



Johanna Salén
Trafikplanering
08-508 260 32
johanna.salen@stockholm.se

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2012-03-15

Cykelplan för Stockholm. Beslut om remiss

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner föreliggande förslag till Cykelplan 2012 för att skickas på remiss.

Per Anders Hedkvist
Förvaltningschef

Kristofer Tengliden
Tf Avdelningschef

Sammanfattning

I juni 2010 fick trafikkontoret i uppdrag av Trafik- och renhållningsnämnden att ta fram en ny cykelplan för Stockholm. Uppdraget bestod i att foga samman de tidigare inner- och ytterstadsplanerna för cykel samt att i planen fokusera på pendlingscyklister och arbetsresor.

I remissversionen av Framkomlighetsstrategin betonas vikten av att prioritera kapacitetsstarka färdmedel som kollektivtrafik, gång och cykel för att bibehålla transportkvaliteten när Stockholm växer.

Cykelplanens två övergripande mål är att det ska vara enkelt och säkert att cykla i Stockholm samt att andelen cyklister ska öka. Cykelplanen omfattar en mängd åtgärder som behöver göras för att nå de övergripande målen. Det är dels åtgärder som syftar till att skapa en väl fungerande infrastruktur, dels för kommunikation och för att hitta former för samverkan. Planen redogör även för kostnader och uppföljning av de åtgärder som planeras utredas och genomföras.

Bilaga A1: Förslag till Cykelplan 2012 för Stockholms stad.
Remissversion

Bilaga A2: Remissinstanser



Bakgrund

I juni 2010 fick trafikkontoret i uppdrag av Trafik- och renhållningsnämnden att ta fram en ny cykelplan för Stockholm. Stockholms stad har sedan tidigare två cykelplaner, en för innerstaden från 2006 och en för ytterstaden från 2005.

Den nya planen ska föga samman de befintliga inner- och ytterstadsplanerna, fortsätta fokusera på pendlingscyklister och arbetsresor samt prioritera regionala stråk.

I remissversionen av Framkomlighetsstrategin, framgår att andelen gång-, cykel- och kollektivtrafikresor måste öka för att bibehålla transportkvaliteten när Stockholm växer. För att denna ökning ska bli verklighet krävs utöver själva cykelinfrastrukturen också att den underhålls och driftas på ett bra sätt och att staden arbetar med information, parkering och vägvisning samt samverkar med intressenter som på olika sätt har påverkan på cyklingens framtida utveckling.

Cykelplanen innehåller därför utöver direkt infrastrukturella åtgärder även andra åtgärder som kommunikation och samverkan med olika aktörer.

Förslag till Cykelplan 2012

Cykelplanen består av två delar. En strategidel med en mer långsiktig inriktning som beskriver varför det är viktigt att arbeta med många olika delområden för att kunna öka andelen cyklister. Här presenteras också metoder för uppföljning, indikatorer och mål. Andra delen redovisar en handlingsplan där fokus ligger på huvuduppdraget, att redovisa utbyggnadsplanerna för ett sammansatt cykelvägnät för pendlingscyklister.

I Framkomlighetsstrategin finns ett specifikt mål som riktar sig direkt till cykel; *"Andelen av alla resor som sker med cykel ska i högtrafik vara minst 15 procent 2030"*. Cykelplanen avser utöver att öka andelen cyklister även *att göra det enklare och säkrare* att cykla, för såväl befintliga som tillkommande cyklister.

För att nå målen om att göra det enklare och säkrare att cykla samt att öka andelen cyklister krävs stora investeringar och insatser för cykeltrafiken. I planen föreslås åtgärder som syftar till att skapa en välfungerande infrastruktur. Med detta menas i första hand att det finns ett sammanhängande, kapacitetsstarkt och trafiksäkert cykelvägnät med god framkomlighet. För att få en välfungerande infrastruktur krävs förutom investeringar i själva vägnätet även rutiner för en bra vinterväghållning, specifika framkomlighets- och trafiksäkerhetsåtgärder, vägvisnings- och parkeringsåtgärder. Utöver de fysiska investeringarna föreslår

planen också åtgärder som syftar till att informera om cykelåtgärderna samt att samverka med andra parter som har påverkan på cykeltrafikens utveckling.

