



Kontaktperson

Magnus Holmström

Gatuavdelningen

Södra distriktet

Telefon: 08-508 262 47

magnus.holmstrom@tk.stockholm.se

Till

Trafiknämnden 2005-09-22

Cykelplan för Stockholms ytterstad. Godkännande av planen.

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner Cykelplanen

Per Aronsson

Göran Gahm

Bo Gyllsdorff

Sammanfattning

Gatu- och fastighetskontoret och senare Trafikkontoret har under 2004-2005 tagit fram en plan för cykeltrafiken i Stockholms ytterstad. Planen har varit ute på en omfattande remissrunda och därefter reviderats med hänsyn till inkomna synpunkter. De vanligaste remissvaren förutom detaljsynpunkter på enskilda sträckor handlade om genomförandetiden som ansågs vara för lång (15 år), ansvar för drift och underhållsfrågor samt, mycket glädjande, en stor del positiva reaktioner. En sammanställning av alla inkomna synpunkter och önskemål redovisas i bilaga 1 tillsammans med Trafikkontorets ställningstagande till dessa.

Den totala kostnaden för att genomföra de åtgärder som föreslås i denna plan uppskattas till 940 miljoner kronor. Kontoret avser att dela upp planen i mindre projekt vilka kommer att arbetas in i kommande budgetarbete och flerårsprogram. Avsikten är att genomföra planen inom 15 år. Detta kan dock bli svårt med hänsyn till nuvarande budgetramar.

Kontoret anser att det är mycket angeläget att cykelbanorna i ytterstaden byggs ut enligt planen och på så sätt skapar ett sammanhängande nät med god kvalitet för hela staden. Trafikkontoret föreslår att trafiknämnden godkänner cykelplanen.

Bilaga 1: Inkomna remissvar

Bilaga 2: Cykelplanen

Bakgrund

Gatu- och fastighetskontoret och senare Trafikkontoret har under 2004-2005 tagit fram en plan för cykeltrafiken i Stockholms ytterstad. Ett antal cykellänkar har valts ut för att bilda ett sammanhängande huvudnät för cyklister. Samtliga länkar som ingår i planen har inventerats och förslag till åtgärder lämnas.

Planen behandlar ett huvudnät för cykeltrafiken, det vill säga möjligheterna att med cykel ta sig fram på ett enkelt och säkert sätt mellan olika stadsdelar. I planen ingår inte cyklande inom ett lokalt område, cyklister under 12 år eller cyklande som rekreation och träning. Cykelnät för dessa ändamål är redovisade i kontorets områdesvisa trafik- och gatumiljöplaner.

Stadens senaste specifika cykelplan som gäller för ytterstaden togs fram 1978. Denna plan har senare ersatts av elva trafik- och gatumiljöplaner för söderort och en trafik- och parkstråksplan för västerort där cykeltrafiken ingår som en del. Region innerstad tog under 1998 fram en cykelplan för innerstaden och "Cykelplan för Stockholms ytterstad" är motsvarande plan för ytterstaden.

Tidigt under utredningen hölls ett möte med cykelorganisationer, NTF, grannkommuner och Vägverket för att fastlägga vilka cykelvägar som skulle ingå samt informera om hur det fortsatta arbetet skulle bedrivas. I november 2004 beslutade Gatu- och fastighetsnämnden att planen skulle sändas på remiss för inhämtande av synpunkter. Under våren 2005 bearbetades samtliga inkomna remissvar och planen reviderades med hänsyn till dessa. De vanligaste remissvaren förutom detaljsynpunkter på enskilda sträckor handlade om genomförandetiden som ansågs vara för lång (15 år), ansvar för drift och underhållsfrågor samt, mycket glädjande, en stor del positiva reaktioner. En sammanställning av alla inkomna synpunkter och önskemål redovisas i bilaga 1 tillsammans med Trafikkontorets ställningstagande till dessa.

Analys och konsekvenser

Det finns en stor potential för ett ökat cyklande i Stockholms ytterstad. Det görs många arbetsresor med bil som är kortare än 10 kilometer och där cykeln är ett reellt alternativ. För att få bilister att byta bilen mot cykeln krävs att cyklisterna har en trafiksäker, fungerande trafikmiljö med väl underhållna cykelbanor som medger god framkomlighet och gena sträckningar.

