

Handläggare
Johanna Salén
08-508 260 32**Till**
Trafiknämnden
2015-05-21

Cykelplan - utbyggnad av pendlingsstråk. Inriktningsbeslut 3

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förslag till inriktning till en sammanlagd utgift om ca 134 mnkr för nedanstående projekt
 - Vasagatan, ca 30 mnkr enligt Alternativ cykel.
 - Stallgatan, ca 8 mnkr.
 - Ulvsundavägen, ca 60 mnkr.
 - Bromstensvägen, ca 28 mnkr.
 - Gubbängsmotet, ca 8 mnkr.
2. Trafiknämnden uppdrar åt kontoret att förhandla med fastighetsägarna om medfinansiering för Alternativ ny gestaltning för Vasagatan samt vid behov återkomma till nämnden med ett fördjupat inriktningsbeslut.

Per Anders Hedkvist
FörvaltningschefMattias Lundberg
Avdelningschef**Trafikkontoret**
TrafikplaneringFleminggatan 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

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 två tidigare inriktningsbeslut. Inriktningsbeslut 3 omfattar fem av de cykelinfrastrukturåtgärder som finns med i utredningsbeslutet. De aktuella projekten är Vasagatan, Stallgatan, Ulvsundavägen, Bromstensvägen och Gubbängsmotet. Sammanlagt bedöms de medföra en utgift om ca 134 mnkr.

Bakgrund

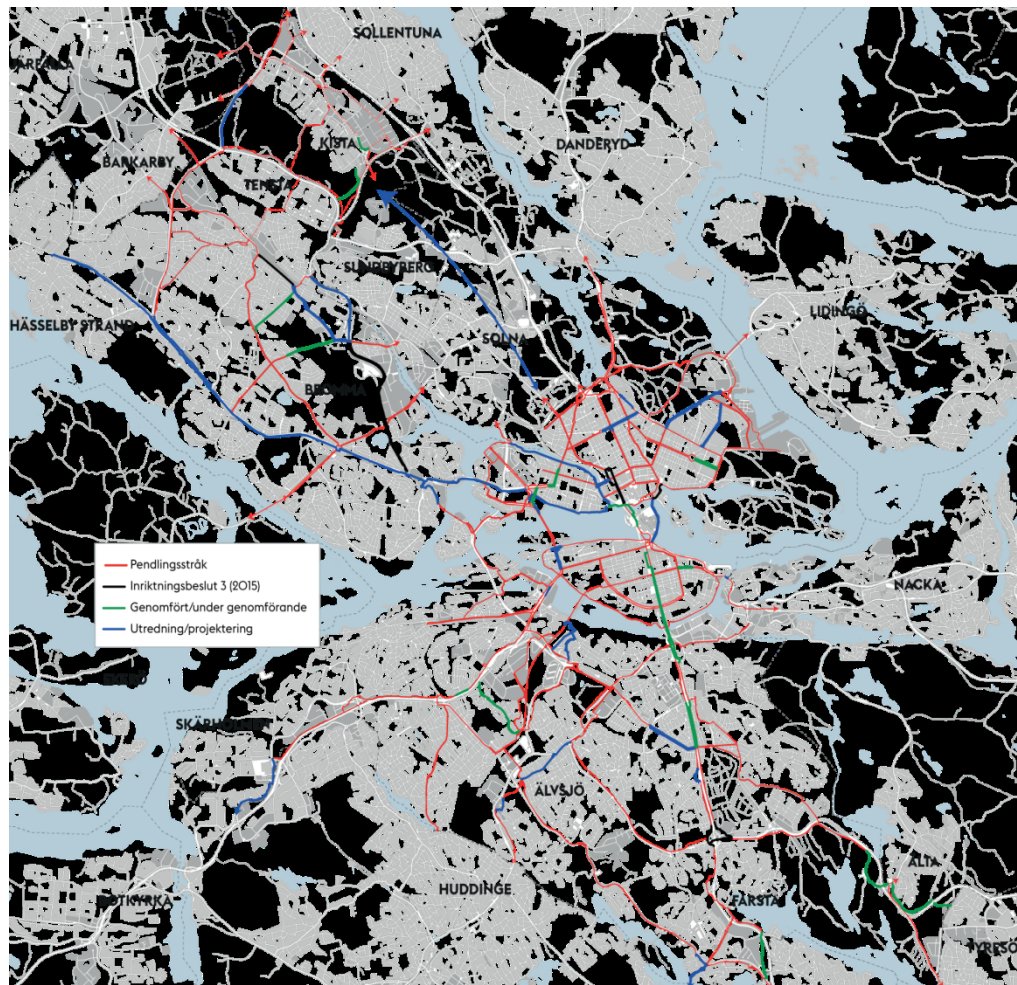
I mars 2013 antogs en ny cykelplan för Stockholm. Cykelplanen innehåller riktlinjer för stadens arbete med cykelplanering. Målet är att öka andelen cyklister och att göra det enkelt och säkert att cykla i Stockholm. Den viktigaste delen i planen, och grundläggande för att kunna öka cyklandet, är en väl fungerande infrastruktur med ett sammanhängande nätverk av gena, säkra och framkomliga cykelvägar.

