

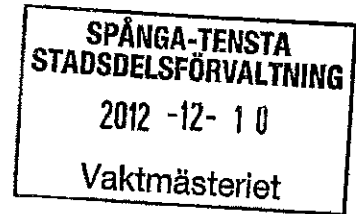
Dnr 16-711/2012



TRAFIK- OCH
RENHÅLLNINGSNÄMNDEN

Utdrag ur protokoll, fört vid sammanträde
2012-11-22, § 18

Tid Torsdagen den 22 november 2012 kl 16.40 – 17.25
Plats Stora Kollegiesalen, Stadshuset
Justerat Onsdagen den 5 december 2012



Ulla Hamilton

Daniel Helldén

Närvarande

Beslutande ledamöter:

Ulla Hamilton (M), ordföranden
Daniel Helldén (MP) vice ordföranden

Bo Arkelsten (M)
Annika Davidsson (M)
Mark Klamberg (FP)
Malte Sigemalm (S)
Annika Ödebrink (S)
Oskar Levin (S)
Martin Hansson (MP)
Kajsa Stenfelt (V)

Tjänstgörande ersättare:

Peter Abelin (M)
Christoffer Kuckowski (M)
Inga-Lill Larsson (M)

för Daniel Valiollahi (M)
för Datevig Tjärnberg (M)
för Jonas Naddebo (C)

Ersättare:

Christer Swärd (M)
Charlotta Schenholm (FP)
Jesper Svensson (FP)
Göran Oljeqvist (KD)
Margareta Stävling (S)
Jimmy Lindgren (S)
Hampus Rubaszkin (MP)
Maria Antonsson (MP)
Tobias Johansson (V)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Per Anders Hedkvist, Fredrik Alfredsson, Louise Bill, Ted Ell, Åse Geschwind, Inga-Lill Hultin, Lars Jolérus, Mattias Lundberg och Marita Söderqvist samt borgarrädssekreteraren Josefin Malmqvist och biträdande borgarrädssekreteraren Martin Savén från roteln.

§ 18

Infrastrukturåtgärder på cykelvägnätet. Utredningsbeslut

Dnr T2012-313-05600

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar enligt kontorens gemensamma förslag:

- 1 Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att godkänna projektdirektivet.
- 2 Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att ge trafikkontoret i uppdrag att utreda förutsättningarna för infrastrukturåtgärder på cykelvägnätet för upp till 95 mnkr.
- 3 Trafik- och renhållningsnämnden anmäler beslutet till stadsbyggnadsnämnden, fastighetsnämnden berörda stadsdelsnämnder och till kommunstyrelsens ekonomiutskott.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets och exploateringskontorets gemensamma tjänsteutlåtande från den 18 oktober 2012.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Ulla Hamilton m.fl. (M), Mark Klamberg (FP) och vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) föreslår (se beslutet).
- 2) Malte Sigemalm m.fl. (S) och Kajsa Stenfelt (V) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
 - 1 Delvis bifalla kontorets förslag till beslut.
 - 2 Höja takten för genomförandet av åtgärderna i cykelplanen.
 - 3 Därutöver anför:

Måläret 2030 för genomförandet av hela cykelplanen är satt alldeles för långt fram, och vi efterfrågar tydliga tidsramar för de prioriterade satsningarna. Sex år är även det en lång tid för genomförande av prioriterade åtgärder. När fler och fler väljer att cykla, ska detta uppmuntras och underlättas, som ett led i att minska privatbilismen i staden. Vi har väntat länge på en sammanhållen cykelplan för Stockholms inner- och ytterstad, och det är hög tid att genomföra den så snart som bara möjligt!

Beslutsgång

Ordföranden Ulla Hamilton (M) ställer de framlagda förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från Ulla Hamilton m.fl. (M), Mark Klamberg (FP) och vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP).

Reservation

Malte Sigemalm m.fl. (S) och Kajsa Stenfelt (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

