

Handläggare
Joakim Boberg
08-508 263 92

Till
Trafiknämnden
2016-06-16

Cykelplan. Utbyggnad av pendlingsstråk. Inriktningsbeslut 4

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förslag till inriktning till en sammanlagd utgift om ca 215 mnkr för nedanstående projekt.
 - Liljeholmsbron och Hornstull, ca 33 respektive 41 mnkr
 - Nybroplan-Gustav Adolfs torg, ca 21 mnkr
 - Stadsgårdsleden, ca 24 mnkr
 - Bällsta bro, ca 6 mnkr
 - Hässelbystråket, tre sträckor, ca 39 mnkr
 - Spångavägen mellan Enevägen och Enebyvägen, ca 15 mnkr
 - Skärholmsstråket, tunnel vid Västertorp, ca 20 mnkr
 - Örbyleden, ca 16 mnkr

Jonas Eliasson
Förvaltningschef

Mattias Lundberg
Avdelningschef

Trafikkontoret
Trafikplanering

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 263 92
Växel 08-508 272 00
joakim.boberg@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

Erika Björnsson
Enhetschef

Sammanfattning

Stockholms kommunfullmäktige har antagit en cykelplan som beskriver hur staden ska arbeta för att öka andelen cyklister och göra det enkelt och säkert att cykla i Stockholm. Den viktigaste delen i planen är att bygga ut cykelinfrastrukturen.

Detta inriktningsbeslut föregås av ett utredningsbeslut för de högst prioriterade cykelinfrastrukturåtgärderna i cykelplanen samt tre tidigare inriktningsbeslut.

De projekt som omfattas av inriktningsbeslut 4 är Liljeholmsbron och Hornstull, Nybroplan-Gustav Adolfs torg och Kungsträdgårdsgatan, Stadsgårdsleden, Bällsta bro, tre åtgärder på Hässelbystråket, Spångavägen mellan Enevägen och Enebyvägen, tunnel vid Västertorp och Örbyleden.

Tyngdpunkten i förslaget ligger på att komplettera och förstärka viktiga stråk för cykelpendling enligt cykelplanen, både genom att åtgärda saknade länkar och öka framkomligheten och säkerheten i befintliga sådana. Alla sträckor utgör del av regionala stråk i Regional cykelplan för Stockholms län.

Gemensamt för alla valda åtgärder är att de stärker cykelns ställning som färdmedel och trafikslag och bidrar till ett sammanhängande, välutformat och kapacitetsstarkt cykelvägnät. Åtgärderna bedöms bidra till cykelplanens syfte att göra det enklare och säkrare att cykla i Stockholms stad och mål om att öka andelen cyklister, samt vara i linje med Stockholms stads framkomlighetsstrategi. Flera av de aktuella projekten berör komplexa urbana miljöer, och ställer krav på avvägningar både vad gäller ekonomi och mellan olika intressen och anspråk utifrån de förutsättningar som råder på platsen.

Sammanlagt bedöms åtgärderna medföra en utgift om ca 215 mnkr.

Bakgrund

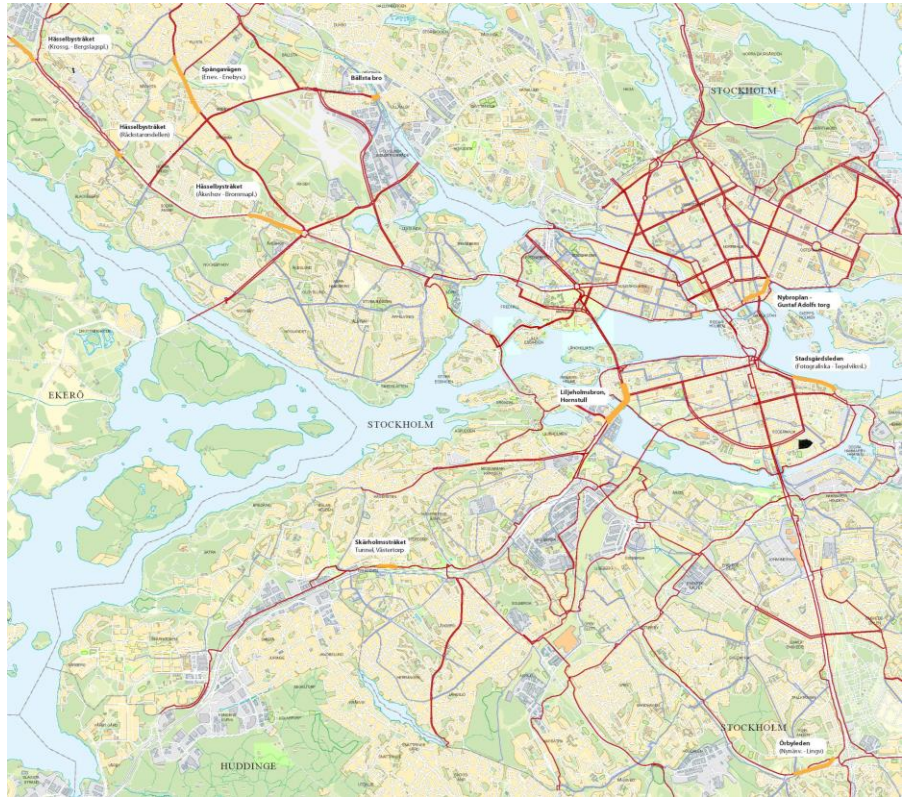
En bärande del i Stockholms stads framkomlighetsstrategi är att fler människor och mer gods ska kunna förflyttas genom att fler använder kapacitetsstarka färdmedel, det vill säga kollektivtrafik, cykel och gång, samt godsfordon med hög beläggning.

