

Handläggare
Joakim Boberg
08-508 26 392**Till**
Trafiknämnden
2021-04-22

Storskalig cykelsatsning. Motion av Jan Valeskog (S). Svar på remiss från kommunstyrelsen

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.
2. Trafiknämnden justerar beslutet omedelbart.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefMattias Lundberg
AvdelningschefJenny Carlsson
Enhetschef

Sammanfattning

Kommunstyrelsen har till trafiknämnden remitterat en motion från Jan Valeskog (S) om en storskalig cykelsatsning.

Motionären menar att för att Stockholm ska bli en hållbar stad krävs förändringar av stadsrummet med bland annat fler, bättre och säkrare cykelbanor, bland annat med anledning av att många stockholmare valt cykeln sedan pandemin bröt ut.

I motionen förespråkas en storskalig cykelsatsning genom bland annat en ny cykelplan och trafiksäkerhetsprogram, inventering och ombyggnation av olycksdrabbade platser, uppväxlat kommunikationsarbete och översyn av skyltningen för bättre samspel i trafikmiljön. Det föreslås vidare anläggning av tre

cykelstrador och utredning om cykelgator. Dessutom läggs förslag som rör tillstånd för utplacering av elsparkcyklar och en enkel upphandling av låncyklar.

Trafikkontoret redogör för stadens arbete utifrån Framkomlighetsstrategin och Cykelplan 2012 för att göra det enklare och säkrare att cykla, bland annat genom utbyggnad av cykelinfrastruktur, mätningar och analys av olycksstatistik, trafiksäkerhetsåtgärder och arbete med vägvisning och kommunikation. Kontoret redovisar även att översynen av stadens cykelplan har resulterat i ett förslag på reviderad cykelplan, som kommer att behandlas i trafiknämnden under våren och föreslås remitteras under 2021.

Remissen

Kommunstyrelsen har till trafiknämnden remitterat en motion från Jan Valeskog (S) om en storskalig cykelsatsning. Remissen ska besvaras senast 2021-05-25.

Motionären menar att för att Stockholm ska bli en hållbar stad krävs det att vi allt mer transporterar oss på andra sätt än med bil, och att det kräver förändringar av stadsrummet med bland annat fler, bättre och säkrare cykelbanor.

I motionen konstateras att sedan pandemin bröt ut har många stockholmare valt cykeln med konsekvenser som trängsel i cykelbanorna, långa cykelköer vid korsningar och fler olyckor. Motionären menar att åtgärder för ökad framkomlighet för cyklister borde ha införts redan tidigt under pandemin, och att staden bör agera skyndsamt innan framkomligheten försämras ytterligare samtidigt som antalet olyckor ökar. Det konstateras att en väl fungerande cykelinfrastruktur underlättar för såväl cyklister som för gångtrafikanter och bilister.

Motionären framhåller vidare att Stockholm ska vara en cykelstad för de många, och exemplifierar med såväl barnet på väg till skolan som materialsportaren, och menar att för att det ska bli verklighet krävs en storskalig cykelsatsning.

I motionen yrkas:

- Att kommunfullmäktige ger trafiknämnden i uppdrag att utvärdera 2012 års cykelplan och följa upp måluppfyllelsen.
- Att kommunfullmäktige ger kommunstyrelsen i uppdrag att ta fram en ny cykelplan för åren 2021-2025 med högre ambitioner än dagens cykelplan.