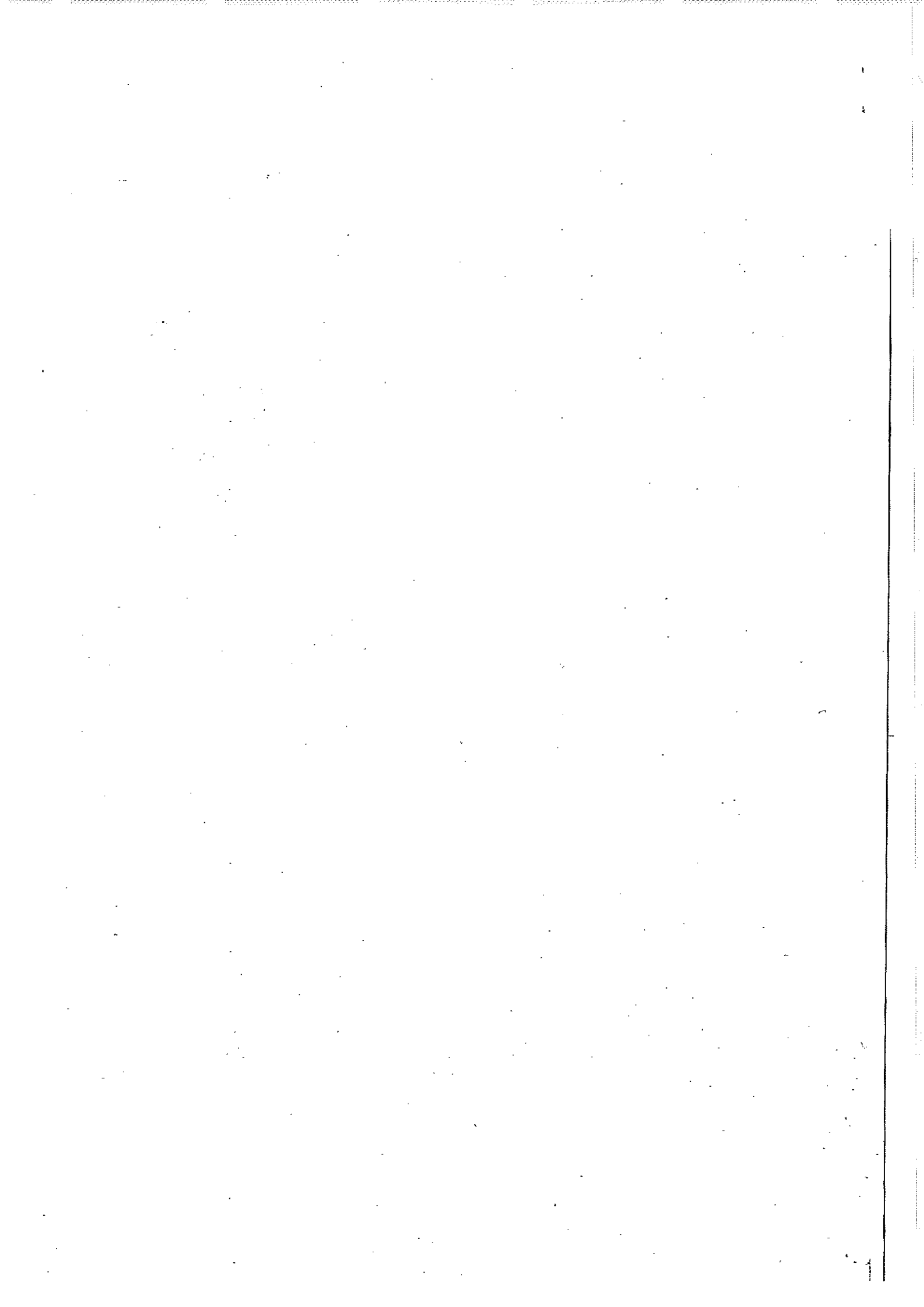
Särskilt uttalande

Särskilt uttalande lämnas av vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) enligt

följande:

Behövet av åtgärder för att förbättra möjligheten för cykling samt att göra den säkrare och öka framkomligheten innebär att vi vill lägga 250 miljoner kronor för investeringar i cykelinfrastrukturen under 2013. Under en period av sex år tillförs 1,5 miljarder till cykelinvesteringar.

Vid protokollet
Åse Geschwind





Dnr 1.6-711/2012
18

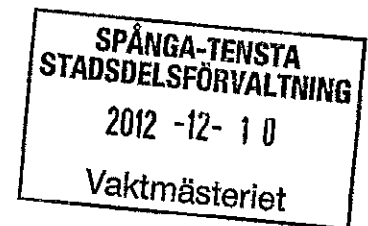
TRAFIKKONTORET
EXPLOATERINGSKONTORET

2012-10-18
TJÄNSTEUTLÅTANDE
DNR T2012-313-05600
E2012-313-01752

Kontaktperson trafikkontoret
Johanna Salén
Trafikplanering
Telefon: 08-508 260 32
johanna.salen@stockholm.se

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2012-11-22
Exploateringsnämnden
2012-11-22

Kontaktperson exploateringskontoret
Sofi Almqvist
Avdelningen för Miljö och teknik
Telefon: 08-508 264 88
Sofi.almqvist@stockholm.se



**Infrastrukturåtgärder på cykelvägnätet.
Utredningsbeslut**

Förslag till beslut

1. Trafikkontoret och exploateringskontoret föreslår att Trafik- och renhållningsnämnden samt Exploateringsnämnden beslutar att godkänna projektdirektivet.
2. Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att ge trafikkontoret i uppdrag att utreda förutsättningarna för infrastrukturåtgärder på cykelvägnätet för upp till 95 mnkr.
3. Trafikkontoret och exploateringskontoret föreslår att Trafik- och renhållningsnämnden samt Exploateringsnämnden anmäler beslutet till Stadsbyggnadsnämnden, Fastighetsnämnden berörda stadsdelsnämnder och till kommunstyrelsens ekonomiutskott.

Per Anders Hedkvist
Förvaltningschef, Trafikkontoret

Krister Schultz
Förvaltningschef, Exploateringskontoret

-
- Bilaga 1: Projektdirektiv
Bilaga 2: Åtgärdslista för utredningsbeslut
Bilaga 3: Prioriteringskarta för cykelvägnätet



Sammanfattning

Stockholm stad ska arbeta för att öka cyklingen i kommunen. Trafikkontoret har tagit fram en cykelplan som går i linje med ambitionerna i Promenadstaden och Framkomlighetsstrategin. Cykelplanen beskriver hur kommunen ska arbeta med cykeln som transportmedel och vad som behöver göras för att cyklingen ska öka. En viktig del av planen är att bygga ut cykelinfrastrukturen så att den blir framkomlig, trafiksäker och sammanhängande.