Som ett led i att förverkliga målen i framkomlighetsstrategin godkände kommunfullmäktige i mars 2013 en ny cykelplan för Stockholm, med riktlinjer för stadens arbete med cykelplanering. Den viktigaste delen i planen, och grundläggande för att kunna öka cyklandet, är en väl fungerande infrastruktur med ett sammanhängande nätverk av gena, säkra och framkomliga cykelvägar. I trafiknämndens budget för 2016-2019 är det utpekade 763 mnkr för cykelinvesteringar.

Ett utredningsbeslut för ca 60 prioriterade infrastrukturprojekt i cykelpendlingsnätet fattades i trafik- och renhållningsnämnden i november 2012. Utredning för de olika projekten sker löpande och pågår parallellt med att de årliga inriktningsbesluten skrivs fram. I utredningsfasen kan det visa sig att ett projekt inte är genomförbart eller att den totala utgiften för projektet inte är motiverad för den nytta det medför. Tre inriktningsbeslut har hittills fattats av trafik- och renhållningsnämnden (2013 och 2014) och trafiknämnden (2015). Det här är det fjärde inriktningsbeslutet inom ramen för cykelplanen. Genomförandebeslut kommer att behandlas separat för varje enskilt projekt. Hittills har de tre inriktningsbesluten omfattat sammanlagt 28 projekt. Av dessa är i maj 2016 sju färdigställda och för ytterligare nio projekt har genomförandebeslut fattats.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts av trafikkontoret. Eftersom 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.



I De aktuella projekten (orange sträckor).

Analys och konsekvenser

Cykelplanen

I Stockholms stads cykelplan (cykelplanen) har fokus lagts på det övergripande cykelvägnätet. Det motsvarar en grundläggande infrastruktur för cykling och kallas pendlingsnät då det möjliggör regional cykling och kopplar ihop länets olika kommuner. Detta nät ska vara till för alla, och cykelvägarnas utformning - bredder och standard - möjliggöra att cyklister som tar sig fram med olika hastigheter och med olika förutsättningar kan känna sig trygga och säkra.

Stråken kännetecknas av breda cykelbanor eller - fält med bra framkomlighet, trafiksignaler anpassade till cykeltrafiken och hög standard på drift och underhåll. I cykelplanen anges riktlinjer för breddmått för såväl enkel- och dubbelriktade cykelbanor som cykelfält på pendlingsstråken. Dessutom finns riktlinjer för detaljutformning avseende bland annat kurvradier, sikt, separering från gångtrafiken, materialval och anpassade signaler.

Trafikkontorets övergripande målsättning i de cykelprojekt som ingår i detta inriktningsbeslut är att de föreslagna åtgärderna ska öka framkomligheten och trafiksäkerheten för cyklister, och på så vis bidra till cykelplanens syfte att göra det enklare och säkrare att cykla i Stockholms stad och mål om att öka andelen cyklister. Målsättningen är att åtgärderna ska följa de riktlinjer för breddmått och utformning av cykelinfrastruktur som anges i cykelplanen. Samtidigt kan avvägningar behöva göras gentemot andra anspråk.

Bedömningen är att den övergripande målsättningen klaras och att förslaget sammantaget bidrar till ett sammanhängande, välutformat och kapacitetsstarkt cykelvägnät.

I enstaka delar har kontoret valt att göra avvägningar som innebär att till exempel breddmått inte klaras fullt ut på en hel sträcka. Dessa avvägningar har motiverats i redogörelserna för de berörda projekten.

Framkomlighetsstrategin

I Stockholms stads framkomlighetsstrategi lyfts förutom cykel även gång och kollektivtrafik, liksom godstrafik med god beläggning fram som kapacitetsstarka trafikslag som bör prioriteras. Därför läggs särskild vikt vid att både beskriva konsekvenserna för dessa av de föreslagna åtgärderna, och där det är möjligt genomföra förbättringar avseende framför allt framkomlighet och trafiksäkerhet men även vad gäller levande stadsrum.

Förutsättningar och avvägningar

När befintliga gator får ny utformning ses gatans funktion och omkringliggande gatunät och omgivning över. Det innebär att olika avvägningar kommer att behöva göras utifrån de förutsättningar som råder på platsen. Det är många intressen som ska tillgodoses på de begränsade befintliga ytorna. De avvägningar som kan komma ifråga handlar om olika anspråk på det offentliga rummet gällande kapacitet, angöringsbehov, gestaltning, vistelseytor samt tillgänglighet och säkerhet för olika trafikslag.