Ett utredningsbeslut för 60 prioriterade infrastrukturprojekt från cykelplanen 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. Första inriktningsbeslutet togs i Trafik- och renhållningsnämnden i februari 2013 och det andra i motsvarande nämnd 2014. Det här är det tredje inriktningsbeslutet inom ramen för cykelplanen. Genomförandebeslut kommer att behandlas separat för varje enskilt projekt.

I stadens budget för 2015 är cykelåtgärder prioriterat. Fram till 2018 ska trafikkontoret genomföra investeringsåtgärder motsvarande ca 1 100 mnkr.

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.



Aktuella projekt. Länkarna i inriktningsbeslut 3 markeras med svart

Analys och konsekvenser

De länkar som utreds inom ramen för inriktningsbeslut 3 är Vasagatan, Stallgatan, Ulvsundavägen, Bromstensvägen och Gubbängsmotet.

Cykelprojekten som omfattas av tjänsteutlåtandet har kommit olika långt i sin utredning och detaljnivån skiljer sig därför åt. 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 samt tillgänglighet och säkerhet för

olika trafikslag. I varje projekt finns avvägningar som behöver göras på olika sätt.

Målsättningen är att följa cykelplanens riktlinjer för breddstandard. Hittills gjord projektering tyder på att detta efterföljs i de aktuella projekten i samtliga förslag som kontoret förordar.

Syftet med projekten är att skapa en sammanhängande cykelinfrastruktur som är säker och framkomlig och som i sin tur kan bidra till ett ökat cyklande. Projekten syftar inte bara till att uppfylla målen i cykelplanen utan med stöd från framkomlighetsstrategin vägs också gång, kollektivtrafik och levande stadsrum in i avvägningarna. Speciellt i innerstaden är det svårt att anlägga infrastruktur för bara cyklister då många grupper påverkas av ombyggnationerna. Här är många gator i behov av helrenovering för att matcha intentionerna i promenadstaden och framkomlighetsstrategin. Det kan därför vara långsiktigt lönsamt att ta ett helhetsgrepp på gatan så att fler intressen kan tillgodoses. På Vasagatan, Stallgatan och Bromstensvägen föreslås åtgärder som ger gaturummet en annan karaktär. I stort omvandlas de här gaturummen till mer stadsmässiga med bättre förutsättningar för gång, cykel och kollektivtrafik medan bilen får minskat utrymme. På övriga platser finns utrymme att ta från vägren, slänter mm och inverkan på andra trafikslag blir mindre påtagligt.

Förslag till utformningsalternativ för de olika projekten ligger i en bilaga till detta tjänsteutlåtande. Där ges även en konsekvensbeskrivning. Nedan presenteras projekten mycket kort utifrån den förändring som eftersträvas gällande cykel. Tidplan och ekonomi presenteras samlat för alla projekten i slutet av detta tjänsteutlåtande.

Vasagatan

Vasagatan ingår i ett pendlingsstråk som förbinder Tegelbacken med Torsgatan och är en central länk i det regionala cykelvägnätet. Gatan är cirka 750 meter lång och hastighetsbegränsningen är 50 km/h. Det är en av citys mer trafikerade gator med upp till 65 000 gående, 6 000 cyklister, 27 000 bilister och tre lokalbusslinjer.

Gatubredden varierar mellan 24 och 36 meter. Gatan saknar genomgående cykelinfrastruktur och en genomtänkt gestaltning, men den är levande under större delen av dygnet tack vare sitt läge vid Centralstationen.

