

Handläggare
Johanna Salén
08-508 260 32**Till**
Trafik- och renhållningsnämnden
2014 02 06

Cykelplan - smärre åtgärder. Inriktningsbeslut

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner förslag till inriktning till en sammanlagd utgift om ca 133 mnkr för nedanstående projekt;
 - en finmaskigare cykelinfrastruktur, ca 5 mnkr
 - trafiksignaler, ca 5 mnkr.
 - mindre ombyggnadsåtgärder, ca 22 mnkr.
 - utvecklingsprojekt, ca 6 mnkr.
 - beläggning- och belysningsåtgärder, ca 54 mnkr.
 - parkering, ca 24 mnkr.
 - vägvisning, ca 12 mnkr.
 - serviceåtgärder, ca 5 mnkr.

Per Anders Hedkvist
Förvaltningschef**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**Erika Björnsson**
Enhetschef**Mattias Lundberg**
Avdelningschef

Sammanfattning

Det övergripande målet i cykelplanen är att öka andelen cyklister. För att öka cykelns attraktivitet behövs ett antal åtgärder. Infrastrukturen förbättras genom nyanläggning och större ombyggnationer, men även genom mindre insatskrävande åtgärder som t ex beläggningsåtgärder, omskyltning så att cykling mot körriktningen möjliggörs, belysningsåtgärder, målning för att tydliggöra separering eller för att förbättra orienterbarheten, uppförande av nya cykelfält, piloter eller testprojekt mm. Det här ärendet avser inriktning för mindre kostsamma åtgärder som görs punktvis för förbättrad framkomligheten och/eller trafiksäkerhet eller som syftar till att skapa ett mer finmaskigt cykelnät eller förbättra ytskiktet på cykelvägnätet.

I ärendet ingår också stödåtgärder kring cykelvägarna som syftar till att skapa ett attraktivt trafiksystem för cykeln. Mer specifikt avser det uppförande av cykelparkering, vägvisning och olika typer av serviceanordningar.

Kontoret föreslår att nämnden godkänner förslag till inriktning till en sammanlagd utgift om ca 133 mnkr under 2014-2018.

Bakgrund

I stadens övergripande planeringsdokument, så som Promenadstaden och Framkomlighetsstrategin, är det utpekadt att cyklingen ska öka i Stockholm. Trafikkontoret har tagit fram en cykelplan som godkändes av Kommunfullmäktige i mars 2013. 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 i kommunen, är en väl fungerande infrastruktur med ett sammanhängande nätverk av gena, säkra och framkomliga cykelvägar. Parkering, vägvisning och annan service är också grundläggande för att cyklingen ska anses attraktiv.

Fram till 2018 ska investeringsåtgärder motsvarande 700 mnkr genomföras. Investeringarna i cykelinfrastrukturen har delats in i fyra huvudområden (=huvudprojekt), vilka hanteras genom separata beslut;

1. Cykelplan - utbyggnad av pendlingsstråk
2. Cykelplan - utbyggnad av huvud- och lokalstråk
3. Cykelplan - parkering, vägvisning och övrig service
4. Cykelplan - övriga åtgärder gällande framkomlighet, trygghet och säkerhet

Detta inriktningsbeslut avser huvudprojekten 3 och 4 ovan. Det består av flera enskilt mindre åtgärder, som sammantaget kan ha stor inverkan på cyklingens utveckling. Beslutet avser hela perioden 2014-2018. Det innehåller en mängd mindre delprojekt.

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.

Förslag på åtgärder

Det övergripande målet i cykelplanen är att öka andelen cyklister. För att nå detta mål behöver cykelinfrastrukturen förbättras. Det är en viktig del för transportsystemet som helhet. För att öka cykelns attraktivitet behövs en bred arsenal av åtgärder. Infrastrukturen förbättras genom nyanläggning och större ombyggnationer, men även genom mindre insatskrävande åtgärder som t ex beläggningsåtgärder, omskyltning så att cykling mot körriktningen möjliggörs, belysningsåtgärder, målning för att tydliggöra separering eller för att förbättra orienterbarheten, uppförande av nya cykelfält, pilot- eller testprojekt mm.