Bifogat direktiv avser trafikkontorets och exploateringskontorets fortsatta prioritering för utredning och genomförande av cykelinfrastrukturåtgärder i Stockholm. Direktivet omfattar en beskrivning av de infrastrukturåtgärder på cykelvägnätet som avses utredas vidare.

Bakgrund

I stadens övergripande planeringsdokument, så som Promenadstaden och Framkomlighetsstrategin, är det tydligt utpekade att cyklingen ska öka i Stockholm. Trafikkontoret har tagit fram en cykelplan som godkänts i Trafik- och renhållningsnämnden 2012-10-18. 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.

För att fler ska välja cykeln som transportmedel krävs också att cykelkopplingarna till och inom nya exploateringsområden blir av. Infrastrukturen för cykel måste finnas på plats redan när första inflytt sker. Delar av de stråk som pekas ut i cykelplanen som mest prioriterade går också genom exploateringsområden. Det är därmed viktigt att de får den höga standard som krävs för att fler ska välja cykeln. Bifogat direktiv innefattar en beskrivning av de infrastrukturåtgärder på cykelvägnätet som avses utredas vidare.

I stadens budget för 2013 är cykelåtgärder prioriterade. Till 2018 har ramen utökats så att bland annat 700 mnkr ska inrymmas för cykelinfrastrukturåtgärder i trafikkontorets budget samt 300 mnkr för cykelinfrastrukturåtgärder inom exploateringsområdena.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts av trafikkontoret och exploateringskontoret i samråd med stadsledningskontoret.



Ärendet

För att säkerställa att utbyggnaden av cykelinfrastrukturen håller en hög takt och görs systematiskt har bifogat direktiv tagits fram. Direktivet avser trafikkontorets och exploateringskontorets fortsatta prioritering för utredning och genomförande av cykelinfrastrukturåtgärder i Stockholm. Direktivet omfattar en beskrivning av de infrastrukturåtgärder på cykelvägnätet som avses utredas vidare.

Mål och Syfte

Syftet med utredningsbeslutet är att kunna utreda cykelinfrastrukturåtgärderna så att det leder till en cykelinfrastruktur som är sammanhängande, trafiksäker och framkomlig. Effektmålet av detta tillsammans med andra åtgärder som planeras, är att fler ska använda cykeln som färdmedel. Målen i cykelplan 2012 är att öka andelen cyklister och att göra det enklare och säkrare att cykla, vilket följs upp i en mängd indikatorer i cykelplanen.

Utredningsorganisation

Cykelplanen samt utrednings- och inriktningsbeslut för infrastrukturåtgärderna på pendlingsstråken beslutas i Kommunfullmäktige. Trafik- och renhållningsnämnden samt Exploateringsnämnden är projektägare för de olika delprojekten. Cykelvägnätet berör trafikkontorets, exploateringskontorets, stadsbyggnadskontoret och stadsdelarnas verksamhetsområden och förvaltningarna ansvarar således till att utredningarna och byggande genomförs inom respektive ansvarsområde.

Tidplan

Utredningsfasen sker löpande för de olika objekten och beräknas pågå parallellt med att inriktningsbesluten skrivs fram. Listan över objekt i utredningsbeslutet är en bruttolista över cykelprojekt på pendlingsstråken som har hög prioritet. Objekten kommer att grupperas efter tidpunkt då det är lämpligt att genomföra dem och skrivs upp i 3-4 olika inriktningsbeslut. Projektperioden sträcker sig till 2018, det sista inriktningsbeslutet bör således vara beslutat senast 2016. Genomförandebesluten tas upp i Trafik- och renhållningsnämnden för varje objekt för sig.

Ekonomi

Utredningskostnaden har beräknats till 5-10 procent av byggkostnaderna på infrastrukturåtgärderna på pendlingsstråken och uppskattas till ca 95 mnkr. Utredningsutgifterna är spridda under hela perioden 2013-2018 eftersom objekten kommer att byggas ut kontinuerligt. Utredningsbeloppet inryms inom ramen för investeringsbudgeten inom båda förvaltningarna.



Risk

Projektet består av många mindre delprojekt som är geografiskt spridda. Varje delprojekt är unikt och har olika förutsättningar och utmaningar. Tidplanen för hela projektet påverkas i stor mån av delprojektens genomförande vilka påverkas av andra aktörers och projekts tidplaner. T ex kommer cykelinfrastrukturutbyggnaden att påverkas av reinvesteringar, vägarbeten, exploateringar och andra saker som inte är kända i dagsläget. Ofta finns vinster med att samordna projekt och skapa helhetslösningar.

Det finns också risk för långa ledtider då inriktningsbesluten inte kommer att innehålla den detaljeringsgrad om de tekniska lösningarna som de normalt gör. Inriktningsbesluten kommer vara av mer tidsmässig och ekonomisk karaktär. Projekten kommer sedan planeras utifrån de övergripande mål och riktlinjer som finns i den beslutade Framkomlighetsstrategin. De påföljande genomförandebesluten kommer att redogöra för de konsekvenser och effekter som projekten medför. Om direktiven ändras i detta skede medför det förseningar och fördyringar i projekten.

Kommunikation

En mängd intressenter har identifierats som viktiga för projektet. En del kommer att påverkas direkt och andra indirekt. Intressenterna består av både externa och interna aktörer.

