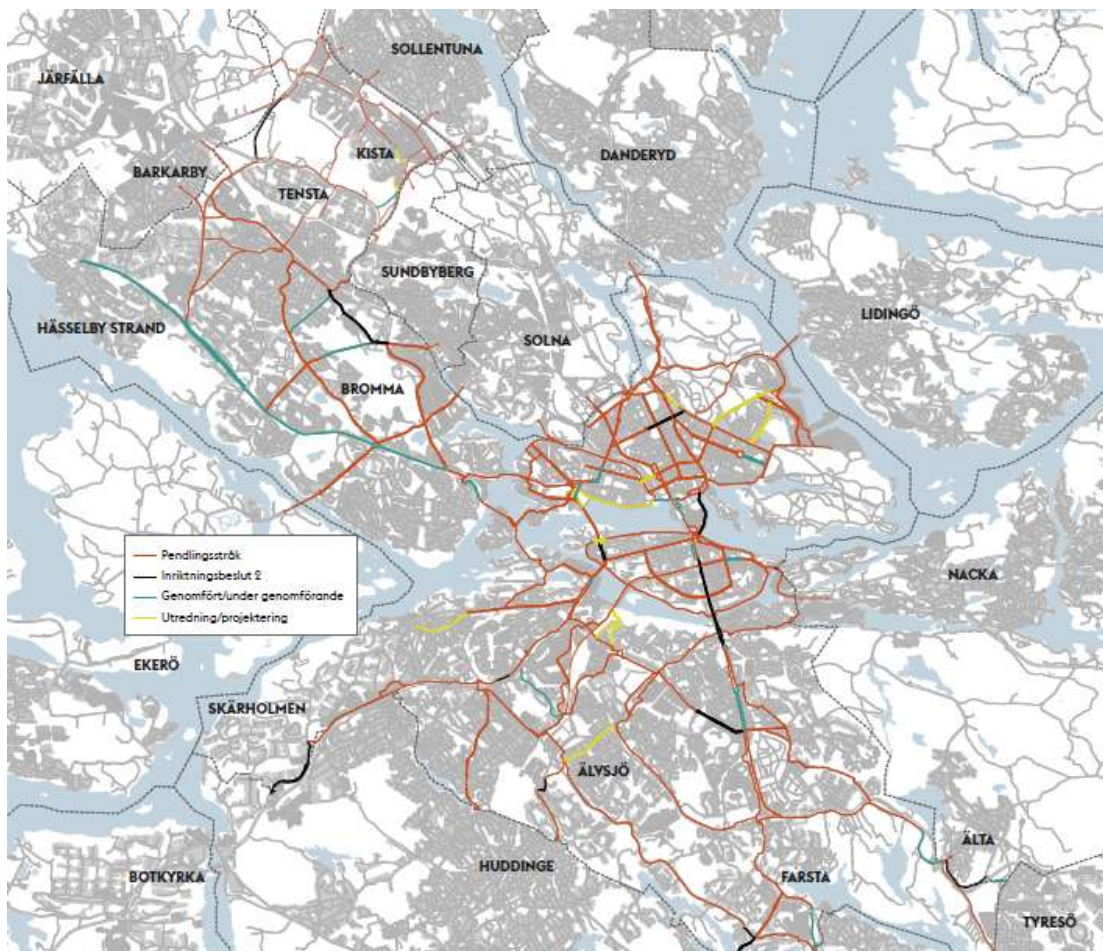
Inom respektive projekt har kontakt tagits med inblandade aktörer. Ältabergsvägen genomförs t ex tillsammans med Nacka kommun och i arbetet med Skeppsbron har ett samarbete med Stockholms hamnar inrättats. Samråd med stadsdelar och andra kommuner som berörs av projekten kommer att ske kontinuerligt.

Analys och konsekvenser

I innerstaden ligger fokus i inriktningsbeslutet på att förbättra förutsättningarna för cyklister på de gator där de högsta cykelflödena har uppmätts. Det gäller bland annat Götgatan, Långholmsgatan, Odengatan, Skeppsbron och Strömbro. De breddningsåtgärder som föreslås kommer att innebära en

omdisponering av gatuutrymmet och dess funktion vilket kan medföra konsekvenser för övrig trafik. Länkarna är mycket viktiga ur ett cykelperspektiv eftersom de utgör de platser där vi har flest cyklister, i vissa fall trafikeras gatan av fler cyklister än motorfordon per dygn. Det är också på dessa platser som flest cykelolyckor sker och det är därmed extra angeläget att se över utformningen så att den bättre anpassas till cykeltrafiken.