- Att kommunfullmäktige ger trafiknämnden i uppdrag att inventera och bygga om riskfyllda och olycksdrabbade platser i staden.
- Att kommunfullmäktige ger trafiknämnden i uppdrag att genomföra nya flödesanalyser och uppdatera investeringsplanerna efter stockholmarnas nya beteendemönster.
- Att kommunfullmäktige ger trafiknämnden i uppdrag att växla upp informations- och kommunikationsarbetet som rör främst cykling och cykelbanor i staden.
- Att kommunfullmäktige ger trafiknämnden i uppdrag att kräva att elsparkcykelbolagen ansöker om tillstånd i enlighet med ordningslagen.
- Att kommunfullmäktige ger trafiknämnden i uppdrag att genomföra en enkel upphandling av lånecyklar utan villkorad reklamfinansiering.
- Att kommunfullmäktige ger trafiknämnden i uppdrag att se över hur skyltningen för cyklande, gående och bilkörande kan förbättras för bättre samspel i trafikmiljön.
- Att kommunfullmäktige ger trafiknämnden i uppdrag att ta fram ett nytt trafiksäkerhetsprogram med särskilt fokus på oskyddade trafikanter.
- Att kommunfullmäktige ger trafiknämnden i uppdrag att snabbutreda hur tre cykelstrador kan anläggas i Stockholm, i norr, söder och väster.
- Att kommunfullmäktige ger trafiknämnden i uppdrag att utreda vilka gator som skulle vara lämpliga att göra om till som cykelgator.
- Att kommunfullmäktige skjuter till de medel som behövs.

Ärendets beredning

Tjänsteutlåtandet har beretts på trafikkontoret.

Trafikkontorets synpunkter

Inledning

Motionären efterlyser åtgärder för ökad framkomlighet för cyklister bland annat som en följd av pandemin för att undvika trängsel och olyckor.

Trafikkontoret konstaterar att trafiknämnden sedan många år tillbaka arbetar utifrån Framkomlighetsstrategin för ökad framkomlighet, som innebär att prioritet ska ges till kapacitetsstarka transporter samt att biltrafiken minskar. I enlighet med cykelplanen

genomför trafikkontoret stora insatser för att öka andelen och antalet cyklister och göra det enklare och säkrare att cykla i hela staden.

Genom investeringar i utbyggnad av cykelinfrastruktur, genom reinvestering av befintliga cykelvägar och satsningar på drift och underhåll skapas och upprätthålls ett väl fungerade cykelvägnät med god framkomlighet och hög trafiksäkerhet.

Efter en nedgång i mitten av mars 2020 i samband med uppmaningen att jobba hemma ökade cykeltrafiken igen till liknande nivåer som de senaste två åren, trots omfattande hemarbete. En analys av data från ett antal mätstationer i både innerstaden och ytterstaden visar att de totala cykelflödena januari-november 2020 ligger runt 14 % högre än motsvarande period 2019. I slutet av augusti visade flera platser de högsta dygnsnoteringarna sedan staden började räkna cykeltrafik. Det faktum att många stockholmare arbetat hemma under 2020 tyder på att en betydande del av den uppmätta cykeltrafiken består av ”nya” trafikanter och resor. Här finns sannolikt både en ökad fritidscyklning och tidigare kollektivtrafikresenärer.

En medborgarenkät med fokus på trafik och resvanor har genomförts av miljöförvaltningen tillsammans med trafikkontoret hösten 2020. Den visar att 19 % går eller cyklar oftare till arbetet eller skolan med anledning av covid-19.

Trafikkontoret följer kontinuerligt utvecklingen av cykeltrafikflöden i stadens fasta mätstationer, och redovisar varje år cykeltrafikutvecklingen till trafiknämnden. Olycksstatistiken följs upp och redovisas årligen, senast för år 2019. Utvecklingen av antalet omkomna och allvarligt skadade i cykelolyckor ser ut att ligga på en oförändrad nivå i ett tioårsperspektiv samtidigt som cyklingen ökar. Totalt sett ökar dock cykelolyckorna i och med att måttliga och lindriga skador ökar, dock inte i samma takt som cykeltrafikökningen.

Under 2020 har kontoret arbetat för att underlätta för cyklning genom snabba åtgärder, med anledning av ändrade trafikflöden och resmönster på grund av pandemin. Förslagen omfattar såväl enklare trimning på cykelnätet som signalåtgärder, drift och underhåll. Genomförandebeslutet om reinvesteringsåtgärder 2021 tidigare lades och fattades av trafiknämnden redan i december 2020, för att möjliggöra att arbetet med åtgärderna kan starta tidigare på våren.