Rapportering

Inom ramen för cykelplanen kommer en årlig uppföljning av genomförda cykelåtgärder att ske. Trafikkontoret och exploateringskontoret planerar också en årlig uppföljning till respektive nämnd av takten i genomförandet av de åtgärder som beskrivs i utredningsbeslutet.

Trafikkontorets och exploateringskontorets förslag

Trafikkontoret och exploateringskontoret föreslår att Trafik- och renhållnings- samt Exploateringsnämnden beslutar att godkänna projektdirektivet. Ge förvaltningarna i uppdrag att utreda förutsättningarna för infrastrukturåtgärder på cykelvägnätet för upp till 95 mnkr. Samt anmäla beslutet till Stadsbyggnadsnämnden, Fastighetsnämnden berörda stadsdelsnämnder och till kommunstyrelsens ekonomiutskott.

Slut



TRAFIKKONTORET
EXPLOATERINGSKONTORET

BILAGA I
2012-10-19

PROJEKTDIREKTIV – Infrastrukturåtgärder på cykelvägnätet

Författare: Johanna Salén (Tk) och Sofi
Almqvist (Explo)

Version: 1.0



UTGÅVEHISTORIK FÖR DOKUMENTET

Ändringar				
Datum	Version	Godkänd av:	Påverkade sidor	Typ av ändring
	v.1.0			
	v.1.1			
	v.1.2			
	v.1.3			
	v.1.4			
	v.1.5			



INNEHÅLL

Introduktion	4
Bakgrundakgrund	4
BESKRIVNING	5
Mål & Syfte	7
Övergripande mål och effektmål.....	7
Förutsättningar för att nå målen	7
Geografiskt område.....	8
Utredningsorganisation	8
Tidsåtgång	8
Ekonomi	9
Utredningsutgifter.....	9
Risk	10
Projektrisker	10
Kommunikation	10
Rapportering	11



INTRODUKTION

Detta direktiv avser Trafikkontorets och Exploateringskontorets fortsatta prioritering av utredning och genomförande av cykelinfrastrukturåtgärder i Stockholm. Direktivet omfattar en beskrivning av de infrastrukturåtgärder på cykelvägnätet som avses utredas vidare.

BAKGRUND

I stadens övergripande planeringsdokument, såsom Promenadstaden och Framkomlighetsstrategin, är det tydligt utpekade att cyklingen ska öka i Stockholm. En ökad cykling är en viktig pusselbit i den större strategin för att skapa ett hållbart, framkomligt och trafiksäkert Stockholm.

I juni 2010 fick trafikkontoret i uppdrag av trafik- och renhållningsnämnden att ta fram en ny cykelplan för Stockholm. Under 2011 togs planen fram och i mars 2012 skickades den ut på remiss efter godkännande i Trafik- och renhållningsnämnden. Kontoret har nu bearbetat planen utifrån inkomna synpunkter och en slutgiltig version av Cykelplan 2012 har tagits fram och godkändes i Trafik- och renhållningsnämnden 18 oktober.

Cykelplan 2012 pekar på en mängd åtgärder som är viktiga för att cyklandet ska öka. Det handlar om ny infrastruktur, såväl som drift och underhåll av befintlig och tillkommande infrastruktur. Andra åtgärder inom cykelplanens paraply är att arbeta med rutiner inom staden och göra cykeln till ett transportmedel jämbördigt andra samt kommunikation och samverkan med andra aktörer, medborgare och organisationer. Cykelplanen tar ett samlat grepp kring cykelfrågan inom Stockholm stad och pekar på en mängd åtgärder som behöver förverkligas för att göra Stockholm till en trivsamt stad att cykla i.

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. Detta direktiv avser utredning och byggande av cykelinfrastrukturen. Det handlar om en mängd åtgärder på redan befintliga cykelvägar/fält/banor för att öka kapaciteten och förbättra kvalitén, men också utbyggnad av en mängd nya länkar för att skapa ett gent och sammanhängande cykelvägnät.

I exploateringsprojekt läggs tydligt fokus på cykelåtgärder och kopplingar i de projekt som planeras och byggs.