I ytterstaden är det främst saknade länkar som prioriteras i inriktningsbeslutet. Många av projekten angränsar även till andra kommuner och satsningarna är en del i att skapa ett sammanhängande cykelvägnät genom hela regionen.



*Översiktsskarta över åtgärder inom ramen för cykelmiljarden
Svartmarkerade sträckor ingår i detta inriktningsbeslut.*

När befintliga gator får ny utformning ses gatans funktion och omkringliggande gatunät och omgivningar över. Det innebär att olika avvägningar kommer att behöva göras i samtliga projekt utifrån de förutsättningar som råder lokalt på platsen. Det är många intressen som ska tillgodoses på de begränsade befintliga

ytorna. De avvägningar som kan komma ifråga handlar om olika anspråk på det offentliga rummet gällande kapacitet, angöringsbehov, gestaltning, vistelseytor med mera. Avvägningarna för varje enskilt projekt kommer att detaljstuderas i arbetet inför genomförandebeslutet där det kommer att tydliggöras exakt vilka avvägningar som gjorts, varför och vad det får för konsekvenser.

Förslag till utformningsalternativ för de olika projekten ligger i tre bilagor till detta tjänsteutlåtande. Bilaga ett innehåller projekt i innerstaden, bilaga två projekt i Söderort och bilaga tre projekt i Västerort. Nedan presenteras projekten mycket kort. Tidplan och ekonomi presenteras samlat för alla projekten i slutet av tjänsteutlåtandet.

Innerstaden

Strömbron och Skeppsbron

Stråket längs med Strömbron och Skeppsbron förbinder, tillsammans med stråket över Munkbron, Södermalm med City. Det är ett av de viktigaste cykelstråken inom kommunen och en av få förbindelser för cyklister från hela regionen över Saltsjömälarområdet. Föreslagen åtgärd är att disponera om gaturummet för att ge mer plats åt cykeln, genom breddning av cykelfält/banor.

Åtgärder på Skeppsbron genomförs tillsammans med hamnen vilket kan innebära att hela gatan kan breddas. Hamnens utredning om möjligheter till detta pågår. Alternativt söks en lösning inom befintligt gatuutrymme. Projektet kan med fördel genomföras under Slussens byggtid eftersom gatorna kommer att vara avstängda för genomfartstrafik.

Åtgärderna innebär en klar förbättring för cykeltrafiken och gående både ur framkomlighets- och trafiksäkerhetssynpunkt. Biltrafikens framkomlighet försämras på Strömbron om ett körfält tas bort i nordlig riktning. Genomströmningen beror dock på hur den framtida korsningsutformningen och signalregleringen konfigureras.

Om den befintliga gatubredden ska nyttjas på Skeppsbron måste ytor tas från vägbanan. Flera möjliga lösningar finns att tillgå, där antingen angöringen kan tidsbegränsas eller antalet angöringsplatser begränsas och dras in i gång/cykelbanan på vissa platser.

Götgatan, Skanstullsbron

Götgatan och Skanstullsbron är en mycket trafikerad cykelgenomfartsled. Götgatan används också av cyklister för lokala besöksändamål. Götgatan och Skanstullsbron är den genaste förbindelsen in mot stan för cyklister från Söderort och Stockholms sydöstra kommuner. Gatorna trafikerades av fler oskyddade trafikanter per dag än i motorfordon.

Föreslagen åtgärd på sträckan är att utöka ytan för gående och cyklister genom att ta bilkörfält i anspråk. På såväl Götgatan som Skanstullsbron bedöms kapaciteten för biltrafiken vara tillräcklig för att motsvara efterfrågan. En översyn behöver dock göras av lastplatser och boendeparkering längs Götgatan.

Långholmsgatan

Långholmsgatan binder samman Liljeholmsbron och Västerbron som är den tredje av fyra cykelförbindelser över Saltsjömälarströmmen. Gatan är således en del i ett viktigt cykelstråk. I dagsläget saknas cykelinfrastruktur bitvis på sträckan. Långholmsgatan utgör en barriär och delar Hornstull i två delar. Åtgärdsförslaget för Långholmsgatan syftar till att skapa genomgående och breda cykelbanor och fält. Det kan ske genom att bil och buss får samsas i två körfält, istället för i två bilkörfält och ett kollektivtrafikkörfält. Förslaget kan komma att förändras under projektets gång då lösningen ännu inte har detaljstuderats. Sannolikt minskar dock kapaciteten för biltrafiken i nordlig riktning genom smalare körfält på sträckan. Effekten på busstrafikens framkomlighet bedöms bli liten då angöring och felparkerade bilar under rusningstid gör att många bussar redan idag nyttjar bilkörfälten.