Två alternativ har tagits fram – *Alternativ cykel* som enbart fokuserar på förbättringar för cykeltrafiken, och *Alternativ ny gestaltning* som förutom nya cykelbanor även innebär breddade gångbanor och nya träd på gatans båda sidor. För båda alternativen är en utgångspunkt att cykelbanorna ska vara 2,25 respektive 1,5 meter breda i enlighet med cykelplanen. Då omfattningen av ombyggnaden skiljer mycket mellan de båda alternativen, så är det stor skillnad på kostnaden. I dagsläget förordrar kontoret *alternativ cykel* som kan inrymmas inom kontorets budget. Kontoret ser dock stora kvaliteter med *alternativ ny gestaltning* och föreslår därför en avstämning med fastighetsägarna för att undersöka om det finns intresse för medfinansiering som gör det dyrare alternativet möjligt.

Stallgatan

Stallgatan är idag en hårdtrafikerad enkelriktad genomfartsled för motorfordonstrafiken, men även en viktig del av cykelpendlingsnätet. Sträckan är ca 250 meter lång och trafikeras av ca 12 000 fordon per dygn. Cykelinfrastruktur saknas längs gatan vilket i kombination med den smala körbanan innebär att cyklister utsätts för stora trafiksäkerhetsrisker. En ny gatuutformning föreslås som har till avsikt att öka trafiksäkerhet och framkomlighet för cykeltrafiken. Gatans begränsande bredd innebär att ett körfält tas i anspråk för att skapa utrymme för en cykellösning som motsvarar cykelplanens målsättningar.

Ulvsundavägen

Ulvsundavägen är en hårt trafikerad huvudled med ca 30 000 motorfordon per dygn. Projektet omfattar en sträcka på ca 3,6 km. Gällande hastighetsbegränsning är 50 km/h från Ulvsundaplan till Kvarnbacksvägen och därefter 70 km/h. Ulvsundavägen är ett utpekad pendlingsstråk med cirka 1 100 cyklister per dygn. Sträckan från Ulvsundaplan till Bällstavägen ingår i det regionala cykelstråket Kungsängsstråket och passerar förbi flera viktiga målpunkter såsom Bromma blocks och Bromma flygplats. Ulvsundavägen utgör idag en barriär för gående och cyklister.

För att skapa bättre cykelförutsättningar på Ulvsundavägen har flera alternativ studerats. Kontoret föreslår att det på hela den västra sidan av Ulvsundavägen skapas ett dubbelriktat, sammanhängande och konsekvent utformat cykelstråk enligt cykelplanens standard. Det är denna sida som har flest cyklister. På sträckan Ulvsundaplan-Kvarnbacksvägen är det även möjligt att cykla på den östra sidan, men till lägre standard.

Bromstensvägen

Bromstensvägen är huvudgata i stadsdelen Bromsten i Spånga, som trafikeras av ca 19 000 motorfordon per dygn. Sträckan som har utretts är ca 1,2 km och kopplar samman Spångavägen med Gamla Bromstensvägen. Dagsverksvägen som löper parallellt med Bromstensvägen är en lokalgata. De båda gatorna skiljs åt av ett bullerplank som löper längs med större delen av sträckan. Bromstensvägen har två körfält i vardera riktningen. En smal gångbana finns på vägens norra sida. Cykelbana saknas längs Bromstensvägen. Cykling sker i dagsläget i blandtrafik främst på Dagsverksvägen, som är skyltad 30 km/h och har en liten trafikmängd.

För att skapa bättre cykelförutsättningar längs Bromstensvägen har flera möjliga alternativ utretts. Kontoret föreslår att en ny dubbelriktad gång- och cykelbana anläggs längs Bromstensvägens norra sida. Utformningen följer cykelplanens riktlinjer.

Gubbängsmotet

Utredningsområdet utgörs av trafikplats Gubbängsmotet och dess närområde, vilket präglas av intilliggande huvudgator Nynäsvägen, Tyresöleden och Örbyleden. Cykelstråken används för pendlingscykling samt i viss mån lokal cykling mellan Sköndal, Skarpnäck, Gubbängen och Hökarängen samt till och från Gubbängsfältet som är en stor målpunkt i närområdet.