Utöver utbyggnaden av själva stråken behövs också stödåtgärder som gör cykeln till ett attraktivt färdmedel. Det handlar om vägvisning och parkeringsmöjligheter samt tillgång till cykelpumpar och serviceverktyg liksom kartor och andra typer av orienteringstavlur. Kontoret planerar att kontinuerligt bygga ut parkeringsplatser av olika slag, vägvisa cykelvägnätet och uppföra olika typer av serviceanordningar på platser där många cyklister passerar.

Inriktningsbeslutet avser åtgärder inom åtta huvudgrupper.

En finmaskigare cykelinfrastruktur

Det finns behov av att skapa ett mer finmaskigt cykelvägnät. Kontoret föreslår en utredning för att se vad som går att åstadkomma med mindre kostsamma åtgärder såsom att tillåta

cykling mot enkelriktat på fler gator, ta bort mindre hinder eller måla nya cykelfält där de plötsligt upphör. Detta gäller främst innerstaden. I ytterstaden föreslås att liknande åtgärder identifieras och genomförs inom ramen för hastighetsplanerna. Målet är att skapa ett mer sammanhängande och finmaskigt nätverk med hjälp av mindre kostsamma åtgärder.

Trafiksignaler

Trafiksignalerna på i huvudsak pendlingsstråken ska inventeras och anpassas till cykling i större utsträckning. Det kan göras genom automatdetektering på fler platser, laga trasiga detektorer, förlänga gröntiden för cyklister, grön våg för cyklister, överanmälan¹ mm. Målet är att antalet stopp och längden på stoppen ska minska för cyklister på pendlingsstråken så att medelhastigheten för cyklisterna ökar utan att cyklisten måste cykla snabbare. Vid översyn av korsningarna kan refug- eller stolpflytt bli nödvändigt. Uppsättning av nya signalstolpar eller tryckknappar för cykel kan också bli nödvändigt på vissa platser samt väntanordningar på platser där det finns risk för längre väntetider för cyklister.

Mindre ombyggnadsåtgärder

Inom ramen för trafikantförbättrande åtgärder görs en hel del förbättringsåtgärder på cykelvägnätet. Det handlar om små och medelstora förbättringsåtgärder som inte hanteras i något större projekt. Merparten av ombyggnationerna syftar till att förbättra trafiksäkerheten eller framkomligheten för oskyddade trafikanter. Exempel på åtgärder är mindre punktinsatser som refug- och kantstensflytt, avfasningar och sänkningar av kantstenar, skyltning, hastighetsdämpande åtgärder samt målning av olika slag. Gemensamt för åtgärderna är att de är av mindre omfattning och att de utförs via upphandlad årsentreprenör. Kontoret avser att fortsätta det löpande arbetet med att snabbt kunna genomföra den här typen av åtgärder.

Utvecklingsprojekt

Under perioden 2014-2016 ska testplats cykel genomföras. Inom projektet utvärderas en mängd åtgärder för att få en bättre uppfattning om stockholmarnas upplevelse av åtgärderna. De åtgärder som ska genomföras och utvärderas inom projektet är; visualisering av grön våg för cyklister, holländsk högersväng i

¹ När bilsignalen är grön blir cykelsignalen det samtidigt. Cyklister får då grönt automatiskt i samma fas som bilar som åker i samma riktning och behöver därför inte anmäla sin ankomst t ex via en tryckknapp.

minst fem korsningar, breddning av gång- och cykelbanorna på Götgatan samt undersökning av olika parkeringslösningar.

Kontoret avser också att i högre utsträckning än i dag arbeta med relationen mellan cyklister och gående. Kontoret ska genom ett forskningsprojekt och andra utredningar ta fram mer underlag för hur konflikter uppstår, och resultaten ska därefter också avspeglas i infrastrukturen. Baserat på det framtagna underlaget fastställs sedan lämpliga åtgärder. Parallellt med det mer långsiktiga arbetet planerar kontoret att tydliggöra vad som gäller mellan gående och cyklister med hjälp av målning, skyltning och andra mindre åtgärder.

Beläggnings- och belysningsåtgärder

Beläggning och belysning är andra typer av åtgärder som är mindre kostsamma, men som kan ha stor effekt på cykelvägnätet som helhet (framkomlighet och säkerhet) och även på uppfattningen om dess attraktivitet. Kontoret avser att utföra beläggningsarbeten på i första hand huvud- och pendlingsstråken. På vissa stråk är ytskiktet rejält skadat av potthål, rotsprängningar och krackelering, vilket kan innebära en trafikfara för cyklisterna. I synnerhet i kombination med dålig belysning eftersom skadorna på vägen då inte syns. Inom ramen för beläggningsarbetena görs också breddning på de sträckor där det är möjligt. Samtidigt förbättras vid behov belysningen. Under 2013 gjordes åtgärder på Bergslagsvägen och 2014 ska bl.a. delar av Ulvsundavägen beläggas med ny asfalt.