Odengatan

Under 2013 har åtgärder för förbättringar på stomlinje 4 genomförts på Odengatan. I samband med detta uppfördes cykelfält längs med hela gatan från Odenplan till Vallhallavägen. En utvärdering ska göras under 2014 för att undersöka eventuell permanentning. Parallellt sker en utredning för genomgående cykelinfrastruktur och eventuell breddning. Träden längs med Odengatan är i dåligt skick. Ett utbyte av dessa skulle innebära möjligheter att omstrukturera gatan. Angöringsmöjligheterna kommer att påverkas, vilket åtminstone delvis kan kompenseras av anläggning av angöringsfickor.

Värmdövägen vid Danviksklippan

Precis intill Danviksbron finns ett mycket trångt snitt för gående och cyklande. Cykel- och gångbanan har klämts in mellan berget och en bropelare. Stråket är vältrafikerat med cyklister från Nacka, Värmdö, Tyresö och Hammarby Sjöstad. Åtgärden syftar till att bredda upp för gående och cyklister genom att spränga bort delar av berget.

Söderort

Sockenvägen

Sockenvägen är en del av en tvärförbindelse i Söderort. Projektet syftar till att skapa cykelinfrastruktur längs med hela vägen och utredningsområdet avser således den del där infrastruktur saknas i dagsläget. Det finns i dagsläget olika förslag på hur gatan skulle kunna disponeras för att hitta utrymme för cykeltrafiken, dels i allén i mitten och dels längs med kantsten. Parkering kan påverkas inom projektet.

Ågesta broväg

Ågesta broväg är en viktig länk mot Huddinge kommun. På delar av sträckan saknas cykelinfrastruktur helt. De cykelvägar som finns är gång och cykel kombinerat och den gemensamma banan är smal. Det finns också korsningar som är mindre bra för oskyddade trafikanter ur framkomlighets- och trafiksäkerhetssynpunkt. Inom projektet sker samråd med Huddinge kommun för att samordna åtgärder över kommungränserna.

Ormkärrsvägen

Projektet avser en kort sträcka längs med Ormkärrsvägen som har varit olycksdrabbad och där cykelinfrastrukturen i dag är svårbegriplig. Åtgärder som föreslås är breddning samt att trafiksäkra korsningar på sträckan till förmån för oskyddade trafikanter.

Skärholmsvägen

Skärholmsvägen förbinder Stockholm stad med Huddinge kommun. Åtgärder inom projektet Förbifart Stockholm påverkar delar av vägen. Uppförande av ny infrastruktur för gång och cykel genomförs därför med fördel genom synkroniserade tidplaner. Åtgärdsförslag är ny cykelinfrastruktur. Skärholmsvägen har redan idag överkapacitet för motorfordonstrafiken och ett körfält i vardera riktningen kan därför tas i anspråk för att skapa nya gång- och cykelbanor.

Ältabergsvägen

Ältabergsvägen förbinder Nacka, Värmdö och Tyresö med Stockholm. Vägen saknar i dagsläget både gång- och cykelbana. Föreslagen åtgärd är därför nyanläggande av gång- och cykelväg samt hastighetssäkrade korsningspunkter på hela sträckan. Det blir tillsammans med åtgärderna på Flatenvägen och Töresjövägen (tidigare beslutade åtgärder) en del i det regionala stråket in mot Stockholm. Projektet genomförs av Nacka kommun.

Bro vid Södertäljevägen/Korpmossevägen

Längs med Skärholmsvägen och Södertäljevägen går ett viktigt cykelstråk från Stockholms sydvästra kommuner. Cyklisterna leds bitvis in på långa omvägar eller är tvungna till ansträngande förflyttningar i höjdled. På sträckan utreds därför möjligheten till att genom broar skapa en gen och rak förbindelse. Bron vid Korpmossevägen är en del i denna satsning.

Västerort

G:a Bromstensvägen

En stor del av cykeltrafiken från Spånga, södra Järvafältet och Järfälla in mot innerstaden, Bromma och Sundbyberg kanaliseras till Gamla Bromstensvägen och delar av Bällstavägen vidare mot Ulvsundavägen. G:a Bromstensvägen har delvis karaktären av en lokal villagata. Längs i stort sett hela vägen saknas cykelinfrastruktur. G:a Bromstensvägen måste eventuellt grundförstärkas vilket i så fall samordnas med cykelprojektet. Eventuella förstärkningsåtgärder är inte medräknade i kalkylen för G:a Bromstensvägen.