I stort sett alla stråk i området är kombinerade gång- och cykelvägar utan separering som inte heller uppfyller cykelplanens breddmått och standard. Framkomligheten är bristfällig, det är flera saknade länkar inom strukturen vilket leder till längre omvägar och sämre orienterbarhet.

I anslutning till Gubbängsfältet föreslår kontoret ett antal mindre åtgärder som kan genomföras omgående, t ex skyltning, målning, vägvisning och underhåll. Mer omfattande åtgärder görs i samband med exploatering på Gubbängsfältet.

Vidare föreslås en breddning av Farstastråket söder om Örbyleden på, en sträcka av 700 m, i enlighet med cykelplanens intentioner.

Kontoret ser även att cyklingen på östra sidan av Nynäsvägen skulle förbättras genom en planskild passage av Tyresövägen. Om detta är möjligt att ordna är dock för tidigt att säga utifrån nuvarande utredning. Kontoret återkommer med ett förnyat inriktningsbeslut för detta under 2016.

Ekonomi

I budgeten finns totalt 1 100 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. I februari 2014 fastställdes det andra inriktningsbeslutet med cykelprojekt för totalt 267,0 mnkr.

Den sammanlagda kostnaden för cykelprojekten i detta tredje inriktningsbeslut uppgår till 134 mnkr, fördelat på 14,5 mnkr 2015; 30,5 mnkr 2016; 84 mnkr 2017 och 5 mnkr 2018.

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	2018	Summa kostnad
Vasagatan	4	3	23		30
Stallgatan	1	2	5		8
Ulvsundavägen	5	20	30	5	60
Bromstensvägen	3		25		28
Gubbängsmotet	1,5	5,5	1		8
TOTALT	14,5	30,5	84	5	134

Under perioden pågår parallellt även planering och genomförande av åtgärder som ingick i inriktningsbeslut ett och två samt andra beslut som fattades innan utredningsbeslutet. Projektens framskridning presenteras i en lägesrapport som redovisas i en bilaga som medföljer tertialrapporterna och verksamhetsberättelsen.

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.

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 budgeten för investeringar enligt cykelplanen. Mindre kostnader som syftar till att förbättra vid återställandet samt kringåtgärder som är nödvändiga för att skapa en bra stadsmiljö bärs dock av cykelprojekten.

Drift- och underhållskostnader

Utbyggnaden av infrastrukturen för cykel kommer att medföra ökade driftkostnader. Ett skäl är att gaturummen blir svårare att drifva och ytor som tidigare varit snöupplag tas i anspråk till förmån för den rörliga trafiken. Kostnaderna ökar också eftersom 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 2 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 d.v.s. 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 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 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 procent 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 genomsnittlig avskrivningstid på 30 år och en intern ränta om 1,75 procent. Kostnaderna kan förändras, bland annat om tidsplanen för projekten förskjuts.

Tabellen nedan visar preliminärt beräknad kostnad för åren 2016-2020, och avskrivningarna fortlöper därefter i samma nivå medan räntekostnaden successivt sjunker med gjorda avskrivningar.

Kapitalkostnad	2016	2017	2018	2019	2020
Avskrivningar		0,1	3,5	4,5	4,5
Internränta		0,1	2,7	3,4	3,3
Summa kapitalkostnad		0,2	6,2	7,9	7,7

Kapitalkostnaden får beaktas i nämndens budget från och med år 2016.

Tidplan

Inriktningsbeslutet avser perioden 2015-2018. De flesta projekten beräknas vara klara under 2017. 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

Trafiknämnden godkänner kontorets förslag till inriktning för Vasagatan enligt *Alternativ cykel* till en kostnad av ca 30 mnkr; för Stallgatan till en kostnad av ca 8 mnkr; för Ulvsundavägen till en kostnad av ca 60 mnkr; för Bromstensvägen till en kostnad av ca 28 mnkr; för Gubbängsmotet till en kostnad av ca 8 mnkr och till den sammanlagda kostnaden om ca 134 mnkr.

Trafiknämnden uppdrar också åt kontoret att förhandla med fastighetsägarna om medfinansiering för Vasagatan enligt *Alternativ ny gestaltning* samt vid behov återkomma till nämnden med ett fördjupat inriktningsbeslut.

Slut

Bilagor

1. Utbyggnad av pendlingsstråk inriktningsbeslut 3