För att ytterligare underlätta för cykling under vinterhalvåret har det sopsaltade nätet utökats med ca 1 mil fördelat på sex teststräckor. Sedan tidigare sopsaltas ca 20 mil av cykelpendlingsnätet.

I samband med den trafikomläggning som genomfördes inom ramen för Projekt Slussen hösten 2020 blev det möjligt att omvandla de tillfälliga kollektivtrafikkörfälten på Folkungagatan till cykelfält på sträckan mellan Götgatan och Renstiernas gata. Ytterligare möjliga enklare trimningsåtgärder på cykelnätet för bättre framkomlighet och trafiksäkerhet utreds vidare, delvis inom ramen för budgetuppdrag 2021 om att inventera och utreda enkla cykelåtgärder. Några av de platser kontoret utreder för möjliga åtgärder är Liljeholmsbron, Vasabron, Klara Mälarstrand och delsträckor på Götgatan och Hornsgatan.

Uppföljning och revidering av cykelplanen

Motionären yrkar att kommunfullmäktige ger trafiknämnden i uppdrag att utvärdera 2012 års cykelplan och följa upp måluppfyllelsen, samt ta fram en ny cykelplan för åren 2021-2025 med högre ambitioner än dagens cykelplan.

I budget för Stockholms stad 2018 gavs trafiknämnden i uppdrag att påbörja en översyn av stadens cykelplan. Översynen har resulterat i ett förslag på reviderad cykelplan, som kommer att behandlas i trafiknämnden under våren och föreslås remitteras under 2021. Syftet med cykelplanen är att lägga fast en långsiktig inriktning för cykelplaneringen i Stockholms stad. Det övergripande målet bör fortsatt vara att öka såväl antalet som andelen cyklister genom att göra det enklare och säkrare att cykla. Ett utökat fokus och ett bredare anslag föreslås för att underlätta vardagscykling i bred bemärkelse. I detta kan ingå cykling till och från arbete och studier och barns och föräldrars cykling till skola och fritidsaktiviteter.

I samband med beslut om remittering av den reviderade planen kommer trafikkontoret att redovisa en uppföljning av mål och indikatorer i 2012 års cykelplan för trafiknämnden.

Inventering och ombyggnad av riskfyllda platser

I motionen yrkas att kommunfullmäktige ger trafiknämnden i uppdrag att inventera och bygga om riskfyllda och olycksdrabbade platser i staden, och framhåller att en av de viktigaste åtgärderna för att skapa trygga och trafiksäkra miljöer är trafikseparering av cykelbanor.

Trafikkontoret arbetar för att det ska vara enkelt, tryggt och säkert att cykla i Stockholm, och grundläggande för att uppnå det är att staden har ett väl utbyggt, väl utformat och väl underhållet cykelvägnät. Mellan 2019 och 2022 investerar trafiknämnden 1 miljard kronor i cykelinfrastrukturåtgärder. I samband med om- och nybyggnation av cykelinfrastruktur är inriktningen att bygga tillräckligt breda cykelbanor som är separerade både från gående och motorfordon och säkra korsningspunkter – åtgärder som minskar olycksrisken och gör att fler känner sig trygga. Varje år görs även ett antal punktinsatser på cykelvägnätet i form av säkra och framkomliga korsningar. Inom ramen för kontorets trafiksäkerhetsarbete åtgärdas årligen ett antal gång- och cykelpassager för ökad säkerhet. Trafikolycksstatistiken är ett viktigt underlag i prioriteringen av åtgärder.

Nya flödesanalyser

Motionären yrkar att kommunfullmäktige ger trafiknämnden i uppdrag att genomföra nya flödesanalyser och uppdatera investeringsplanerna efter stockholmarnas nya beteendemönster.

