

Handläggare
Joakim Boberg
08-508 263 92**Till**
Trafiknämnden
2017-02-02

Elcykelns krav på cykelinfrastrukturen. Motion (2016:83) från Jonas Naddebo och Stina Bengtsson, båda (C). Svar på remiss från kommunstyrelsen

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.

Jonas Eliasson
FörvaltningschefMattias Lundberg
Avdelningschef

Sammanfattning

Jonas Naddebo och Stina Bengtsson, båda (C), föreslår i en motion till kommunfullmäktige att uppdra åt trafikkontoret att omarbete Stockholms stads cykelplan utifrån de behov som fler elcyklar kommer att medföra. I motionen framförs att Stockholms cykelinfrastruktur är eftersatt och att elcykelns intåg på marknaden kommer att ställa ännu högre krav på utbyggnad av cykelinfrastrukturen.

Trafikkontoret konstaterar att staden bygger fler och bredare cykelbanor som är separerade både från gående och från motorfordon, och gör bedömningen att det arbete som pågår med ett väl utbyggt, väl utformat och väl underhållet cykelvägnät utifrån Stockholms stads cykelplan från 2012 ger goda förutsättningar för en cykeltrafik där elcykelns andel ökar successivt.

Trafikkontoret
TrafikplaneringFleminggatan 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

Bakgrund

Jonas Naddebo och Stina Bengtsson, båda (C), föreslår i en motion till kommunfullmäktige att uppdra åt trafikkontoret att omarbete Stockholms stads cykelplan utifrån de behov som fler elcyklar kommer att medföra.

I motionen framförs att Stockholmarna cyklar som aldrig förr, och att en relativt ny syn på Stockholms gator är elcyklarna som blir allt mer vanligt förekommande och gör att många kan pendla in till Stockholm på kortare tid.

Vidare framförs att Stockholms cykelinfrastruktur är eftersatt, och att Stockholm ligger långt efter många andra städer vad gäller planering för cykeltrafikanter.

Slutligen framförs att elcykelns intåg på marknaden kommer att ställa ännu högre krav på utbyggnad av cykelinfrastrukturen i form av bredare cykelbanor med säkra omkörningsmöjligheter. En högre snitthastighet på cykelbanan ställer också högre krav på att skilja gående och cyklister i allt högre utsträckning, färre tvära svängar och krav på ökat underhåll. Därutöver kommer behovet av säkra parkeringsplatser för cyklar att öka.

Kommunstyrelsen har remitterat motionen till trafiknämnden för yttrande senast 30 november 2016. Trafikkontoret har begärt och beviljats uppskov med att svara på remissen.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

Trafikkontorets synpunkter

I cykelplanen från 2012 beskrivs hur Stockholms stad ska arbeta för att öka andelen cyklister och göra det enkelt och säkert att cykla i Stockholm.

En central del av cykelplanen är att bygga om och bygga ut infrastrukturen till ett cykelvägnät som är sammanhängande, kapacitetsstarkt, framkomligt, tryggt och säkert för alla cyklister.

I Stockholms stad finns i nuläget (2016) drygt 860 km cykelinfrastruktur. Staden bygger succesivt ut de cykelstråk som pekats ut som viktiga för cykelpendling. Utifrån cykelplanen har 60 prioriterade infrastrukturprojekt på cykelpendlingsnätet identifierats. För dessa har hittills fyra inriktningsbeslut fattats som omfattar 37 projekt. Det senaste beslutet 2016-06-16 omfattar 9

åtgärder till en sammanlagd beräknad investeringsutgift om 215 miljoner kronor.

Under 2016 har trafiknämnden även fattat genomförandebeslut om cykelåtgärder på bland annat Gamla Huddingevägen, Ulvsundavägen, Strömbro och Stallgatan. Bland färdigställda projekt under 2016 kan nämnas Ormkärsvägen och Ågesta Broväg.

I trafikkontorets verksamhetsplan framgår att 283 miljoner kronor avses läggas på investeringar i cykelinfrastruktur 2017. Utöver detta tillkommer 15 mnkr i reinvesteringsåtgärder och 16,2 mnkr i övriga cykelåtgärder i investeringsbudgeten.

För att redovisa cykelutvecklingen mäter trafikkontoret bland annat antalet passager över innerstadssnittet, vilket bäst beskriver cykelpendlingen i Stockholm.

De senaste tio åren har passagera över innerstadssnittet ökat med 66 %, och trenden fortsätter i positiv riktning. Under försommaren 2016 registrerades ca 75 890 passager över innerstadssnittet i snitt under ett dygn. Det rullande femårsmedelvärdet ökade från 59 080 passager till 63 070. Det är det högsta femårsmedelvärdet sedan mätningarna började i mitten av 1980-talet.

Trafikkontoret ser en fortsatt stor potential för ökad cykelpendling i Stockholm, och följer utvecklingen av elcykelanvändningen med stort intresse.

I rapporten Elcykeln erövrar Stockholm (2016:4) konstaterade Stockholms Handelskammare att elcykeln innebär att fler kan cykla och fler kan cykla längre. I rapporten redovisades att elcykeln avsevärt vidgar den så kallade 30-minutersradien – hur långt ifrån Stockholms centralstation man kan cykelpendla med en restid på 30 minuter.

