



Kontaktperson
Krister Isaksson
Gatuavdelningen
Norra distriktet
Telefon: 08-508 262 25
krister.isaksson@tk.stockholm.se

Till
Trafiknämnden 2006-05-16

Cykelplan 2006 för Stockholms innerstad, nämnduppdrag

Förslag till beslut

Trafiknämnden godkänner Cykelplan 2006 för Stockholms innerstad

Per Aronson

Göran Gahm

Anders Avemar

Sammanfattning

Gatu- och fastighetskontoret och senare trafikkontoret har under 2005-2006 tagit fram en plan för cykeltrafiken i Stockholms innerstad (bilaga 1). Planen har varit ute på en omfattande remissrunda och därefter reviderats med hänsyn till inkomna synpunkter. En sammanställning av inkomna synpunkter och önskemål redovisas i bilaga 2 tillsammans med trafikkontorets ställningstagande till dessa.

Åtgärderna i planen kommer att förbättra trafiksäkerheten för cyklister samt även för gående. Den totala kostnaden för att genomföra de åtgärder som föreslås i cykelplanen uppskattas till 480 miljoner kronor. Avsikten är att genomföra planen inom 8 år vilket motsvarar en årlig investeringsvolym på 60 Mnkr. Under de senaste åtta åren har den genomsnittliga investeringsvolymen på cykelåtgärder i innerstaden varit ca 55 Mnkr varav lite mer än hälften finansierats via cykelanslaget och övrigt genom exploateringar och gatumiljöprojekt.

Bilaga 1: Cykelplan 2006 för Stockholms innerstad

Bilaga 2: Remissynpunkter

Bilaga 3: Cykling i Stockholm. Samhällsekonomisk analys av Cykelplan för Stockholms innerstad 2006

En del av de nya länkarna som föreslås i planen är delar i större exploateringsprojekt varpå dessa finansieras genom exploateringen. En intensifiering föreslås alltså vilket är i linje med kommunfullmäktiges uppdrag till trafiknämnden samt det av trafiknämnden beslutade flerårsprogrammet, både vad gäller cykel och trafiksäkerhet.

Kontoret anser att det är mycket angeläget att cykelbanor och övrig infrastruktur för cyklister i innerstaden byggs ut enligt planen. Denna sektorsplans genomförande är naturligtvis beroende på tillgången till ekonomiska resurser inom såväl investerings- som driftbudget och får vägas mot andra angelägna behov.

På så sätt skapas ett sammanhängande nät och transportsystem för cyklister som har en hög standard och god kvalitet. Denna plan, tillsammans med cykelplanen för ytterstaden, kommer att skapa mycket goda förutsättningar för cyklandet i hela staden. Ett förverkligande av dessa båda planer innebär att Stockholm får förutsättningar att bli en av Europas ledande cykelstäder. Kontoret har låtit genomföra en samhällsekonomisk analys av cykelplanen vilken visar att planens satsningar är samhällsekonomiskt lönsamma, även då man utgår från försiktiga antaganden. Trafikkontoret föreslår att trafiknämnden godkänner cykelplanen.

Bakgrund

Gatu- och fastighetsnämnden antog 1998 en ny cykelplan för Stockholms innerstad. Sedan dess har utbyggnaden av infrastrukturen för cyklister varit avsevärt större än tidigare och många av de föreslagna åtgärderna i cykelplan 1998 har genomförts. Som en följd av detta har cykeltrafiken ökat kraftigt i innerstaden. Potentialen för att ytterligare öka cyklandet är dock stor eftersom 80 % av arbetsresorna i Stockholms stad är kortare än en mil vilket gör cykeln mycket konkurrenskraftig. I samband med redovisningen av rapporten ”Att cykla i Stockholms innerstad” i gatu- och fastighetsnämnden 2004-11-03 fick dåvarande gatu- och fastighetskontoret i uppdrag att påbörja arbetet med att ta fram en ny cykelplan för innerstaden.

Beskrivning av planen

Cykelplan 2006 för Stockholms innerstad har som mål att öka cyklandet i Stockholm under alla tider på året samt förbättra trafiksäkerheten för cyklister. Syftet med planen är att staden ska få ett aktuellt planeringsunderlag för cykeltrafiken både för översiktlig och detaljerad planering. Cykelplanen omfattar hela infrastrukturen för cykeltrafiken, dvs. dels en fysisk plan med ett stomnät för cykeltrafiken och förslag till platser där cyklisternas förhållanden behöver förbättras dels planeringsprinciper för t.ex. detaljutformning, vägvisning, cykelparkering, underhåll, cykelservice

och marknadsföring. Cykelplanen ska också vara ett hjälpmedel vid prioriteringar och ekonomiska bedömningar.