För att kontrollera om de åtgärder som genomförs bidrar till de övergripande målen behöver målen följas upp. Detta görs genom tio utpekade indikatorer,

- Standard vinterväghållning
- Standard på drift och underhåll i cykelvägnätet
- Andelen säkra passager och korsningar
- Antalet allvarligt skadade eller förolyckade cyklister
- Antal framkomlighetsfrämjande åtgärder
- Antalet nytillkomna cykelparkeringar
- Cyklisternas upplevelse av Stockholm som en god cykelstad skall öka
- Andel cykelresor av resor till arbete
- Antalet cyklister i stadens mätpunkter
- Andel barn åk 4-9 som cyklar på egen cykel till skolan

Ekonomi

Under planens genomförandeperiod kommer det att krävas omfattande investeringar i cykelvägnät, ökade löpande kostnader för drift och underhåll, informationsinsatser, rutinförbättringar etc. Kostnaderna är mycket schablonmässiga.

De uppskattade investeringskostnaderna för infrastrukturen avser endast byggkostnaderna för själva cykelinfrastrukturen. Utrednings- och projekteringskostnad tillkommer. Ofta är det också lämpligt att åtgärda andra brister i närheten. T.ex. kan det behövas bättring av belysning, trafiksäkerhet, tillgänglighet eller trädåtgärder som inte föranleds av cykelprojektet men som det kan vara bra att passa på att åtgärda. Detta gör att projekt blir dyrare men samtidigt ökar kvaliteten. Det kan också göra att man inte behöver bygga om samma plats flera gånger. De kostnaderna är inte inkluderade.

Kostnaderna för breddning, nyanläggning och säkring av korsningspunkter uppskattas till 8 Mnkr/km i innerstaden och 1,5-3 Mnkr/km i ytterstaden.

Kostnaderna för förbättrad drift och underhåll uppskattas till 30-50 Mnkr årligen. Summan varierar beroende på snömängd per år. Kommunikationsåtgärderna som avser cykelplanen kommer dels göras inom ramen för Framkomlighetsstrategin och tillsammans med Stadsledningskontoret. Kostnad som tillfaller cykelplanen uppskattas till 1,5 Mnkr årligen.



Kostnader för uppföljning och utvärdering kommer att vara högre under de år då resvaneundersökningar skall göras men uppskattas till 0,5-2,0 Mnkr per år.

Trafikkontorets synpunkter

År 2030 kommer Stockholms stad att ha cirka en miljon invånare, en ökning med ungefär 150 000 personer. Stockholms län förväntas öka från dagens 2 miljoner invånare till närmare 2,5 miljoner. Många fler kommer alltså att leva och verka på samma yta, och det innebär nya utmaningar för trafikplaneringen. Det kommer inte att gå att bygga nya gator i samma omfattning.

Stadens vägar och gator ska ge rum åt många olika funktioner och intressen. Människor ska kunna förflytta sig, med flera olika sorters färdmedel; gods ska transporteras; det ska finnas plats för affärer, möten och andra sociala funktioner, samt för parkering, lastning, städning och ledningar under marken. Alla funktioner är viktiga och alla ska ha sin plats i staden. Men gatumarken räcker inte till för att allt ska kunna finnas överallt dygnet runt. Det krävs minst en 45 meter bred gata för att få plats med alla funktioner, något som varken är önskvärt eller möjligt på många platser. De flesta huvudgator i Stockholm är mellan 20 och 30 meter breda. Därför måste vi prioritera. Cykelvägnätet har stora brister och för att öka andelen cyklister är det grundläggande att det finns en välfungerande infrastruktur. Cykelplanen ger ett bra underlag för investeringar och utbyggnad av ett sammanhängande och trafiksäkert cykelvägnät som kan bidra till att öka andelen cyklister och därmed avlasta biltrafiken och kollektivtrafiken.

Fortsatt hantering

Kontoret föreslår att Cykelplan 2012 remitteras till berörda instanser i staden och regionen (ett förslag till sändlista finns i bilaga A2) för att hämta in synpunkter och öka förankringen. Remissinstanserna kommer att ombes att ange vilka åtgärder och objekt de ser som mest angelägna. De kommer att kunna markera på kartor vad som är angeläget att prioritera. Grannkommunerna och Trafikverket kommer t.ex. att kunna meddela om de tycker att det finns bättre kopplingar till deras vägnät, än vad som föreslås i planen. Remissperioden föreslås bli cirka tre månader.

Trafikkontorets förslag

Kontoret föreslår att Trafik- och renhållningsnämnden godkänner att föreliggande plan skickas ut på remiss, enligt föreslagen sändlista i bilaga A2.

Slut