Akallalänken

Akallalänken kommer att få en annan funktion då Förbifart Stockholm öppnar. Gatan kommer att få en mer lokal karaktär. Inom projektet projekteras för en gång- och cykelväg längs med gatan. Projektet genomförs av Trafikverket och Stockholms stad tillsammans. Akallalänken är en del av de utpekade och prioriterade stråken i Stockholms cykelplan. Det är också en koppling mot Järfälla kommun som bidrar till att förbättra förutsättningarna för regional cykling. Utbyggnaden måste genomföras med varsamhet eftersom vägområdet ligger inom Järfällas kulturresevat.

Ekonomi

I budgeten finns totalt 700 mnkr avsatt för investeringar enligt cykelplanen fram till år 2018. I februari 2013 fastställde nämnden ett inriktningsbeslut för den första etappen om totalt 172,0 mnkr.

Den sammanlagda kostnaden för cykelprojekten i detta andra inriktningsbeslut uppgår till 267,0 mnkr, fördelat på 46 mnkr 2014, 107,0 mnkr 2015, 99,0 mnkr 2016 och 15,0 mnkr 2017.

Utredning av projekten är i ett tidigt skede och det finns i många fall flera möjliga förslag till lösningar. Kostnaderna för projekten är därför grovt uppskattade och kan komma att förändras beroende på slutlig lösning.

I tabellen nedan visas preliminär tidplan och preliminärt beräknade utgifter för de olika åtgärder som ingår i beslutet.

<i>mnkr</i>	2014	2015	2016	2017	Summa kostnad
Strömbron	0,3	1,0	10,2		11,5
Skeppsbron	0,5	3,0	15,5	15,0	34,0
Långholmsgatan	2,0	6,0	8,0		16,0
Götgatan	2,0	15,0	8,0		25,0
Skanstullsbron	17,0				17,0
Odengatan	5,0	12,0			17,0
Sockenvägen, del av	2,4	10,0	15,6		28,0
Ågesta Broväg	2,3	22,7			25,0
Ormkärrsvägen	0,4	4,1			4,5
Skärholmsvägen, del av	2,0	10,0	8,0		20,0
Ältabergsvägen	6,5				6,5
Bro vid Södertäljevägen/Korpmossevägen	3,5	1,5			5,0
G:a Bromstensvägen	0,4	2,9	33,7		37,0
Akallälänken	1,0	12,0			13,0
Värmdövägen vid Danviksklippan	0,7	6,8			7,5
TOTALT	46,0	107,0	99,0	15,0	267,0

Under perioden pågår parallellt även planering och genomförande av åtgärder som ingick i inriktningsbeslut ett och andra beslut som fattades innan utredningsbeslutet. Trafikverket beviljar statlig medfinansiering på det kommunala vägnätet, och kommunerna har möjlighet att söka medfinansiering för objekt med en kostnad upp till 25 mnkr.

Ansökan kan göras årligen och bidrag kan ges för upp till 75 procent av kostnaderna. Större delen av projekten ingår i de regionala utpekade cykelstråken och det finns stor chans till beviljande av medfinansiering. Medfinansiering söks för det år då genomförandet sker. I tabellen redovisas totalkostnaden för projekten, och eventuell medfinansiering tas med i kalkylen då ansökan har beviljats. Ärenden om medfinansiering tas separat i nämnden inför det år byggstart planeras.

För Ältabergsvägen, som planeras byggas under 2014, hanns någon ansökan inte beskrivas i nämndärendet i september 2013. Kontoret har ändå lämnat in en ansökan till Trafikverket. Kontoret föreslår därför att nämnden nu godkänner denna ansökan i efterhand. I dagsläget är det inte känt om ansökan kommer att beviljas.

Inom cykelprojekten görs också en mängd åtgärder som förbättrar för andra trafikanter. Om kostnaderna för dessa visar sig vara större än de för själva cykelåtgärden kommer justeringar att göras i budgeten så att de inte räknas in i cykelprojekten. Mindre kostnader som syftar till att förbättra vid återställandet bärs dock av cykelprojekten. I vissa av projekten kan kostnader även för andra åtgärder tillkomma. Det gäller t ex åtgärder för att förbättra stadsmiljön längs med Götgatan eller grundförstärkningsåtgärder på G:a Bromstenvägen.