Geografiskt omfattar planen området innerstaden inklusive Essingeöarna, Nationalstadsparken och Hammarby Sjöstad. I planen ses cykeln i första hand som ett transportmedel och inte som ett medel för ren rekreation och träning.

Till följd av den stora ökningen av antalet cyklister i innerstaden de senaste åren ställs nya krav på det äldre, befintliga cykelvägnätet. Både vad gäller cyklisters framkomlighet och säkerhet. Detta har medfört att en del av planen berör upprustning av befintliga sträckor.

Analys och konsekvenser

Trafiksäkerhet

Åtgärderna i planen kommer att förbättra trafiksäkerheten för cyklister i innerstaden. Det är särskilt i korsningspunkterna som cyklister är speciellt utsatta och där majoriteten av de flesta polisrapporterade cykelolyckor med personskada sker. Därför föreslås omfattande och trafiksäkerhetshöjande åtgärder i korsningar.

Många av åtgärderna som föreslås i planen kommer också att förbättra trafiksäkerheten för gående. Exempelvis de hastighetssäkrande åtgärderna som föreslås på de huvudgator där det av geometriska skäl är omöjligt eller olämpligt att genomföra cykelbanor/fält. I bilaga 3 i cykelplanen redovisas de 9 gator eller gatuavsnitt där hastighetssäkringar behöver utföras. På dessa gator (total längd 4,4 km av innerstadens ca 300 km) har under femårsperioden 2000-2005 skett totalt 374 trafikolyckor med personskada. Av grupperna dödade och svårt skadade personer är det knappt 80 % som tillhör gruppen oskyddade trafikanter. Ett genomförande av hastighetsdämpande åtgärder kommer att få en stor positiv effekt på trafiksäkerheten på dessa gator. Prioritering av åtgärderna kommer att ske med utgångspunkt från befintlig olycksstatistik och mätningar av de verkliga fordonshastigheterna.

Ekonomi

Totalkostnaden för att genomföra cykelplanen är ca 480 Mnkr. Detta fördelas på nya länkar 355 Mnkr, upprustning av befintliga sträckor 100 Mnkr och förbättringar i korsningar 25 Mnkr. Genomförandetiden för planen sätts till 8 år vilket motsvarar en årlig investeringsvolym på 60 Mnkr. Under de senaste åtta åren har den genomsnittliga investeringsvolymen på cykelåtgärder i innerstaden varit ca 55 Mnkr. Cirka 30-35 Mnkr har varit cykelanslag, resterande har finansierats via exploateringar och gatumiljöprojekt. En intensifiering föreslås vilket är i linje med kommunfullmäktiges uppdrag till trafiknämnden samt det av trafiknämnden beslutade flerårsprogrammet, både vad gäller cykel och trafiksäkerhet.

Åtgärd	Kostnad (Mnkr)
Nya länkar	355
Upprustning av befintliga sträckor	100
Förbättringar i korsningar	25
Totalt	480

En del av de nya länkarna är delar i större exploateringsprojekt varpå dessa finansieras genom exploateringen. Det rör främst objekt i områdena Värtan/Hjorthagen, Danvikslösen, Nordvästra Kungsholmen och Hammarby Sjöstad.

Den ökade mängden cykelåtgärder i form av investeringar i nya cykelbanor/fält, cykelparkeringar osv. förutsätter att investeringsanslaget ökas jämfört med dagens volym.

När det gäller de i jämfört med dagsläget högre krav på vinterväghållning och underhåll mm som föreslås i planen medför de att med dagens budgetvolym är det inte möjligt att åstadkomma dessa förbättringar i cykelvägnätet. Det är då nödvändigt att avsätta större resurser för dessa ändamål. Om det inte är möjligt att t ex. avsätta mer resurser för vinterväghållning kommer cykling under sommarhalvåret att prioriteras framför cykling under vinterhalvåret.

Trafikkontoret har låtit konsultföretaget Inregia beräkna den samhällsekonomiska effekten av cykelplanen 2006 (bilaga 3). Analysen gjordes på remissutgåvan av cykelplanen men endast mindre justeringar har gjorts varför resultatet även gäller för den slutliga planen. För att inte överskatta effekterna av planen har Inregia gjort beräkningen på två olika scenarier. Som ett av alternativen har man valt att genomgående utgå från försiktiga antaganden kring cykelplanens effekter och hur dessa ska värderas. Beräkningar har även gjorts på ett alternativ där beräkningsförutsättningarna utgår från känd empirisk kunskap. Ökningen av cykeltrafikarbetet har satts till 8 % i det lägre alternativet och 25 % i det högre. (De empiriska erfarenheterna av effekter på cykeltrafikarbetet som sammanställts av Naturvårdsverket visar att större satsningar på cykling, dit cykelplanen hör, kan leda till att cyklandet på sikt ökar med 10-35 %). I Stockholm har utbyggnaden enligt cykelplan 1998 inneburit en ökning med knappt 40 % under perioden 1998-2005.