Två av projekten, Spångavägen och tunneln vid Västertorps tunnelbana, bedöms kunna genomföras utan att några stora avvägningar gentemot andra intressen behöver göras. I projekt Örbyleden kommer konsekvenserna för områden med naturvärden att behöva studeras vidare.

På Hässelbystråket gör kontoret bedömningen att behovet av gen-, framkomlig och trafiksäker cykelinfrastruktur motiverar något försämrad framkomlighet för biltrafik på lågt trafikerade lokalgator.

I innerstaden är det ofta svårt att anlägga infrastruktur för enbart cyklister då många olika intressen och anspråk berörs. Här är många gator i behov av större ombyggnationer för att klara intentionerna i framkomlighetsstrategin och cykelplanens riktlinjer. Det kan därför vara långsiktigt lönsamt att ta ett helhetsgrepp på gatan så att fler intressen kan tillgodoses. Samtidigt behöver denna typ av genomgripande lösningar där det är möjligt balanseras upp av enklare och mindre kostsamma åtgärder med liknande effekt på framkomlighet och trafiksäkerhet.

Sträckan Nybroplan-Gustav Adolfs torg är en innerstadsmiljö som innebär speciella utmaningar i form av framför allt den kulturhistoriskt känsliga miljön och de stora gångflödena. De avvägningar som görs i projektet gäller i stora delar gestaltningen av gaturummet, både för att värna den känsliga miljön och förbättra möjligheterna till samspel mellan cykeltrafik och fotgängare.

Bällsta bro är inte en innerstadsmiljö, men bredden på bron begränsar ytan på samma sätt som avståndet mellan husfasader på en innerstadsgata gör, och tvingar fram prioriteringar. I projektet behöver avvägningar göras framför allt mellan de prioriterade trafikslagen gång, cykel och kollektivtrafik.

I två projekt, Liljeholmsbron-Hornstull och Stadsgårdsleden, innebär de föreslagna lösningarna att cykel- och gångtrafikens framkomlighet prioriterats med minskad framkomlighet för motorfordonstrafik som följd på två viktiga infartsleder till Stockholms innerstad. I båda projekten föreslås att körfält tas i anspråk för att möjliggöra en långsiktig kapacitetshöjning i linje med framkomlighetsstrategins intentioner, men där avvägningar behöver göras i förhållande till kapaciteten i det befintliga vägnätet. Fortsatta trafikanalyser behövs för att säkerställa att föreslagen inriktning inte får för långtgående oönskade effekter på trafiksystemet i stort. I båda projekten finns även framtida osäkerheter i form av pågående och/eller planerade exploaterings- och infrastrukturprojekt antingen i anslutning till sträckorna eller i närområdet.

De föreslagna lösningarna i inriktningsbeslutet gör det lättare att använda kapacitetsstarka färdmedel, som kan transportera flest människor per ytenhet, det vill säga kollektivtrafik, cykel och gång. Åtgärderna bedöms således vara i linje med Stockholms stads framkomlighetsstrategi.

Åtgärderna i siffror

Förslaget till inriktningsbeslut omfattar sträckor med en total längd om ca 5,5 km.

Den totala uppskattade utgiften för projekten i inriktningsbeslutet uppgår till ca 215 mnkr.

Utgiften per längdmeter cykelinfrastruktur varierar mellan projekten. Generellt kan sägas att åtgärderna i ytterstaden kostar mellan 15 000 och cirka 30 000 kr, medan åtgärderna i innerstadsmiljö ligger mellan 35 000 och 60 000 kr per meter. För några objekt som i hög grad består av punktinsatser är det mindre relevant att räkna utgift per meter. Det kan röra sig om mer komplicerade trafikmiljöer, platsbildningar och konstruktioner.

Nedan presenteras projekten mycket kort utifrån den förändring som eftersträvas gällande cykel. Tidplan och ekonomi presenteras samlat för alla projekten i slutet av detta tjänsteutlåtande.

Förslag till utformningsalternativ för de olika projekten ligger i bilagt till detta tjänsteutlåtande, *bilaga 1*. Cykelprojekten som omfattas av tjänsteutlåtandet har kommit olika långt i sin utredning och detaljnivån skiljer sig därför åt.

I bilagan ges även för varje projekt en konsekvensbeskrivning och en bedömning av uppfyllelse gentemot cykelplanen.

Liljeholmsbron-Hornstull

Långholmsgatan och Liljeholmsbron är utpekade som pendlingsstråk i Stockholms cykelplan och utgör del av ett regionalt stråk i Regional cykelplan för Stockholms län.



II Den aktuella sträckan Liljeholmsbron och Hornstull samt föreslagna åtgärder.

Liljeholmsbron är en viktig infartsled mot Stockholms innerstad med ett trafikflöde på 26 000 motorfordon - varav 300 bussar - och nästan 10 000 cyklar per dygn i maj. Till detta kommer ca 1500 gående över bron. Långholmsgatan binder samman Liljeholmsbron och Västerbron och trafikeras av bland annat stombusslinje 4. På båda sidor av Långholmsgatan finns uppgångar från tunnelbanestation Hornstull.