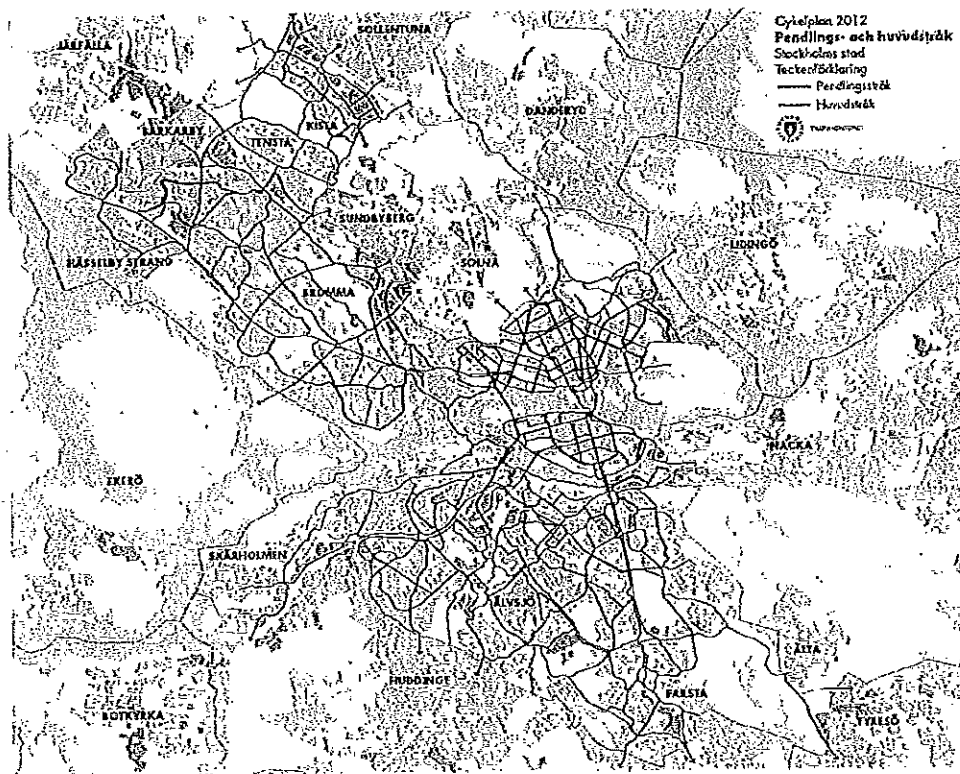
I förslaget till budget för 2013 står bl a att "Cykelplanen ska vara vägledande för främjandet av cykeltrafikens förutsättningar. Det innebär åtgärder för att skapa ett välfungerande och utbyggt pendlingsnät för cyklister samt trafiksäkerhets- och framkomlighetsåtgärder i korsningspunkter, fler cykelparkeringar och cykelvägvisningar..." "... I planeringen av nya områden ska stor hänsyn tas till behov av cykelparkeringar och tillgängligheten måste vara god".

I budgetförslaget framgår också att investeringar i cykelplanen ska inrymmas så att cykelåtgärder motsvarande 700 mnkr för Trafik- och renhållningsnämnden samt 300 mkr för Exploateringsnämnden har genomförts vid utgången av 2018. Dessa ska för trafikkontoret uppgå till 120,0 mnkr 2013, 80,0 mnkr 2014, 93,0 mnkr 2015, 103 mnkr 2016, 100 mnkr 2017 samt 204,0 mnkr 2018. Exploateringskontoret har följande uppdelning 10 mnkr 2012, 60 mnkr 2013, 40 mnkr 2014, 40 mnkr 2015, 50 mnkr 2016, 50 mnkr 2017 och 50 mnkr 2018.

Exploateringsnämnden ska även tillsammans med stadsbyggnadsnämnden se till att parkeringstal för cyklar införlivas i planprocessen.

BESKRIVNING

I Cykelplan 2012 har en klassificering gjorts av cykelstråken och de viktigaste länkarna har pekats ut. De bildar ett sammanhängande nätverk av så kallade pendlingsstråk. Pendlingsstråken består av redan befintliga cykelvägar men också av nya länkar som ska bidra till att cykelvägnätet blir sammanhängande och gent. Pendlingsstråken har kompletterats med huvudstråk. De är också viktiga kopplingar som bidrar till att maskvidden blir tätare och att fler når ett cykelvägnät av hög standard. Kraven på framkomlighet är dock inte lika stora på huvudstråken som på pendlingsstråken.



Cykelplanen har en genomförandetid till 2030 och en del åtgärder syftar till att möta framtida behov då cyklisterna antas öka i antal. Det finns förslag till breddningsåtgärder på cykelbanor som idag har tillräcklig kapacitet men som framöver i takt med att cyklingen ökar kan komma att behöva breddas. I cykelplanen finns därför även en prioriteringsordning för utbyggnaden, vilken anger vilka länkar som är viktigast att bygga ut först och vilka som inte är lika brådskande.

Detta direktiv omfattar infrastrukturåtgärder för cykel som kommer kunna genomföras till och med 2018. Inom denna tidperiod ska infrastrukturåtgärder inom prioriteringsklass ett på pendlingsstråken utredas (Bilaga 2), för att avgöra vilka som lämpligen kan genomföras senast 2018. Därefter följer tre till fyra inriktningsbeslut för paket av åtgärder som tidsmässigt och med tanke på kringliggande och påverkande faktorer är bäst lämpade att genomföra. T ex kommer utbyggnaden att påverkas av reinvesteringar, vägarbeten, exploateringar och andra saker som inte är kända i dagsläget. Ofta finns vinster med att samordna projekt och skapa helhetslösningar.

I exploateringsprojekt planeras för framtida åtgärder för cykel. I mindre projekt kan dessa genomföras inom de närmsta åren, men för exempelvis avdelningen Stora projekt är det



även åtgärder som ligger längre fram i tiden. Exploateringskontoret kommer att fortsätta utreda behovet av cykelåtgärder i ordinarie projektorganisation.

MÅL & SYFTE

Övergripande mål och effektmål

Utbyggnaden av cykelinfrastrukturen är en betydande del av en större satsning på cykel som transportmedel. Syftet är att bygga ut cykelinfrastrukturen så att den blir sammanhängande, trafiksäker och framkomlig. Mer specifikt handlar det om att skapa ca 80 km ny cykelinfrastruktur och standard-, trafiksäkerhets- och kapacitetsförbättringar på drygt 212 km cykelväg samt att uppföra en cykelvägvisning av hög kvalitet i hela kommunen och att bygga ut cykelparkeringar med minst 500 platser årligen på stadens mark. Merparten av åtgärderna med prioritet ett (bilaga 3) bedöms kunna byggas fram till 2018.

