

**Handläggare**  
Isabel Evensen Landström  
08-508 26 301

**Till**  
Trafiknämnden  
2020-12-10

## Reinvesteringsåtgärder på cykelvägnätet under 2021. Genomförandebeslut

### Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av projekt reinvesteringsåtgärder på cykelvägnätet under 2021 till en utgift om 25 mnkr.

Gunilla Glantz  
Förvaltningschef

Bengt Stenberg  
Avdelningschef

Anna Wenman  
T.f. enhetschef

### Sammanfattning

Under perioden 2019-2022 ska 1 miljard kronor investeras i cykelinfrastrukturåtgärder. Inom ramen för dessa investeringar genomför kontoret årligen ett antal reinvesteringsåtgärder av det befintliga cykelvägnätet. Genom reinvestering av stadens befintliga pendlingsstråk och huvudstråk samt ytor som är kopplade till dessa ökar säkerheten, kvaliteten och framkomligheten för cyklande, samtidigt som livslängden på befintliga anläggningar förlängs.

Kontoret föreslår att trafiknämnden beslutar om genomförande av reinvesteringsåtgärder på cykelvägnätet under 2021 till en investeringsutgift av 25 mnkr. Av dessa 25 mnkr avser 5 mnkr oförutsedda reinvesteringsåtgärder.

Trafikkontoret  
Stadsmiljö

Fleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 26 301  
Växel 08-508 27 200  
isabel.evensen.landstrom@stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
start.stockholm

## **Bakgrund**

Under perioden 2019-2022 ska 1 miljard kronor investeras i cykelinfrastrukturåtgärder. Inom ramen för denna satsning avsatte trafikkontoret 10 mnkr år 2019 för reinvesteringsåtgärder på cykelvägnätet. I enlighet med trafiknämndens uppdrag i budgeten 2020 om att öka omfattningen av reinvesteringar av stadens befintliga pendlingsstråk och huvudstråk för cykeltrafik ökade kontoret beloppet för cykelreinvesteringar under 2020 till 20 mnkr.

Som reinvesteringar betraktas upprustning av anläggningar som får oförändrad funktion, men förlängd livslängd. Detta kan till exempel vara utbyte av beläggning så som asfalt, höjdregering samt borttagande av rötter som växer genom beläggningen. Ibland kan en anläggning få en annan teknisk lösning i samband med reinvestering. Genom reinvestering av stadens befintliga pendlingsstråk och huvudstråk samt ytor som är kopplade till dessa ökar säkerheten, kvaliteten och framkomligheten för cyklande.

Till grund för prioriteringen av åtgärder ligger bl.a. förslag som inkom som svar på ett inlägg på kontorets Facebooksida Cykla och gå i Stockholms stad, som publicerades den 3 december 2019. Där bad trafikkontoret stockholmarna om förslag på platser i behov av reinvesteringsåtgärder under kommande år. Några av dessa åtgärder genomfördes under 2020 och nu planeras ytterligare några av förslagen att genomföras under 2021.

Med anledning av den rådande Corona-pandemin konstaterade kontoret tidigare i år att det kan finnas skäl att ha beredskap för en situation där restriktioner och rekommendationer kvarstår för kollektivtrafiken, vilket i sin tur kan komma att öka trycket på cykel- och gångbanor. Av den anledningen tidigarelägger kontoret sitt genomförandebeslut för reinvesteringsåtgärder på cykelbanor under 2021 till decembernämnden 2020, för att på så sätt öka möjligheterna att påbörja genomförandet av åtgärderna så tidigt som möjligt under 2021.

## **Ärendets beredning**

Ärendet har beretts inom trafikkontoret. Kontoret har via Facebook-gruppen Cykla och gå i Stockholms stad i december 2019 inhämtat förslag på åtgärder från allmänheten.

## Mål och syfte

Syftet med att genomföra reinvesteringar av stadens cykelvägnät är att bevara livslängden på dessa anläggningar samt att öka säkerheten, kvaliteten och framkomligheten för cyklande. Stadens cykelplan från år 2012 lyfter behovet av insatser för både drift och underhåll på cykelvägnätet och ökat beläggningsarbete pekas särskilt ut som ett sätt att minska risken för olyckor.

## Åtgärdsförslag

Kontoret föreslår åtgärder på platserna i tabellen nedan, till en utgift av totalt 20 mnkr. Det är endast delar av sträckorna på angivna cykelbanor som avses, vilket redovisas i bilaga 1 med kartor där sträckorna som berörs är markerade. Bilaga 1 innehåller även tydligare beskrivning av sträckorna, bilder och åtgärdsförslag.