Parkering

Behovet av ordnade cykelparkeringsplatser med ramlås är stort. Idag låses cyklar ofta fast i stolpar, staket, parkbänkar och på andra platser där de kan vara i vägen för såväl gående som driftfordon. Målet i cykelplanen är att tillföra minst 500 cykelparkeringsplatser på gatumark varje år. Parallellt med detta behöver fler inomhusparkeringar uppföras inom fastigheter då hela behovet inte kan lösas på gatumark. Uppförande av parkering inom fastigheterna ligger utanför trafikkontorets uppdrag och behandlas inte i tjänsteutlåtandet.

I budget för 2014 har Trafikkontoret i uppdrag att bygga 2 000 nya cykelparkeringsplatser på gatumark vilket är en ambitiös utbyggnadstakt. En långsiktigt rimlig utbyggnadstakt för övriga år är 500-1000 parkeringsplatser på gatumark per år.

Parkeringsplatserna byggs ut i enlighet med

cykelparkeringsplanen vilken är en inventering av behovet av parkering. Parkering kan uppföras i möbleringszoner på gångtor, på ”dödytor” t ex under broar och precis efter ett övergångsställe eller på bilparkeringsplatser. Typ av ställ och utformning av parkeringen bestäms efter vad som passar bäst på den valda platsen. De kan vara av den traditionella modellen med pollare som anläggs på gångtor i möbleringszonen eller på p-platser för bilar. Innovativa lösningar och nya koncept speciellt tillämpade till platsen är också nödvändiga för att kunna skapa ett stort antal parkeringar.

Parallellt med att fler cykelparkeringar byggs, planerar kontoret förbättra rutinerna för att flytta övergivna eller långtidsuppställda cyklar. Kvarlämnade cyklar riskerar annars att motverka effekten av satsningen på nya parkeringar.

Vägvisning

Vägvisningen på cykelvägnätet i Stockholm har under många år varit bristfällig. Under 2013 påbörjades arbetet med att vägvisa hela cykelvägnätet efter den nyligen framtagna vägvisningsplanen för ytterstaden. Under 2014 kommer arbetet fortsätta i söderort. I innerstaden ska ytterligare inventeringar göras och kompletteringar av befintlig vägvisning ska genomföras inom perioden.

För att skapa bättre orienterbarhet och tydlighet i hur cykelvägnätet hänger samman för trafikanterna ska pendlingsstråken markeras med en speciell typ av skylt. Trafikkontoret ska utreda på vilket sätt detta kan göras så att det blir tydligt för cyklister och samtidigt smälter in i stadsmiljön på ett bra sätt. Pendlingsstråken ska markeras med en speciell färg på vägvisningsskyltarna samt märkas upp med jämna mellanrum så att man förstår att man befinner sig på ett prioriterat stråk. Arbetet med kompletterande vägvisning på pendlingsstråken kan påbörjas under 2016 och genomförs sedan kontinuerligt på de stråk där standardförbättringar har genomförts.

Servicefunktioner

Fler luftpumpar kommer genom ett kontinuerligt arbete att placeras ut på strategiska platser i staden. Ett arbete har påbörjats med att förse de offentliga toaletter som ligger intill cykelbanor med luftslangar. Det är ett kostnadseffektivt sätt att införa fler möjligheter till pumpstationer. Utöver pumparna kan också andra typer av service bli aktuellt, såsom meckställ och

kartanordningar. I kommande upphandlingar av reklamfinansierade nyttigheter (t.ex. offentliga toaletter eller lånecyklar) kommer kontoret också att utreda möjligheten att inkludera luftpumpar.

Analys och konsekvenser

Kontoret bedömer att denna typ av åtgärder normalt är kostnadseffektiva och medför god effekt på trafiksäkerhet, trygghet och framkomlighet för cyklister. Standarden för cyklister ökar också genom bättre möjligheter till att parkera, orientera sig och serva cykeln. Dessa smärre åtgärder är därför ett angeläget komplement till de mer omfattande infrastrukturprojekten som pågår för att skapa en bra helhetslösning i cykelvägnätet.