Befintliga cykelbanor, cykelfält och gångbanor håller på en stor del av sträckan låg standard, med flera inbyggda konfliktpunkter mellan cyklister, fotgängare och motorfordon.

På Långholmsgatan norr om korsningen med Folkskolegatan byggs från 2016 enkelriktade och separerade cykelbanor. Trafikkontoret föreslår att enkelriktade cykelbanor byggs på respektive sida om Långholmsgatan även söder om Folkskolegatan. Cykelbanorna dras bakom hållplatslägena på sträckan och separeras från bil- och gångtrafik. Samtliga cykelrelationer i korsningen med Hornsgatan görs dubbelriktade samtidigt som bilkörbanorna smalnas av för att öka framkomligheten för cykel.

På Liljeholmsbron enkelriktas de idag dubbelriktade cykelbanorna. På den östra brohalvan breddas gång- och cykelbanorna till totalt ca 6 meter. Ett norrgående bilkörfält leds över vid det södra brofästet och går motriktat på den västra bron, där ett södergående körfält försvinner. På den västra brohalvan blir gång- och cykelbanan fortsatt drygt 4 meter bred. Åtgärderna på Liljeholmsbron samordnas med den planerade renowingen av broklaffarna som tidigast kommer att kunna genomföras under 2019.

Nybroplan - Gustav Adolfs Torg

Sträckan Nybroplan - Gustav Adolfs Torg och Kungsträdgårdsgatan söder om Arsenalsgatan är utpekad som pendlingsstråk i Stockholms cykelplan och utgör del av ett regionalt stråk i Regional cykelplan för Stockholms län. Den studerade sträckan utgör tillsammans med närliggande stråk en viktig knutpunkt för cykeltrafik. I och med det centrala läget tangerar sträckan dessutom flera viktiga målpunkter för cykeltrafik i form av arbetsplatser, handel, kultur och nöjen.



III Sträckan mellan Nybroplan och Gustav Adolfs torg.

Den studerade sträckan passerar några av Stockholms viktigaste torg och parker och innehåller gatumiljöer och stadsrum av högt kulturhistoriskt värde. Den känsliga miljön kräver stor hänsyn vid utformning och gestaltning. Även de stora gångflödena i området innebär en särskild utmaning.

Mellan Nybroplan och Kungsträdgårdsgatan uppmättes ca 4 000 cyklister under en dag i maj 2014 och på Kungsträdgårdsgatan söder om Arsenalsgatan ca 5 000 cyklister. Antalet gående som korsade Kungsträdgårdsgatan vid Arsenalsgatan var ca 5 000.

När tunnelbanan har förlängts till Nacka år 2025 kommer betydelsen av tunnelbaneentrén vid Arsenalsgatan att öka. Enligt trafikförvaltningens prognoser kommer antalet resenärer till station Kungsträdgården öka från 5 600 till omkring 15 000. Antalet gående längs den studerade sträckan kommer därför att öka väsentligt.

Befintlig cykelinfrastruktur uppfyller inte de riktlinjer för utformning av pendlingsstråk som anges i cykelplanen. Separeringen mellan gående och cyklister är på vissa ställen otydlig vilket leder till onödiga konflikter.

Över Raoul Wallenbergs torg breddas cykelbanan samtidigt som dess utbredning förtydligas. Hänsyn tas till monumentet på torget.

såväl cykelbanan i gatans mitt som den västra gångbanan breddas. I samband med ombyggnation bör trafikregleringen på sträckan ses över.

Arsenalsgatans södra del kommer i framtiden att få en mer betydande funktion som bytespunkt för kollektivtrafiken och fler människor kommer att röra sig längs sträckan. Här förses gångytorna med bredare stråk av hållar för att öka kapaciteten för gående. Cykelbanan breddas och separering mellan gående och cyklister tydliggörs.

Längs Kungsträdgårdsgatans östra sida anläggs en enkelriktad cykelbana norrut. På västra sidan dras en enkelriktad cykelbana i parken innanför den första trädraden lindar.

Genom Kungsträdgården, i passagen mellan almarna och rosariet, behålls den befintliga cykelbanans bredd medan gångbanan breddas ut mot befintligt staket. Genom att gående får större ytor bedöms problemet med gående som använder cykelbanan att minska.

På Jakobs torg föreslås såväl cykelbanan som gångytorna breddas, samtidigt som körbanans bredd på sträckan mot Gustav Adolfs torg minskas och möjligheten för motorfordon att köra runt Operan tas bort genom avstängning. Detta minskar biltrafiken på Jakobs torg och ger mer plats för cyklister, gående och uteserveringar.

Trafikkontoret bedömer sammantaget att de föreslagna åtgärderna på sträckan klarar målsättningar om sammanhängande cykelstråk och färre konflikter mellan gående och cyklister samtidigt som den känsliga historiska miljön värnas.

Stadsgårdsleden

Stadsgårdsleden är utpekad som pendlingsstråk i Stockholms cykelplan och utgör del av ett regionalt stråk i Regional cykelplan för Stockholms län.