Under de senaste åren har kontoret konstaterat att kostnaden för akuta åtgärder har ökat, bland annat med anledning av slitage efter vintersäsonger med stora temperaturskillnader. För att skapa flexibilitet och för att ha en beredskap att kunna utföra akuta åtgärder som inte har kunnat förutses avsätts 5 mnkr för oförutsedda projekt, utöver de reinvesteringståtgärder för 20 mnkr som specificeras i tabellen nedan.

| <b>Sträcka</b>   |
|--|
| Avestagatan  |
| Bällstavägen etapp 2   |
| Flatenvägen  |
| Götalandsvägen 231-237                                       |
| Klarastrandsleden, cykelbro                                  |
| Liljeholmsbron   |
| Narvavägen   |
| Skansbron  |
| S:t Eriksgatan   |
| Svartlösavägen etapp 2. Mellan Älvsjövägen och Vantörsvägen. |
| Söder mälärstrand  |
| Västerbroplan  |

Eventuellt kan vissa justeringar av planerade åtgärder ovan behöva göras till följd av att exempelvis övriga aktörers arbetsplanering avviker ifrån det som ursprungligen planerats. Om så skulle krävas har kontoret inventerat ersättningsobjekt så att tänkt volym för reinvesteringar av cykelbanor ändå bibehålls.

Arbetet kommer att utföras av kontorets upphandlade årsentreprenörer och slutredovisning av samtliga genomförda projekt kommer att rapporteras till nämnden i början av 2022.

### **Avvägningar**

Vid val av sträckor för åtgärder har fokus legat på de större cykelstråken, det vill säga de pendlingsstråk och huvudstråk för cykel som pekas ut i cykelplanen. Genom att genomföra reinvesteringar på dessa stråk satsar kontoret på att förbättra och underlätta för cykelpendling.

### **Konsekvenser**

Åtgärderna förväntas bidra till förbättrad tillgänglighet och framkomlighet samt till att tryggheten och trafiksäkerheten för cyklister förbättras.

### **Jämställdhet**

Studier visar att kvinnor i högre utsträckning än män anpassar sina resval utifrån upplevelser av otrygghet. Genom åtgärder för att upprätthålla god standard på stadens cykelbanor ökar den upplevda tryggheten, vilket gynnar samtliga grupper i samhället, såväl kvinnor som män.

### **Ekonomi**

Utgiften för åtgärderna uppgår till 25 mnkr under 2021, varav 20 mnkr är planerade projekt och 5 mnkr är avsatta för oförutsedda projekt. Samtliga projekt innehåller utgifter för byggledning, intern tid, entreprenad och vägmarkering. Hela summan är inrymd inom nämndens långsiktiga investeringsplan och redovisas inom framkomlighetssatsningen på cykelinfrastruktur. Projektet beräknas minska de löpande underhållskostnaderna på sträckorna samt ge möjlighet till en mer effektiv och kvalitativ drift.

Projektet beräknas medföra ökade driftkostnader i form av kapitalkostnader med sammanlagt 1,4 mnkr från och med år 2022 med en genomsnittlig avskrivningstid om 20 år.

Kapitalkostnaderna kommer därefter att minska successivt med gjorda avskrivningar.

### **Risk/Osäkerhet**

En återkommande utmaning är att hålla tidplanen för reinvesteringstätigheter. I gaturummet är det många olika aktörer som samsas om ytan och det händer att t.ex. omläggningar av

asfalt försenas på grund av andra planerade, pågående eller akuta arbeten i gatan.

Bland de planerade åtgärderna för 2021 ingår åtgärder på tre olika broar; Skansbron, Liljeholmsbron, och cykelbron över Klarastrandsleden. Att utföra arbeten på broar kan vara tekniskt komplicerat i och med att bronns konstruktion påverkar beläggningen. Av den anledningen finns det risk för att beläggningen på någon av broarna inte går att åtgärda under året. De två sistnämnda broarna är två exempel på komplicerade åtgärder som var planerade till år 2020 men som blev tvungna att utredas vidare och åtgärderna fick därför skjutas fram till 2021.

Med både tidsaspekten och de tekniska utmaningarna i åtanke har kontoret inventerat ersättningsobjekt som kan genomföras i det fall något av de planerade projekten blir tvunget att skjutas upp.

## **Slut**

## **Bilagor**

1. Reinvesteringsåtgärder på cykelbanor under 2021.  
Genomförandebeslut. Bilaga 1