Enligt Svensk cykling väntades försäljningen öka till omkring 45 000 cyklar 2016, jämfört med runt 30 000 stycken 2015, och elcykeln står för omkring sju procent av den totala marknaden. I Tyskland, Danmark och Nederländerna står elcykeln enligt Svensk Cykling nu för mellan 15 och 20 procent av marknaden.

Trafikkontoret bedömer att det är för tidigt att säkert säga hur en ökad andel elcyklar med en hastighetsbegränsning på 25 km/h kommer påverka flödena och snitthastigheterna på cykelstråken.

Studier har visat att medelhastigheten i Stockholmsregionens cykelvägnät är 22 km/h på sommarhalvåret. I Köpenhamn är enligt uppgift signalsystemet på de större pendlingsstråken anpassat så att cyklister får grön våg vid en hastighet på 20 km/h.

En datainsamling gjord av TØI (Transportøkonomisk institutt) och publicerad november 2016 visar att för vanliga cyklar är i Oslo genomsnittshastigheten 16,3 km/h. På den sträcka som kallas ”Tour de Finance” mellan Lysaker och Aker Brygge är genomsnittshastigheten 22,3 km/h. Hastigheten för elcyklar är i undersökningen i genomsnitt 1,3 km/h högre än med vanlig cykel, och i branta uppførsbackar ökar skillnaden till runt 3 km/h.

Utifrån det ovan anförda finns det skäl att räkna med att en ökad elcykelanvändning har potential att bidra ytterligare till den ökning av cykelpendlingen i Stockholm som redan konstaterats, och att det kan finnas anledning att ha beredskap för en något större hastighetsspridning på cykelvägnätet.

Det väsentliga enligt trafikkontoret är att de stråk som planeras och anläggs dimensioneras så att samtliga cyklister ska kunna ta sig fram på ett säkert och tryggt sätt, med exempelvis bredare cykelbanor med säkra omkörningsmöjligheter där gående och cyklister skiljs åt i allt högre utsträckning.

I cykelplanen har fokus lagts på det övergripande cykelvägnätet – pendlingsnätet, som motsvarar en slags grundläggande infrastruktur för cykling. På detta möjliggör bredder och standard att cyklister som tar sig fram med olika hastigheter och med olika förutsättningar kan känna sig trygga och säkra. Omcykling och cykling i bredd ska möjliggöras. Stråken ska kännetecknas av breda cykelbanor eller -fält med gen sträckning, bra framkomlighet och hög standard på drift och underhåll.

Två exempel på sådana cykelstråk som nyligen färdigställts är södra Götgatan med enkelriktade 2,25 meter breda cykelbanor och Norr Mälarstrand med dubbelriktad 4,5 meter bred cykelbana.

I Stockholms cykelplan betonas att gående och cyklister bör betraktas som två separata trafikantgrupper och att det är viktigt att uppmärksamma att dessa i många fall har olika förutsättningar och behov. För att skapa trygga och trafiksäkra miljöer eftersträvas därför separering av dessa trafikanter. Vilken typ av lösning som är bäst i olika lägen, liksom graden av separering beror på hur det ser ut på platsen och vilka som använder den. Det är också angeläget att

arbeta med att utforma gångpassager så att det finns förutsättningar för ett bra samspel och minskade konfliktpunkter mellan cyklisterna och fotgängarna.

Även underhållet är viktigt för att fler ska känna att det är tryggt och säkert att cykla. Därför utvecklar trafikkontoret löpande metoderna för drift och underhåll. Vintern 2016/2017 har 18 mil cykelstråk pekats ut som särskilt prioriterade, med målet att de ska vara framkomliga och trafiksäkra oavsett årstid. Det är en utökning med 5 mil jämfört med vintern 2014/15.

I motionen lyfts slutligen fram behovet av säkra parkeringsplatser för cyklar. Under perioden 2014-2016 har trafikkontoret låtit uppföra ca 7000 säkra cykelparkeringsplatser. 2017 planeras ytterligare 2000. Trafikkontoret har även ett pågående uppdrag att utreda förutsättningarna för cykelgarage i kollektivtrafikkära lägen.

Sammantaget kan konstateras att staden bygger fler och bredare cykelbanor som är separerade både från gående och motorfordon, och genomför åtgärder som bidrar till ökad tydlighet och säkerhet i korsningar. Trafikkontorets bedömning är att det arbete som pågår med ett väl utbyggt, väl utformat och väl underhållet cykelvägnät utifrån Stockholms stads cykelplan från 2012 ger goda förutsättningar för en cykeltrafik där elcykelns andel ökar successivt. Inte desto mindre är det viktigt att fortsätta bevaka och följa utvecklingen av elcykelanvändningen och dra lärdom av aktuell forskning och erfarenhetsutbyte mellan olika aktörer och väghållare.

Trafikkontorets förslag

Kontoret föreslår att trafiknämnden godkänner kontorets utlåtande som svar på remissen.

Slut

Bilagor

1. Motion (2016:83) från Jonas Naddebo och Stina Bengtsson om Elcykelns krav på cykelinfrastrukturen