Staden samlar kontinuerligt in data från såväl automatiska som manuella mätningar av cykelflöden i olika mätpunkter. Trafikkontoret började 2011 bygga fasta mätstationer för räkning av cyklisterna. De ger kunskap om hur cykeltrafiken varierar under dygnet, veckan eller året och har successivt byggts ut till i nuläget ca 50 stationer på 40 platser. Tillsammans med resvaneundersökningar och medborgarenkäter ger flödesmätningarna en god bild av cykeltrafikens utveckling, och utgör underlag för bland annat kontorets investeringsplanering för cykelinfrastruktur.

Trafiknämnden har i budget för Stockholms stad 2021 fått i uppdrag att utreda hur effekter av ändrade resmönster uppkomna under pandemin med Covid-19 utvecklas över tid och analysera hur detta påverkar nämndens verksamhet.

Informationssatsning

I motionen yrkas att kommunfullmäktige ger trafiknämnden i uppdrag att växla upp informations- och kommunikationsarbetet som rör främst cykling och cykelbanor i staden. Bland annat föreslås att samtliga skolor behöver öva cykling med eleverna, och vidare en digital frågelåda om regler samt en särskild informationskampanj med fokus på de oskyddade trafikanternas situation.

Kontoret instämmer med motionären om betydelsen av information och kommunikation, och konstaterar att det sker regelmässigt före, under och efter genomförande av ett cykelprojekt. Insatserna kan utgöras av informationsskyltar på plats, en webbsida för projektet, information i sociala medier och till media.

Ett antal kampanjer och informationsinsatser kopplat till cykling har genomförts de senaste åren, liksom kampanjer om att visa hänsyn i trafiken riktade till alla trafikanter. 2017 startade trafikkontoret en aktiv närvaro kring gång- och cykelfrågor i sociala medier genom Facebooksidan Cykla och gå i Stockholms stad, på vilken kontoret svarar på många frågor som rör cykling.

Insatser på skolor är också en del av kontorets arbete för ett aktivt och hållbart resande. Beteendepåverkande åtgärder som har genomförts är till exempel cykelskola, bilfria veckor och cykeldagar. Det anordnas också årligen en cykelskola för sexåringar. Det finns anledning att fortsätta med såväl fysiska som beteendepåverkande åtgärder för att öka cyklandet bland barn.

Elsparkcyklar

Motionären yrkar att kommunfullmäktige ger trafiknämnden i uppdrag att kräva att elsparkcykelbolagen ansöker om tillstånd i enlighet med ordningslagen, och menar att staden måste flytta felparkerade elsparkcyklar och fakturera bolagen för kostnaden.

Sedan hösten 2020 genomför trafikkontorets upphandlade parkeringsövervakning så kallade kortflyttar av trafikfarligt och hindrande uppställda elsparkcyklar. Från och med 1 mars 2021 har försöket övergått till ordinarie verksamhet för parkeringsövervakningen. Kortflytt sker enligt lag (1982:129) och förordning (1982:198) om flyttning av fordon i vissa fall. Elsparkcyklarna ställs upp i närområdet på ett mer lämpligt sätt och bolaget som äger fordonet ifråga faktureras en av fullmäktige fastställd avgift på 250 kr per flytt.

Bolagen arbetar även själva mer aktivt med att hantera felparkerade elsparkcyklar och har gemensamt anställt personal som ser till att hålla ordning på parkerade elsparkcyklar.

Trafikkontoret utreder vidare tillsammans med SKR, Göteborgs stad och Malmö stad hur eventuella tillstånd för elsparkcyklar ska hanteras på ett lagenligt och gemensamt sätt i samtliga kommuner och hanteras på ett enhetligt sätt av polismyndigheten i hela landet.