Cykelplanen har som övergripande mål att främja och öka cykeltrafiken samt förbättra trafiksäkerheten för cyklisterna. Syftet är att skapa ett sammanhängande stomnät för cyklisterna i Stockholms ytterstad. Detta

stämmer väl överens med Stadens mål om "ökad säkerhet för cyklisterna och att allt fler ska använda cykeln som forskaffningsmedel. Det nuvarande nätet av cykelbanor och cykelfält ska utvecklas till ett sammanhängande nät för hela staden. Vidare ska bättre skyltning och bättre uppställningsmöjligheter för cyklar användas som medel för att skapa bättre förutsättningar för cyklister i staden"

Ekonomi

Kostnaden för en åtgärd varierar beroende på materialval och hur omfattande lokala ingrepp som måste göras. Den översiktliga kostnadsbedömningen ger dock en bild och en uppfattning om hur mycket det kostar att genomföra de förslag som finns i planen.

Åtgärd	Kostnad (miljoner kr)
Nya cykelbanor	510
Belägningsåtgärder	97
Hastighetssäkrade passager	35
Breddning av befintliga cykelbanor	270
Övrigt (ex. separering av gående och cyklister, åtgärder vid busshållplatser, sänkning av kantsten)	25
Totalt	940

Detta innebär att den totala kostnaden för att genomföra de åtgärder som föreslås i denna plan uppskattas till 940 miljoner kronor. De senaste åren har gatu- och fastighetskontorets totala satsning på cykeltrafik legat på omkring 70 miljoner kr per år var av den största delen i innerstaden. Om en motsvarande satsning skulle ske i enbart ytterstaden skulle planen kunna genomföras på 15 år. Många remissinstanser har påpekat att detta är en lång tid och önskar ett snabbare genomförande

Kontoret avser att dela upp planen i mindre projekt vilka kommer att arbetas in i kommande budgetarbete och flerårsprogram. Avsikten är att genomföra planen inom 15 år. Detta kan dock bli svårt med hänsyn till nuvarande budgetramar.

Barn

De positiva effekter som planens genomförande medför gäller i lika stor grad barn över 12 år som vuxna. Barn under 12 år kan inte till lika stor del tillgodogöra sig ett övergripande cykelnät för cykling mellan stadsdelar eftersom detta kräver trafikmognad vilket normalt uppnås vid 12 års ålder.

Miljö

Ett av planens mål är att cyklandet ska öka. Om fler väljer cykeln i stället för bilen är miljövinsterna stora.

Framkomlighet

Utbyggnaden av cykelnätet kommer inte att påverka bil- och busstrafikens framkomlighet i ytterstaden annat än i de korsningar som föreslås hastighetssäkras.

Trafikkontorets förslag

Kontoret anser att det är mycket angeläget att cykelbanorna i ytterstaden byggs ut enligt planen och på så sätt skapar ett sammanhängande nät med god kvalitet för hela staden.

Erfarenheter från utbyggnaden av cykelnätet i innerstaden efter cykelplanen från 1998 är mycket goda. Från den lägsta nivån mellan åren 1987-1991 har cykeltrafiken ökat kraftigt i Stockholms innerstad, närmare 88 % vid det s.k. innerstadssnittet (tullarna). På Saltsjö-Mälarsnittet har antalet cykelpassager ökat ännu snabbare, 135 %. Detta är närmast unikt i ett europeiskt perspektiv där cyklingen tenderar att minska.

Trots den kraftiga ökningen av antalet cyklister har olyckorna legat på en tämligen konstant nivå. Sett till att flödet av cyklister ökat kraftigt och olyckorna inte ökat innebär det att risken per cyklist har minskat.

Trafikkontoret bedömer att antalet cyklister kommer att fortsätta öka i framtiden och för att behålla den positiva trenden för olyckorna anser kontoret att det är viktigt med ett sammanhängande cykelnät med bra kvalitet och hög säkerhet. Genomförandet av cykelplanen leder till att säkerheten för cyklister ökas genom åtgärder både på sträcka och i korsningar.

Trafikkontoret föreslår att trafikinämnden godkänner cykelplanen.

SLUT