Effektmålet av detta, tillsammans med andra åtgärder som planeras, är att fler ska använda cykeln som färdmedel. Målen i cykelplan 2012 är att *öka andelen cyklister och att göra det enklare och säkrare att cykla*, vilket följs upp i en mängd indikatorer. Andelsmålet har kompletterats med ett mål för antal passager i stadens mätpunkter för att kunna se om cyklingen ökar till följd av utbyggnader på olika länkar. Anledningen till att det är viktigt att både hålla reda på andelen och antalet cyklister är att andelen kan öka men inte antalet och tvärt om. De visar alltså två olika saker, men båda är viktiga för en analys av om resultatet av cykelsatsningen leder åt rätt håll.

Förutsättningar för att nå målen

Den största utmaningen för att kunna nå målen är att tidplaner för de olika cykelobjekten kan synkroniseras 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 delprojekt och sker förseningar eller andra justeringar inom de projekten kommer det också att påverka delprojektens tidplan.

Infrastrukturutbyggnaden för cykel är en del av en större satsning på cykel och det planeras för andra åtgärder och projekt inom staden som syftar till att öka cyklingen. För att kunna nå de övergripande målen krävs därför att åtgärder genomförs utöver infrastrukturbyggandet på de mest prioriterade stråken. Att bygga cykelväg har i sig inte någon nytta utan det är hur och av hur många den används som är avgörande. Det här direktivet avser utredning och utbyggande av cykelinfrastrukturen på de högst prioriterade platserna.



Med en anpassad organisation, en snabb utbyggnadstakt och goda samordningsformer finns stora chanser att förbättra förutsättningarna för cykling inom kommunen och att nå stadens övergripande mål för cyklingen.

Geografiskt område

Detta direktiv avser många delprojekt. Varje länk måste utredas separat, samordnas med andra åtgärder och hänsyn måste tas till förutsättningarna på den plats där åtgärden ska göras. De prioriterade åtgärderna finns inom hela Stockholms stad och det som händer i en del av transportsystemet påverkar andra delar som inte är sammankopplade geografiskt. De olika delprojekten avser infrastrukturåtgärder inom Stockholms stad och på cykelvägnätet, men hänsyn måste tas till vad som händer i andra kommuner och i transportsystemet och på stadens mark i övrigt.

UTREDNINGSORGANISATION

Cykelplanen samt utrednings- och inriktningsbeslut för infrastrukturåtgärderna på pendlingsstråken beslutas i Kommunfullmäktige. Trafik- och renhållningsnämnden samt Exploateringsnämnden är projektägare för de olika delprojekten. Cykelvägnätet berör trafikkontorets, exploateringskontorets, stadsbyggnadskontoret och stadsdelarnas verksamhetsområden och förvaltningarna ansvarar således för att utredningarna och byggande genomförs inom respektive ansvarsområde.

Åtgärderna inom trafikkontorets ansvarsområde genomgår sedvanlig hantering och omfattas av trafikkontorets projekthandbok. Exploateringskontoret kommer att arbeta med cykel frågan inom befintlig organisation samt följa upp och redovisa anläggandet av cykelvägar och övriga cykelåtgärder i exploateringsområden. I projekten kommer det tidigt planeras in för ett ökat cyklande och behovet av cykelparkeringar kommer att beaktas.

TIDSÅTGÅNG

Utredningsfasen sker löpande för de olika objekten och beräknas pågå parallellt med att inriktningsbesluten skrivs fram. Listan över objekt i utredningsbeslutet är en bruttolista över cykelprojekt på pendlingsstråken med hög prioritet. Objekten kommer att grupperas efter tidpunkt då de är lämpligt att genomföra dem och skrivs upp i 3-4 olika inriktningsbeslut. Projektperioden sträcker sig till 2018, det sista inriktningsbeslutet bör således vara beslutat senast 2016. Genomförandebesluten tas upp i Trafik- och renhållningsnämnden för varje objekt för sig.



EKONOMI

Cykelplan 2012 har en genomförandeperiod fram till 2030 och åtgärderna som behandlas inom detta direktiv ska genomföras till och med 2018. Därför kommer inte alla objekt i utredningsbeslutet att byggas inom projekttiden. Anledningen till att utredningsbeslutet omfattar samtliga infrastrukturobjekt av prioritet ett är att kunna hålla den flexibilitet i anläggandet som behövs i en komplex stad som Stockholm. Cykelinfrastrukturåtgärderna måste samordnas med och anpassas till andra åtgärder som ska genomföras i staden samt till vad som händer i omvärlden och det som andra aktörer gör i staden. Det måste därför vara möjligt att tidmässigt omprioritera några av delprojekten om det visar sig att det för staden innebär större nytta att skjuta eller tidigarelägga anläggandet av en länk.

Trafikverket medger statlig medfinansiering på det kommunala vägnätet. Utlysning sker årligen. Statlig medfinansiering kan ges upp till 50 procent av kostnaderna och kommunerna har möjlighet att söka statlig medfinansiering för objekt med en kostnad på upp till 25 miljoner kronor. I region Stockholm pågår ett samarbete mellan kommunerna i länet och de regionala parterna för transportplanering för att ta fram en regional cykelplan. Den regionala cykelplanen omfattar delar av pendlingsstråken. I ansökan om medfinansiering har dessa cykelvägar hög prioritet. Det finns därför stora chanser att några av objekten kan få medfinansiering. Detta är ännu en anledning till att åtgärdslistan för objekten bör vara flexibel. Om ett objekt får medfinansiering kan det finnas möjlighet att inrymma fler åtgärder.

