



TRAFIKKONTORET EXPLOATERINGSKONTORET

**BILAGA 1**  
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

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



## 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, så som Promenadstaden och Framkomlighetsstrategin, är det tydligt utpekade att cyklingen ska öka i Stockholm. En ökad cykling är en viktig pusselbit och en del av 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 cykel frågan 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*”.

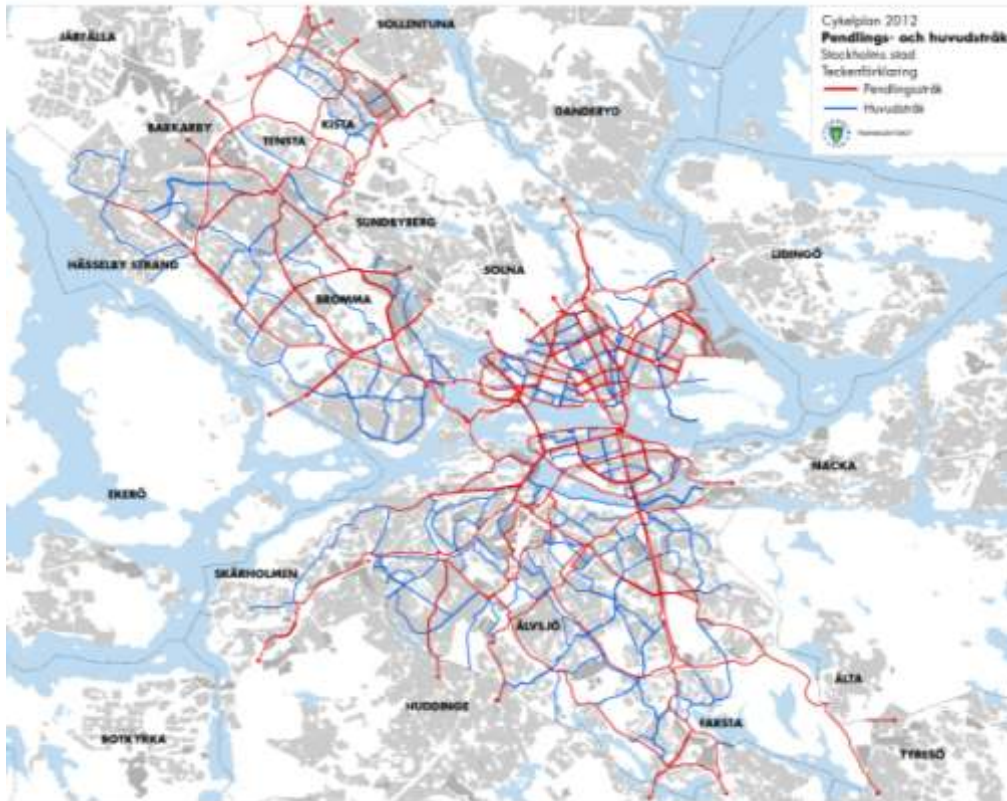
I budgetförslaget framgår också att investeringar i cykelplanen ska inrymmas så att cykelåtgärder motsvarande 700 mnkr för Trafik- och renhållningsnämnden samt 300 mkr för Exploateringsnämnden har genomförts vid utgången av 2018. Dessa ska för trafikkontoret uppgå till 120,0 mnkr 2013, 80,0 mnkr 2014, 93,0 mnkr 2015, 103 mnkr 2016, 100 mnkr 2017 samt 204,0 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 exempelvis för avdelningen Stora projekt är det

även åtgärder som ligger även 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 fler åtgärder genomförs som inte bara har med infrastrukturbyggandet på de mest prioriterade stråken att göra. 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 mest prioriterade platserna.



Med en anpassad organisation, en snabb utbyggnadstakt och goda samordningsformer finns dock 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 till 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 som har 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 flytta fram 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 för de olika objekten eftersom de 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.