IV Den aktuella sträckan av Stadsgårdsleden.

Stråket förbinder Slussen med Danvikstull och vidare mot Nacka och Värmdö och trafikeras av 6000 cyklister per dag under maj månad. På sträckan passerar även runt 26 000 motorfordon per vardagsmedeldygn (2013). Periodvis är det många gående på sträckan till färjeterminalen.

Den aktuella sträckan är drygt 700 meter lång och sträcker sig från korsningen väster om Fotografiska österut till Tegelviksslingan. Den nuvarande sektionen består förbi Fotografiska av fyra bilkörfält och två kollektivtrafikkörfält.

Den befintliga gång- och cykelbanan uppfyller inte cykelplanens riktlinjer för utformning av pendlingsstråk. Sträckan är olycksdrabbad. Sedan 2006 enligt STRADA tre dödsolyckor, 16 ytterligare allvarliga olyckor och 22 måttliga/lindriga olyckor inträffat med cyklister inblandade.

Det åtgärdsförslag som förespråkas är en breddning av gång- och cykelbanan från 3,4 m till 6.7 m genom att ett körfält i östlig riktning tas i anspråk på en 270 meter lång sträcka förbi Fotografiska. Öster om denna sträcka, från i höjd med Lilla Erstagatan till Tegelviksslingan, finns utrymme att bredda gång- och cykelbanan till 5,75 m utan inskränkning på övrig trafik genom att grönremsan längs gatans södra sida nyttjas.

Fortsatta trafikanalyser behövs för att säkerställa att föreslagen inriktning inte får för långtgående oönskade effekter på trafiksystemet i stort.

Särskilt behöver kapacitetsanalyser göras för den signalreglerade korsningen vid Fotografiska avseende bussarnas framkomlighet och

längden på köbildningar med anledning av att ett körfält tas i anspråk.

Beroende på utfallet av denna kan en alternativ lösning vara aktuell att utredas vidare som bör kunna fungera väl för såväl cykel- som gångtrafiken. Den innebär att nuvarande gång- och cykelbana längs Fotografiska skyltas om till enbart cykelbana och att gående leds norr om Fotografiska längs kajen. Inga körfält behöver då tas i anspråk. Lösningen kräver samverkan med Stockholms hamnar.

Koordinering med projekt Slussen kommer att krävas.

Bällsta bro

Bällsta bro är utpekad som pendlingsstråk i Stockholms cykelplan och utgör del av ett regionalt stråk i Regional cykelplan för Stockholms län.



Den aktuella sträckan över Bällsta bro.

Kommungränsen mellan Stockholm och Sundbyberg går mitt på bron. Stråket över Bällstavägen är en viktig länk mellan Stockholms västra delar och Sundbyberg. Tre busslinjer trafikerar bron, och en fjärde trafikerar Bällstavägen-Karlsbodavägen. Direkt öster om denna passerar tvärbanan på en egen bro.

Bällsta bro är cirka 21 meter bred och 60 meter lång och består av fyra körfält med gångbanor på vardera sidan. Vid bronns bågge ändrar ansluter cykelbanor, men över bron sker cykling i blandtrafik.

Trafikkontoret förespråkar ett förslag där enkelriktade cykelbanor anläggs i båda riktningarna. Detta möjliggörs genom att körfält för motorfordon över bron begränsas till tre med en 2+1-indelning.

Förslaget ger breda gång- och cykelbanor samt fullgod säkerhet för cyklister med en skyddsremsa mellan cykelbanan och körbanan.

Förslaget innebär en minskad kapacitet för motorfordonstrafiken, vilket kan ge försämringar för busstrafikens framkomlighet. Fördjupade trafikanalyser behövs för att studera detta. Beroende på utfallet av dessa kan alternativa lösningar som innebär fortsatt fyra körfält men med smalare gång- och cykelbanor bli aktuella att utredas vidare.

Åtgärderna planeras och genomförs i samverkan med Sundbybergs stad.

Hässelbystråket

Hässelbystråket är drygt 15 km långt och sträcker sig från Åkermytan i väst in till Stockholms stadshus. Hela sträckan är utpekad som pendlingsstråk i Stockholms cykelplan och utgör även ett regionalt stråk i Regional cykelplan för Stockholms län.

Vid Ulvsundaplan strålar två viktiga pendlingscykelstråk i västerort samman, och Hässelbystråkets sträckning mellan Ulvsundaplan och Alviksplan är en viktig port mot innerstaden för en stor del av cykeltrafiken från västerort.