Åtgärderna har generellt en liten påverkan på annan trafik både under genomförandet och efteråt. Ändrad signalstyrning kan dock eventuellt ge minskad kapacitet för biltrafiken och åtgärder för finmaskigare infrastruktur kan ibland innebära minskat antal parkeringsplatser.

Utbyggnad av parkering kan innebära att bilparkeringsplatser tas i anspråk. Utbyggnaden medför samtidigt att cykelparkeringen blir mer ordnad och att uppställningen kan styras dit det är mest lämpligt till fördel för gående, leveranser och driftfordon.

Förbättrad vägvisning innebär att cyklisten lättare hittar cykelvägarna, men fungerar också som ”reklam” för cykeln och visar att det finns ett nätverk av cykelvägar i Stockholm.

Vägvisning och uppsättande av serviceanordningar bedöms inte påverka annan trafik. Konsekvenser i detalj av andra smärre åtgärder får bedömas och beaktas i varje enskilt projekt.

Tidplan

Åtgärderna i inriktningsbeslutet ska genomföras under perioden 2014-2018. Genomfarandebeslut och startbeslut tas kontinuerligt, för många projekt på delegation på kontorsnivå.

Ekonomi

Kontoret bedömer att insatsen inom dessa områden kommer att variera över åren. Inledningsvis kommer omfattningen att vara något större för att sedan trappas ner i takt med att ombyggnadsåtgärderna på pendlingsnätet ökar i omfattning.

I verksamhetsplanen för 2014 finns 12,2 mnkr avsatt för cykelparkering och cykelvägvisning och 6,7 mnkr för trafiksignaler för cykel, beläggningsåtgärder och andra smärre cykelåtgärder. Kontoret bedömer att en insatsnivå enligt tabellen nedan är rimlig under perioden 2014-2018, vilket omdisponeras inom given budgetram.

<i>Mnkr</i>	2014	2015	2016	2017	2018	Summa kostnad
Finmaskigare cykelinfra.	1	1	1	1	1	5
Trafiksignaler	1	1	1	1	1	5
Mindre ombyggnader	5	8	3	3	3	22
Utvecklingsprojekt	2	2	2			6
Beläggning/Belysning	15	15	8	8	8	54
Parkering	8	4	4	4	4	24
Vägvisning	7	2	1	1	1	12
Pumpar/serviceåtgärder	1	1	1	1	1	5
TOTALT	40	34	21	19	19	133
varav h-proj "övr åtgärder"	24	27	15	13	13	92
varav h-proj "parkering etc"	16	7	6	6	6	41

Den sammanlagda kostnaden för de åtgärder som ingår i inriktningsbeslutet uppgår till 133 mnkr, fördelat med 40 mnkr år 2014, 34 mnkr för år 2015, 21 mnkr år 2016, 19 mnkr år 2017, 19 mnkr år 2018.

Flertalet av åtgärderna som ingår i beslutet beräknas inte medföra ökade driftkostnader. Parkering, vägvisning och serviceåtgärder beräknas dock öka ge en viss ökning av driftkostnaderna.

Kapitalkostnaden är preliminärt beräknad med en avskrivningstid på 10 år för installationer, 20 år för trafiksignaler och 33 år för övriga projekt, såsom gatu- och markarbeten. Den interna räntan antas till 2,6 procent. I tabellerna nedan visas beräknade kapitalkostnader för åren 2015-2019.

Huvudprojekt "övriga åtgärder"

Kapitalkostnad	2015	2016	2017	2018	2019
Avskrivningar	0,8	1,1	1,6	1,8	2,2
Internränta	0,4	0,8	1,1	1,3	1,5
Summa kapitalkostnad	1,2	1,9	2,6	3,1	3,6

Huvudprojekt "parkering etc"

Kapitalkostnad	2015	2016	2017	2018	2019
Avskrivningar	0,5	0,8	1,1	1,3	1,6
Internränta	0,2	0,5	0,6	0,8	0,9
Summa kapitalkostnad	0,7	1,3	1,7	2,1	2,5

Kapitalkostnaden, som därefter minskar successivt med gjorda avskrivningar, får beaktas i nämndens budget från och med år 2015.

Trafikkontorets förslag

Trafik- och renhållningsnämnden godkänner kontorets förslag till inriktning för föreslagna åtgärder till en sammanlagd utgift om ca 133 mnkr

Slut