Utbygganden av infrastrukturåtgärderna kommer att medföra ökade driftkostnader då pendlingsstråken bör ha en god standard året runt. Förbättrad snöröjning, sandsopning, lövupptagning mm ställer krav på korta insatstider och fler utförare. Det är också viktigt att stråken med jämna mellanrum ses över så att beläggning målning mm har den standard som krävs för att upprätthålla en god kvalitet.

Utredningsutgifter

Utredningskostnaden har beräknats till 5-10 procent av byggkostnaderna på infrastrukturåtgärderna på pendlingsstråken och uppskattas till ca 95 mnkr. Utredningsbeloppet fördelar sig under hela perioden 2013–2018 eftersom objekten kommer att byggas ut kontinuerligt. Utredningsbeloppet inryms inom ramen för investeringsbudgeten inom båda förvaltningarna.



RISK

Projektrisker

Projektet består av många mindre delprojekt som är geografiskt spridda. Varje delprojekt är unikt och har olika förutsättningar och utmaningar. Tidplanen för hela projektet påverkas i stor mån av delprojektens genomförande vilka påverkas av andra aktörers och projekts tidplaner. Inom projektet bör det finnas flexibilitet i tidplanen för delprojekten eftersom det är fördelaktigt att samordna cykelåtgärderna med andra projekt som ska göras inom samma geografiska område. Förseningar kan innebära fördröjningar eller att delprojekten inte kan slutföras inom tidplanen.

Det finns också risk för långa ledtider då inriktningsbesluten inte kommer att innehålla den detaljeringsgrad om de tekniska lösningarna som de normalt gör. Inriktningsbesluten kommer vara av mer tidsmässig och ekonomisk karaktär. De påföljande genomförandebesluten kommer att innehålla en mängd detaljer som det inte redogjorts för tidigare. Om direktiven ändras i detta skede medför det stora förseningar.

KOMMUNIKATION

Följande intressenter har identifierats i projektet:

Interna intressenter

Trafikkontoret
Exploateringskontoret
Stadsbyggnadskontoret
Fastighetskontoret
Stadsdelsförvaltningarna
Ledningsägare (Stockholm vatten, Fortum, Stokab mfl)

Externa intressenter

Trafikverket
SL och andra kollektivtrafikhuvudmän
Intresseorganisationer
Närboende
Stockholms trafikanter
Byggentreprenaden



RAPPORTERING

Detta projektdirektiv har upprättats av trafikkontoret och exploateringskontoret i samråd med Stadsledningskontoret och det kommer att skickas ut för kännedom till andra berörda myndigheter och organisationer.

Projektdirektivet utgör underlag för utbyggnaden av cykelinfrastrukturen inom Stockholm stad och det utredningsbeslut som är framtaget. Om detta projektdirektiv godkänns ska projektet utredas vidare inför de 3-4 inriktningsbeslut som kommer att presenteras fram till och med 2016.

Exploateringskontoret har som basnyckeltal för 2013 "Antal meter nyanlagda cykelvägar i staden". Nyckeltalet samt kostnader för övriga cykelåtgärder följs varje år upp. I budgetförslaget för 2013 står det att cykelvägar ska planeras in tidigt för ett ökat cyklande och att behovet av cykelparkeringar ska beaktas.

(

(

(

(

Åtgärdsplan 2013-2018

I Cykelplan 2012 finns ett parållriga respektive huvudmål för cykel utveckling. För parållrigastämman har en inventarieförteckning och en bedömning gjorts av hur angivna mål för att förbättra olika delar av cykelplanen. I första hand ska de mål som är mest prioriterade för att förbättra olika delar av cykelplanen. I första hand ska de mål som är mest prioriterade för att förbättra olika delar av cykelplanen. I första hand ska de mål som är mest prioriterade för att förbättra olika delar av cykelplanen.

Åtgärdsplanerna ska inte ses som en slutlig utvärdering utan som en vägledning för att förbättra olika delar av cykelplanen. I första hand ska de mål som är mest prioriterade för att förbättra olika delar av cykelplanen. I första hand ska de mål som är mest prioriterade för att förbättra olika delar av cykelplanen.

Kostnaderna är schablonmässigt beräknade utifrån typkostnader och omfattar enbart cykelvägstrådar inklusive projektering och byggande.