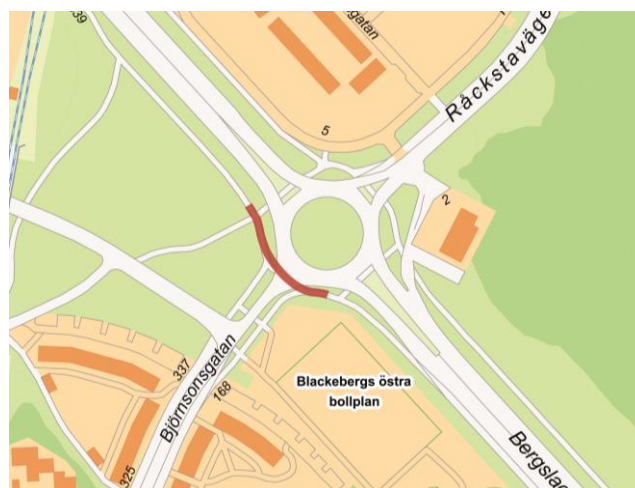
Trafikkontoret föreslår att tre delsträckor av stråket prioriteras i detta inriktningsbeslut – Krossgatan-Bergslagsplan, Räckstarondellen och Åkeshov till Brommaplan.

Utmed Lövstavägen mellan Krossgatan och Bergslagsplan anläggs en ny gång- och cykelbana.



Den aktuella sträckan längs Lövstavägen.

Råckstarondellens cykelpassage hastighetssäkras och breddas.



Den aktuella sträckan sydväst om Råckstarondellen

Vid Åkeshov anläggs en hastighetssäkrad passage över till/frånfarten vid cirkulationsplatsen. Från cirkulationsplatsen fram till Brommaplan utmed Bergslagsvägens södra sida byggs en ny dubbelriktad cykelbana.



Den aktuella sträckan längs Bergslagsvägen mellan Åkershov och Brommaplan.

Utöver ovan nämnda utbyggnadsförslag kommer trafikkontoret även se över beläggning, målning, stolpar och andra hinder längs sträckan.

I ett nästa skede bör sträckan mellan Ulvsundaplan och Tranebergsbron över Alviksplan ses över. Trafikverket är väghållare på huvuddelen av sträckan och åtgärder behöver ses över i ett gemensamt arbete. Samordning behöver ske med planerat exploateringsprojekt i Alvik.

Spångavägen mellan Enebyvägen och Enevägen
Spångavägen är utpekad som pendlingsstråk i Stockholms cykelplan och utgör även ett regionalt stråk i Regional cykelplan för Stockholms län.



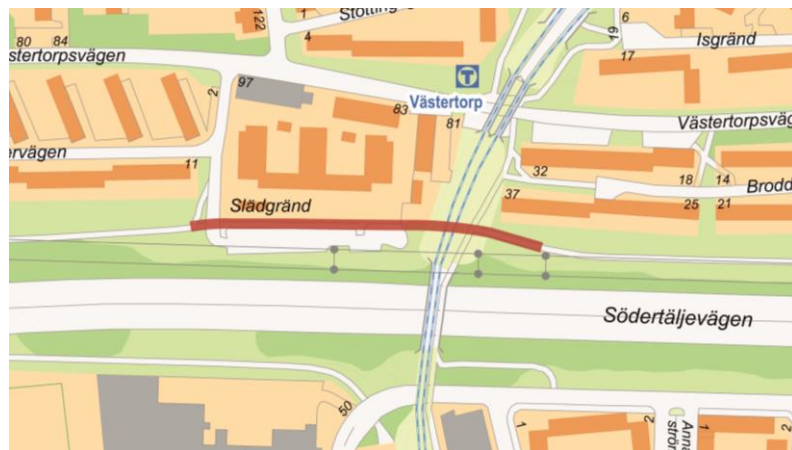
Den aktuella sträckan längs Spångavägen mellan Enebyvägen och Enevägen.

Den aktuella sträckan är en kilometer lång och sträcker sig mellan Enebyvägen i söder till Enevägen i norr. Den har bristfällig infrastruktur för cykel. På delar av sträckan saknas cykellösningar på den västra sidan och i andra delar är inte cykelbanorna utformade enligt cykelplanens riktlinjer för pendlingsstråk.

Förslaget innebär utbyggnad av enkelriktade cykelbanor enligt cykelplanens riktlinjer på delar av den västra sidan av Spångavägen. För att möjliggöra breddningen kommer bergsskärning att bli nödvändig på en sträcka liksom ett mindre fastighetsintrång. Vid cirkulationsplatsen i korsningen Spångavägen-Styreman Sanders väg justeras bullerskyddsskärmarnas läge för bättre siktförhållanden och för att säkerställa att tillräckligt med utrymme finns för att både rymma tillgänglighetsanpassning av övergångsställen och cykelbana. Den östra sidan lämnas utan åtgärd. Den befintliga bredden på östra sidan är relativt god för enkelriktad cykeltrafik och sträckan bedöms fungera väl med hänsyn till nuvarande gång- och cykelflöden. Med en bättre lösning för gång- och cykeltrafik längs västra sidan bedöms belastningen längs östra sidan minska. Nyttan av åtgärder på östra sidan bedöms mot bakgrund av detta inte motivera kostnaderna.

Skärholmsstråket, tunnel vid Västertorp

Skärholmsstråket, cykelstråket mellan Skärholmen och Liljeholmen, är utpekat som pendlingsstråk i Stockholms cykelplan och utgör även ett regionalt stråk i Regional cykelplan för Stockholms län.