Drift- och underhållskostnader

Utbyggnaden av infrastrukturen för cykel kommer att medföra ökade driftkostnader då pendlingsstråken ska ha en god standard året runt. Det innebär en förhöjd driftnivå jämfört med idag när det gäller vinterväghållning, lövupptagning, målning och sopning/barmarksrenhållning. En översiktlig bedömning är att projekten i inriktningsbeslutet medför en ökad driftkostnad om cirka 3,7 mnkr per år när samtliga projekt har genomförts.

I driftskostnader ingår kostnader för renhållning- och snöröjning på befintliga ytor och tänkta tillkommande ytor. Den uppskattade driftkostnaden skiljer sig mellan inner- och ytterstad främst beroende på att det är olika förutsättningar mellan områdena samt att innerstaden oftast kräver andra kriterier. Driftkostnaderna är beräknade utifrån standardnivåer i cykelplanen. I innerstaden uppskattas kostnaderna till 65 kr/m²/år (inkl snöbortforsling) och i ytterstaden till 42 kr/m²/år (inkl snöbortforsling).

Faktorer vid nyanläggning som påverkar driftkostnaderna är typ av beläggning, bredd, utformning men även placering av cykelbanan dvs friliggande eller som cykelfält och en del i körbanan. Priset baseras i normalfallet på tidigare uppskattade kostnader där standardförutsättningar, regler och materialval i teknisk handbok utgör som grunden. Målet med drift- och underhåll är att säkerställa funktion och kvalitet på avsedda ytor och anläggningar. Det är viktigt att anpassa utformning efter möjliga produktionsmetoder för att uppnå önskad kvalitet och funktion för cykelbanor.

I underhållskostnader ingår kostnader för ny beläggning, linjemålning och målning av cykelmyror samt även målning av röd asfalt på mer trafikfarliga snitt med konfliktpunkter där biltrafik och cykeltrafik samsas eller korsar samma yta. Här skiljer sig också kostnaderna på underhåll mellan innerstad och ytterstad. Innerstaden har ett högre pris där slitaget är högre och ytorna används mer frekvent samtidigt som ytterstaden spänner över en större yta. Ny beläggning skiljer sig också åt om det gäller cykelfält, där slitaget är större eller separerade cykelbanor. Slitaget är mycket stort på vägtrafikmålning, varje eller vart annat år behöver det åtgärdas på hårt trafikerade miljöer. Det hårda slitaget då symboler och linjemarkeringar slits ner beror främst på plogningen, trafikarbeten och dubbdäckslitage. Beläggningskostnaderna varierar mellan 20-22 kr/m²/år beroende på plats. Underhållet av målning beräknas till ca 70% av nyanläggningskostnaden.

Det är viktigt att vid nyanläggning av cykelinfrastrukturen ta hänsyn till utformningen så att underhållet underlättas samt att ta med den ökade driftkostnadsaspekten.

Kapitalkostnader

Kapitalkostnaden är preliminärt beräknad med en avskrivningstid på 33 år och en intern ränta om 2,6 procent. Kostnaderna kan förändras, bland annat om tidsplanen för projekten förskjuts.

Tabellen nedan visar preliminärt beräknad kostnad för åren 2015-2019, och avskrivningarna fortlöper därefter i samma nivå medan räntekostnaden successivt sjunker med gjorda avskrivningar.

Kapitalkostnad	2015	2016	2017	2018	2019
Avskrivningar	0,8	4,3	7,4	8,1	8,1
Internränta	0,4	2,8	5,7	6,6	6,4
Summa kapitalkostnad	1,2	7,1	13,1	14,7	14,5

Kapitalkostnaden får beaktas i nämndens budget från och med år 2015.

Tidplan

Inriktningsbeslutet avser perioden 2014-2017. De flesta projekten beräknas vara klara till 2016. Planeringen är för så gott som alla projekt i ett tidigt skede och oförutsedda händelser kan påverka tidplanerna. I varje projekt fastställs och revideras respektive tidplan.

Tidplaner för de olika cykelprojekten ska även samordnas med tidplaner för andra projekt och åtgärder i transportsystemet, planarbeten och byggnationer av olika slag. Det krävs alltså en samordning med en mängd aktörer för varje projekt och sker förseningar inom de närliggande projekten kan det också komma att påverka cykelprojektens tidplan.

Trafikkontorets förslag

Trafik- och renhållningsnämnden godkänner kontorets förslag till inriktning för föreslagna åtgärder till en sammanlagd utgift om ca 267,0 mnkr, samt godkänner ansökan om medfinansiering avseende Ältabergsvägen.

Slut

Bilagor

1. Utbyggnad av pendlingsstråk i innerstaden
2. Utbyggnad av pendlingsstråk i söderort
3. Utbyggnad av pendlingsstråk i västerort