Låncyklar

Motionären menar att Stockholm sticker ut som en stad utan låncykelsystem, och yrkar att kommunfullmäktige ger trafiknämnden i uppdrag att genomföra en enkel upphandling av låncyklar utan villkorad reklamfinansiering, och att ett nytt system måste finnas på plats innan sommarsäsongen 2021 i hela Stockholms stad.

Trafikkontoret konstaterar att upphandlingen av låncyklar har tagit lång tid. Den är ännu inte slutgiltigt prövad rättsligt. De senaste utslagen är att staden nådde framgång med sitt överklagande till kammarrätten, och att den klagande inte fick prövningstillstånd i Högsta Förvaltningsdomstolen. I nuläget avvaktar staden kommande prövning i Förvaltningsrätten. Det är inte aktuellt att påbörja en ny upphandling medan dessa processer fortfarande pågår.

Förbättra skyltningen

Motionären yrkar att kommunfullmäktige ger trafiknämnden i uppdrag att se över hur skyltningen för cyklande, gående och bilkörande kan förbättras för bättre samspel i trafikmiljön, och lyfter bland annat frågan om vägvisning och cykelkartor i strategiska punkter.

Trafikkontoret instämmer angående vikten av tydlig skyltning och utformning av trafikmiljöer för att underlätta samspelet mellan olika trafikanter.

Cykelvägvisningen har mellan 2014-2018 uppgraderats i hela staden. Ytterstaden och innerstaden som tidigare hade olika system har nu gemensamma målpunkter och stråk som kan följas i samma skyltsystem. Inom ramen för arbetet med stadens gångplan har ett försök med utvecklad gångvägvisning gjorts.

Trafikkontoret avser även utreda utvecklad utmärkning och vägvisning längs vissa pendlingsstråk. Inom ramen för arbetet med revideringen av den regionala cykelplanen har frågan om behovet av en genomtänkt sammanhängande gestaltning av de regionala cykelstråken behandlats. Arbetet inom staden samordnas vid behov regionalt och mellankommunalt.

Förbättra trafiksäkerheten

Motionären konstaterar att oskyddade trafikanter är överrepresenterade i trafikskadestatistiken generellt och i synnerhet bland de omkomna, och yrkar att kommunfullmäktige ger trafiknämnden i uppdrag att ta fram ett nytt trafiksäkerhetsprogram med särskilt fokus på oskyddade trafikanter. Vidare innehåller

motionen förslag kring inriktning på och innehåll i ett sådant nytt program, samt hur trafiknämndens årliga rapport om trafikolycksutvecklingen kan utvecklas.

Trafikkontoret har tagit fram ett förslag till ny trafiksäkerhetsplan som föreslås remitteras under 2021. Enligt förslaget fortsätter nuvarande arbete och samtidigt utvecklas nya arbetssätt och metoder för att på ett effektivt sätt möta dagens och framtidens trafiksäkerhetsutmaningar. Grundläggande i trafiksäkerhetsarbetet är en samhällsplanering som gynnar aktivt resande genom ökad och säker mobilitet för gående och cyklister och med särskilt fokus på barn och äldre.

Trafikkontoret arbetar löpande med att utveckla och förbättra rapporteringen av exempelvis trafikolycksutvecklingen.

Anlägg tre cykelstrador

Motionären beskriver att det i flera städer anläggs expressvägar för cyklar, och yrkar att kommunfullmäktige ger trafiknämnden i uppdrag att snabbutreda hur tre cykelstrador kan anläggas i Stockholm, i norr, söder och väster. I motionen preciseras sträckningarna till Birger Jarlsgatan eller Sveavägen, i riktning med Sankt Eriksgatan, och i riktning med Götgatan. Förslaget kan enligt motionen innebära att vissa parkeringsplatser flyttas från aktuella gator till andra platser och att körfält för bilar reserveras för cyklar.

Trafikkontoret instämmer i betydelsen av bra infrastruktur för cykling. Grundläggande i en bra cykelstad är ett sammanhängande, framkomligt och kapacitetsstarkt cykelnät.