Tunnelns planerade sträckning vid Västertorp

I höjd med Västertorps tunnelbanestation finns en saknad länk där pendlingsstråket går en omväg i blandtrafik längs Västertorpsvägen under tunnelbanan. Antalet cykelpassager uppgår till 1500 ett veckodag under sommaren.

Åtgärden som föreslås innebär att en ca 35 meter lång gång- och cykeltunnel med fem meters bredd byggs genom tunnelbanans banvall, liksom en anslutande gång- och cykelbana om ca 150 m, som tillsammans klarar hög kapacitet och bedöms ge märkbara restidsvinster.

Örbyleden

Örbyleden är utpekat som pendlingsstråk i Stockholms cykelplan, och utgör även ett regionalt stråk i Regional cykelplan för Stockholms län. Genom sin centrala placering i Söderort är Gubbängsmotet och anslutande cykelvägar ett viktigt nav där flera pendlingsstråk möts.



Den aktuella sträckan i rött mellan de planerade bollplanerna i norr och Örbyleden i söder.

Fastighetskontoret ska på uppdrag av idrottsförvaltningen utveckla idrottsmöjligheterna i Gubbängen genom att bygga en fotbollsplan och två rugbyplaner samt ett servicehus på Gubbängsfältet i Gubbängen. Detta görs genom en ny detaljplan för Gubbängsfältet. Idrottsplanerna lokaliseras till viss del på stadens befintliga cykelpendlingsstråk som därmed behöver flyttas. I detaljplanen föreslås en ny sträckning av gång- och cykelvägen som trafikkontoret inte bedömer klarar de kvaliteter som beskrivs i cykelplanen.

Trafikkontoret föreslår därför att en ny cykelbana som lever upp till de riktlinjer för utformning som anges i cykelplanen byggs i en gen sträckning utmed norra sidan av Örbyleden. Avvägning kan behöva göras gentemot viktiga naturvärden.

Ekonomi

I budgeten finns totalt 1 100 mnkr avsatt för investeringar enligt cykelplanen fram till år 2018. I februari 2013 fastställde nämnden ett inriktningsbeslut för den första etappen om totalt 172,0 mnkr. I februari 2014 fastställdes det andra inriktningsbeslutet med cykelprojekt för totalt 267,0 mnkr. I maj 2015 fastställdes det tredje inriktningsbeslutet omfattade 134 mnkr.

Den sammanlagda utgiften för cykelprojekten i detta fjärde inriktningsbeslut uppgår till ca 214,5 mnkr, fördelat på 9,4 mnkr 2016; 35,7 mnkr 2017; 134,4 mnkr 2018, 20 mnkr 2019 och 15 mnkr 2020.

Projekt	2016	2017	2018	2019	2020	Totalt
Liljeholmsbron	0,6	0,5	1,9	15	15	33
Hornstull	1	10	25	5		41
Nybroplan-Gustav Adolfs torg	1	5	15			21
Stadsgårdsleden	1,9	2,1	20			24
Bällsta Bro	0,2	1,3	4,5			6
Spångavägen	0,6	1,4	13			15
Hässelbystråket: Krossgatan- Bergslagsplan	1,6	8,4				10
Hässelbystråket: Räckstarondellen	0,5	2				2,5
Hässelbystråket: Åkeshov-Brommaplan	1	2	23			26
Södertäljestråket: tunnel Västertorp	0,5	1,5	18			20
Örbyleden	0,5	1,5	14			16
Summa	9,4	35,7	134,4	20	15	214,5

Preliminära utgifter i miljoner kronor.

Utredning av projekten är i ett tidigt skede och det finns i många fall flera möjliga förslag till lösningar. Utgifterna för projekten är därför grovt uppskattade och kan komma att förändras beroende på slutligt vald lösning.

Under perioden pågår parallellt även planering och genomförande av åtgärder som ingick i inriktningsbeslut ett, två och tre samt andra beslut som fattades innan utredningsbeslutet. Projektens framskridande presenteras återkommande i en lägesrapport som redovisas i en bilaga och som medföljer tertialrapporterna och verksamhetsberättelsen.

Trafikverket beviljar statlig medfinansiering på det kommunala vägnätet, och kommunerna har möjlighet att söka medfinansiering för objekt med en utgift upp till 25 mnkr. Ansökan kan göras årligen och bidrag kan ges för upp till 50 procent av utgifterna. Större delen av projekten ingår i de regionala utpekade cykelstråken och det finns stor chans till beviljande av medfinansiering. Medfinansiering söks för det år då genomförandet sker. Ärenden om medfinansiering tas separat i nämnden inför det år byggstart planeras.

Inom cykelprojekten görs också en mängd åtgärder som förbättrar för andra trafikanter. För projekt som innehåller en stor andel åtgärder som inte är cykelåtgärder exempelvis trafiksäkerhetsåtgärder, konstbyggnadsåtgärder med mera kommer

justeringar att göras i budgeten så att sådana åtgärder inte räknas in i budgeten för investeringar enligt cykelplanen. Mindre utgifter som syftar till att förbättra vid återställandet samt kringåtgärder som är nödvändiga för att skapa en bra stadsmiljö bärs dock av cykelprojekten.