Intensiteten			
Västra vägen	40	Solnad länk	
Korsningen mellan Kungälvsvägen och Västra vägen	15	Solnad länk	
Norr Mölndal, Rindö och Västra vägen	25	Framkomlighet	
Enskingen mellan gamla Kungälvsvägen och Västra vägen	10	Solnad länk	
Rindö och Västra vägen	15	Solnad länk, bänksol	
Gården mellan Kungälvsvägen och Västra vägen	90	Framkomlighet, trafiksäkerhet, bänksol	
Stansvägen	15	Framkomlighet, trafiksäkerhet, bänksol	
Odenplan, Odenplan-Västra vägen	45	Solnad länk	
Agata Broväg	2	Smal, koppning, bänksol	
Stansvägen vid Korpsvägen	15	Trafiksäkerhet, framkomlighet, bänksol	
Söderstuguvägen vid Västra vägen	15	Trafiksäkerhet, bänksol	
Söderstuguvägen vid Kungälvsvägen	5	Trafiksäkerhet, bänksol	
Parnell Söderstuguvägen	10	Solnad länk, framkomlighet, bänksol	
Arasvägen	15	Framkomlighet	
Gen förbindelse Västra vägen	20	Utredningsobjekt, solnad länk	
Stansvägen	20	Solnad länk	
del av Örnvägen respektive Tyresvägen	5	Solnad länk, framkomlighet, trafiksäkerhet	
Ormsvägen	3	Trafiksäkerhet	
Peresvägen mellan väg 75-Ägata Broväg	3	Framkomlighet	
Svartåsvägen mellan Långsvägen-Huddinge kn	5	Solnad länk	
Väg 73 mellan Örnvägen-Stansvägen	3	Framkomlighet	
Korsningar i pendlingstråket	45	Trafiksäkerhet, framkomlighet	

Summa totalt

1238

Övrigt

(

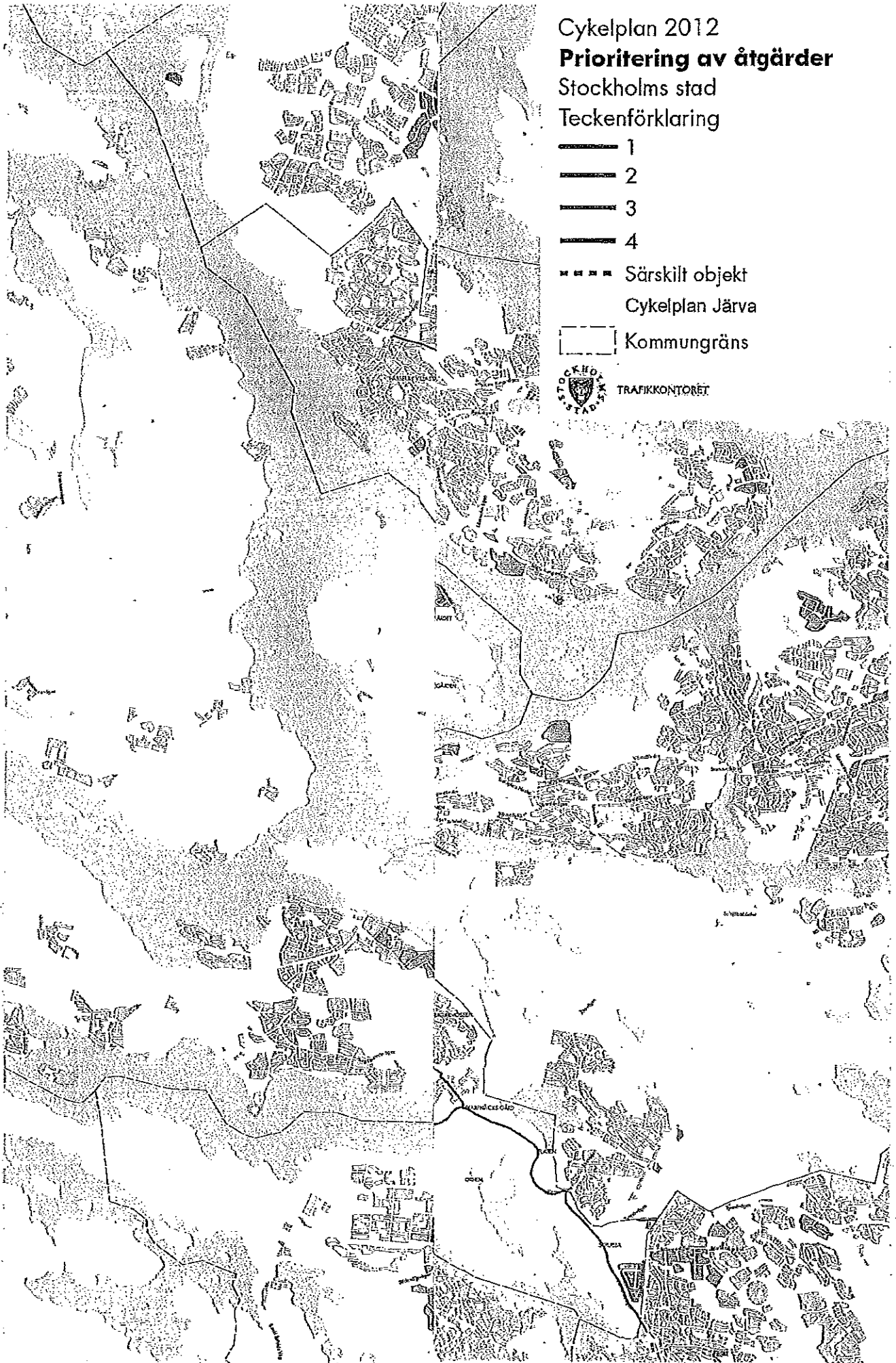
(

(

(

Cykelplan 2012
Prioritering av åtgärder
Stockholms stad
Teckenförklaring

- 1
- 2
- 3
- 4
- × × × × Särskilt objekt
- Cykelplan Järva
- — — — Kommungräns



(

(

(

(