I cykelplanen klassificeras cykelvägnätet i tre nivåer. Pendlingsnätet är det övergripande cykelvägnätet och motsvarar en grundläggande infrastruktur för cykling. Stråken kännetecknas av breda cykelbanor eller - fält med bra framkomlighet, trafiksignaler anpassade till cykeltrafiken och hög standard på drift och underhåll. För att uppnå hög kapacitet och trafiksäkerhet ska stråken vara tillräckligt breda så att omcykling och cykling i bredd medges. Pendlingsnätet i Stockholms stad sammanfaller till stor del med de utpekade regionala cykelstråken i Regional cykelplan för Stockholms län, både geografiskt och vad gäller standard för utformning.

Trafikkontorets bedömning är att utformning och rekommenderad standard på pendlingsnätet i Stockholm stad står sig väl gentemot motsvarande prioriterade cykelstråk i andra storstäder i Europa och övriga världen.

Under 2018 slutfördes satsningen i Stockholms stad att investera 1 miljard kronor i cykelinfrastrukturåtgärder mellan åren 2012 och 2018. En betydande del av de mest prioriterade åtgärderna i Stockholms cykelplan har genomförts under perioden. I framkomlighetssatsningen på cykelinfrastruktur 2019-2022 ryms ytterligare 1 miljard kronor i cykelinvesteringar. Verksamhetsplanen för 2021 rymmer 30 cykelinvesteringsprojekt samt ett antal programutredningar i tidigt skede. Tyngdpunkten kommer fortsatt ligga på utbyggnaden av pendlingsnätet.

Trafikkontoret arbetar löpande med att identifiera angelägna åtgärder, prioritera mellan dessa, utreda lösningar och skriva fram beslut till trafiknämnden. De tre sträckningarna som lyfts i motionen är alla del av det utpekade pendlingsnätet, och därmed potentiellt föremål för utredning om förbättringar tillsammans med andra prioriterade sträckor i cykelnätet. Vad gäller Götgatan är inriktningsbeslut fattat i trafiknämnden om upprustning och ändring av gatans disposition med nya cykelbanor, bredare gångbanor och träd i samband med att Region Stockholms trafikförvaltning byter ut tunnelbanans tätskikt.

Inför cykelgator på lämpliga sträckor

Sedan 1 december 2020 är det möjligt för kommuner att inrätta cykelgator, där förare av ett motordrivet fordon ska anpassa hastigheten till cykeltrafiken. I motionen yrkas att kommunfullmäktige ger trafiknämnden i uppdrag att utreda vilka gator som skulle vara lämpliga att göra om till cykelgator.

Stockholms stad har i remissvar till Näringsdepartementet 2017 välkomnat förslag om cykelgator som ytterligare ett verktyg i verktygslådan för att främja cykling. Den bedömningen kvarstår. Trafikkontoret framhöll i remissvaret att den fysiska utformningen av gatan är viktig, liksom fördelningen av trafikflöden mellan bil- och cykeltrafik. Erfarenheter från planering av cykelgator i andra länder är att förutsättningarna för en cykelgata förbättras avsevärt om cykeltrafiken är det dominerande trafikflödet, och att gatan har en självförklarande utformning och trafikmiljö.

I förslaget till reviderad cykelplan som remitteras under 2021 föreslås cykelgator föras in som en möjlig regleringsform för cykel i blandtrafik som komplement till infrastruktur i form av cykelbanor och cykelfält. Med utgångspunkt i bland annat detta kan förslag på gator lämpliga som cykelgator tas fram. Det skulle kunna ske inom

ramen för den ordinarie investeringsplaneringen, och/eller genom att ett antal typgator väljs ut för möjliga pilotprojekt.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår trafikkontoret att trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.

Slut

Bilagor

1. Storskalig cykelsatsning. Motion av Jan Valeskog (S). Svar på remiss från kommunstyrelsen. Bilaga 1.