Beräkningen av de samhällsekonomiska effekterna visar att cykelplanens satsningar är samhällsekonomiskt lönsamma i båda alternativen. I den försiktiga beräkningen är avkastningen per satsad krona 82 öre och i känslighetsanalysen 2,52 kronor. Lönsamheten är även stor i jämförelse med de beräkningar som gjorts av andra investeringar i Stockholms

transportinfrastruktur. Som jämförelse kan nämnas att den samhällsekonomiska lönsamheten har beräknats t ex för förbättrad spårkapacitet över Riddarholmen och i olika omgångar för Södra Länken. Inga av de kalkyler som gjorts för dessa exempel visar en lönsamhet som ligger i närheten av den beräknade lönsamheten för cykelplanen.

Samråd

I december 2005 sändes cykelplanen ut på remiss för inhämtande av synpunkter. Under vintern/våren 2006 bearbetades inkomna remissvar och planen reviderades med hänsyn till dessa. De vanligaste remissvaren, förutom stora mängder detaljsynpunkter på enskilda sträckor, handlade om:

- en stor del positiva reaktioner, vilket är mycket glädjande
- att trafiksäkerheten måste få större utrymme i planen
- genomförandetiden för planen ansågs vara för lång (10 år)
- kvaliteten på och ansvar för drift och underhållsfrågor
- att signalsystemen bättre anpassas till cykeltrafik
- att förutsättningarna för kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik måste förbättras

En sammanställning av inkomna synpunkter och önskemål redovisas i bilaga 2 tillsammans med trafikkontorets ställningstagande till dessa.

Samrådsmöte har även hållits i Katarina-Sofia SDN samt planen har också presenterats för Trafikkommittén, Skönhetsrådet och Handikapprådet.

Barn

De positiva effekter som planens genomförande medför gäller i lika stor grad barn över 12 år som vuxna. Barn under 12 år kan inte till lika stor del tillgodogöra sig ett övergripande cykelnät för cykling i innerstaden eftersom detta kräver trafikmognad vilket normalt uppnås vid ca 12 års ålder.

Miljö

Ett av planens mål är att cyklandet ska öka under alla tider på året. Om fler väljer cykeln i stället för bilen är miljövinsterna stora. Detta visar också Inregias samhällsekonomiska analys av cykelplanen.

Framkomlighet

Åtgärderna i planen kommer att innebära att cyklisterna framkomlighet kommer att förbättras. Utbyggnaden av cykelnätet kommer i mycket liten utsträckning påverka bil- och busstrafikens framkomlighet. Detta visar klart de senaste årens utbyggnad av cykelnätet i innerstaden. Endast på ett par ställen där körfält försvunnit i hårt belastade signalreglerade korsningar har trögheten ökat. På Sveavägen visar mätningar att framkomligheten har förbättrats för biltrafiken sedan cykelbanor anlades och cyklisterna försvann från körbanan.

Trafikkontorets förslag

Kontoret anser att det är mycket angeläget att åtgärderna i cykelplanen genomförs och på så sätt skapar en infrastruktur för cykling med god kvalitet och hög säkerhet.

Erfarenheter från utbyggnaden av cykelnätet i innerstaden efter cykelplanen från 1998 är mycket goda. Från den lägsta nivån mellan åren 1987-1991 har cykeltrafiken ökat kraftigt i Stockholms innerstad, närmare 90 % vid det så kallade innerstadssnittet (tullarna). På Saltsjö-Mälarsnittet har antalet cykelpassager ökat ännu snabbare, 135 %. Detta är närmast unikt i ett nationellt och europeiskt perspektiv där cyklingen tenderar att minska.

Trots den kraftiga ökningen av antalet cyklister de senaste åren har olyckorna legat på en tämligen konstant nivå. Sett till att flödet av cyklister ökat kraftigt och olyckorna inte ökat innebär det att risken per cyklist har minskat.

Trafikkontoret bedömer att antalet cyklister kommer att fortsätta öka i framtiden. För att behålla den positiva trenden anser kontoret att det är viktigt med ett sammanhängande cykelnät med bra kvalitet och hög säkerhet. Genomförandet av cykelplanen leder till att säkerheten för cyklister ökas genom åtgärder både på sträcka och framförallt i korsningar.

Trafikkontoret föreslår att trafiknämnden godkänner cykelplanen.

SLUT