Drift- och underhållskostnader

Utbyggnaden av infrastrukturen för cykel medför generellt ökade driftkostnader. Ett skäl är att det kan bli svårare att utföra drift i gaturummen och ytor som tidigare varit snöupplag tas i anspråk till förmån för den rörliga trafiken. Kostnaderna kan också öka på grund av att pendlingsstråken ska ha en god standard året runt, vilket innebär en förhöjd driftnivå jämfört med idag när det gäller vinterväghållning, lövupptagning, målning och sopning/barmarksrenhållning. Särskilt gäller detta om stråket kommer ingå i det utökade vinterunderhållet med sopsaltning.

I driftkostnader ingår kostnader för renhållning och snöröjning på befintliga och tänkta tillkommande ytor. Den uppskattade driftkostnaden skiljer sig mellan inner- och ytterstad.

Driftkostnaderna är beräknade utifrån standardnivåer i cykelplanen. I innerstaden uppskattas kostnaderna till 65 kr/m²/år (inkl snöbortforsling) och i ytterstaden till 42 kr/m²/år (inkl snöbortforsling).

Faktorer vid nyanläggning som påverkar driftkostnaderna är typ av beläggning, bredd, utformning men även placering av cykelbanan, det vill säga friliggande eller som cykelfält och en del i körbanan. Priset baseras i normalfallet på tidigare uppskattade kostnader där standardförutsättningar, regler och materialval i teknisk handbok utgör grunden. Målet med drift och underhåll är att säkerställa funktion och kvalitet på avsedda ytor och anläggningar.

I underhållskostnader ingår kostnader för ny beläggning, linjemålning och målning av cykelmyror samt även målning av röd asfalt på mer trafikfarliga snitt med konfliktpunkter där biltrafik och cykeltrafik samsas eller korsar samma yta. Här skiljer sig också kostnaderna på underhåll mellan innerstad och ytterstad.

Innerstaden medför ett högre pris på grund av större slitage då ytorna används mer frekvent, samtidigt som ytterstaden är ett geografiskt större område. Ny beläggning skiljer sig också åt beroende på om det gäller cykelfält eller separerade cykelbanor.

Vägrafikmålning behöver åtgärdas varje eller vartannat år i hårt trafikerade miljöer. Slitaget på symboler och linjemarkeringar beror främst på plogning, trafikarbeten och dubbdäcksslitage.

Beläggningskostnaderna varierar mellan 20-22 kr/m²/år beroende på plats. Underhållet av målning beräknas till ca 70 procent av nyanläggningskostnaden.

Det är viktigt att vid nyanläggning av cykelinfrastruktur ta hänsyn till utformningen så att underhållet underlättas samt att ta med driftkostnadsaspekten.

Kapitalkostnader

Kapitalkostnaden är preliminärt beräknad med en genomsnittlig avskrivningstid på 30 år och en intern ränta om 1,75 procent. Kostnaderna kan förändras, bland annat om tidsplanen för projekten förskjuts.

Tabellen nedan visar preliminärt beräknad kostnad för åren 2016-2020, och avskrivningarna fortlöper därefter i samma nivå medan räntekostnaden successivt sjunker med gjorda avskrivningar.

Kapitalkostnad, mnkr	2018	2019	2020	2021	2022
Avskrivningar	0,4	5,4	6,1	7,2	7,2
Internränta	0,2	2,8	3,1	3,5	3,4
Summa kapitalkostnad	0,6	8,2	9,1	10,7	10,6

Kapitalkostnaden får beaktas i nämndens budget från och med år 2016.

Tidplan

Inriktningsbeslutet avser perioden 2016-2020. Genomförandebeslut kommer att behandlas separat för varje enskilt projekt. Planeringen är för så gott som alla projekt i ett tidigt skede och oförutsedda händelser kan påverka tidplanerna. I varje projekt fastställs och revideras respektive tidplan.

Tidplaner för de olika cykelprojekten ska även samordnas 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 projekt och sker förseningar inom de närliggande projekten kan det också komma att påverka cykelprojektens tidplan.

Trafikkontorets förslag

Trafiknämnden godkänner kontorets förslag till inriktning för Liljeholmsbron och Hornstull till en utgift av ca 33 respektive 41 mnkr. För Nybroplan-Gustav Adolfs torg till en utgift av ca 21 mnkr, för Stadsgårdsleden till en utgift av ca 24 mnkr, för Bällsta bro till en utgift av ca 6 mnkr, för Hässelbystråket till en utgift av ca 39 mnkr, för Spångavägen mellan Enevägen och Enebyvägen till en utgift av ca 15 mnkr, för Skärholmsstråket, tunnel vid Västertorp till en utgift av ca 20 mnkr, för Örbyleden till en utgift av ca 16 mnkr och till den sammanlagda utgiften på ca 215 mnkr.

Slut**Bilagor**

1. Bilaga 1 – Utbyggnad av pendlingsstråk inriktningsbeslut 4