

## Utlåtande 2017:171 RVII (Dnr 106-1034/2016)

### Elcykelns krav på cykelinfrastrukturen

Motion (2016:83) av Jonas Naddebo och Stina Bengtsson (båda C)

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.  
Motion (2016:83) av Jonas Naddebo och Stina Bengtsson (båda C) om elcykelns krav på cykelinfrastrukturen anses besvarad med hänvisning till vad som sägs i utlåtandet.

**Föredragande borgarrådet Daniel Helldén** anför följande.

#### Ärendet

Jonas Naddebo och Stina Bengtsson (båda C) har lämnat in en motion till kommunfullmäktige om att uppdra åt trafiknämnden att omarbete Stockholms stads cykelplan utifrån de behov som fler elcyklar kommer att medföra. Motionärerna konstaterar att antalet elcyklar i stockholmstrafiken ökar och att denna ökning kommer att ställa nya krav på cykelinfrastrukturen. Motionärerna föreslår därför att Stockholms stads cykelplan omarbetas utifrån denna utveckling.

#### Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, trafiknämnden och Cykelfrämjandet Stockholm. Cykelfrämjandet Stockholm har inte besvarat remissen.

*Stadsledningskontoret* utgår ifrån att de eventuella behov av åtgärder som är orsakade av att elcyklar ökar i antal kommer att hanteras inom tilldelade medel.

*Trafiknämnden* konstaterar att staden bygger fler och bredare cykelbanor som är separerade både från gående och från motorfordon. Bedömningen är att det arbete som pågår utifrån Stockholms stads cykelplan från år 2012 ger goda förutsättningar för en cykeltrafik där elcykelns andel ökar successivt

## Mina synpunkter

Ökningen av cyklandet fortsätter. De senaste tio åren har passagera över innerstadssnittet ökat med 66 procent 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.

Staden bygger steg för steg 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.

I verksamhetsplanen framgår att 283 miljoner kronor avses läggas på investeringar i cykelinfrastruktur år 2017. Utöver detta tillkommer 15 miljoner kronor i reinvesteringar i åtgärder och 16 miljoner kronor i övriga cykelåtgärder i investeringsbudgeten.

Jag delar motionärernas uppfattning att gående och cyklister bör betraktas som två separata trafikantgrupper och att det är viktigt att vi separerar dessa två trafikslag. Inte minst för gångtrafikanternas skull som kan känna sig otrygga på smala gång- och cykelbanor. 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. Under år 2017 startar också den samspelskampanj som syftar till att förbättra trafiksäkerheten för alla trafikanter i Stockholm.

Motionärerna lyfter även fram behovet av säkra parkeringsplatser för cyklar. Under perioden 2014-2016 har staden låtit uppföra ca 7 000 säkra cykelparkeringar. År 2017 planeras ytterligare 2 000. Det finns också ett uppdrag i budgeten att utreda förutsättningarna för cykelgarage i kollektivtrafiknära lägen.

Jag ser med stor tillförsikt på att det arbete som pågår med ett väl utbyggt, väl utformat och väl underhållet cykelvägnät utifrån Stockholms stads

cykelplan från år 2012 ger goda förutsättningar för en cykeltrafik där elcykelns andel har mycket goda förutsättningar att fortsätta att öka. De riktlinjer som staden arbetar efter för fysiska åtgärder går väl i linje med elcykelns högre medelhastighet. 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. En ledande cykelstad hämtar hela tiden erfarenheter och lärdomar från andra. På samma sätt som vi vill sprida våra erfarenheter och kunskaper till andra.

#### Bilagor

1. Reservationen m.m.
2. Motionen

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

Motion (2016:83) av Jonas Naddebo och Stina Bengtsson (båda C) om elcykelns krav på cykelinfrastrukturen anses besvarad med hänvisning till vad som sägs i utlåtandet.

Stockholm den 31 maj 2017

På kommunstyrelsens vägnar:  
K A R I N W A N N G Å R D

Daniel Helldén

*Kerstin Tillkvist*

**Ersätтарыttrande** gjordes av Karin Ernlund (C) enligt följande.

Om jag hade haft yttranderätt och rösträtt hade jag yrkat att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Motion (2016:83) av Jonas Naddebo och Stina Bengtsson (båda C) om elcykelns krav på infrastruktur bifalls
2. Därutöver anføres följande

Trafikkontoret konstaterar, precis som motionärerna, att en ökad användning av elcykel ställer nya krav på cykelinfrastrukturen. Motionssvaret beskriver också den stora

potential el-cykeln har i att öka cykelpendlingen. Det borde därför vara självklart att tillstryka motionen och uppdatera cykelplanen utifrån detta.

Ansvarigt borgarråd delar i många delar motionärernas uppfattning, inte minst gällande att gående och cyklister bör betraktas som två separata trafikantgrupper och att det är viktigt att vi separerar dessa av trygghets- och säkerhetsskäl. Dock ställer vi oss skeptiska till att borgarrådet som svar på vad staden gör i den meningen hänvisar till ”samspelskampanjen” som staden nyligen lanserade. Konkreta åtgärder måste till, och vi ställer oss tveksamma till att en samspelskampanj skulle kunna råda bot på de problem som föreligger.

## Remissammanställning

### Ärendet

Jonas Naddebo och Stina Bengtsson (båda C) konstaterar i en motion till kommunfullmäktige att antalet elcyklar i stockholmstrafiken ökar. Denna ökning, menar motionärerna, kommer att ställa nya krav på cykelinfrastrukturen, dels att den byggs ut, men också att cykelbanorna behöver anpassas till en högre snitthastighet. Som exempel nämns att cykelbanorna behöver breddas för att möjliggöra säkra omkörningar och att de byggs genare, det vill säga med färre tvära svängar. Vidare kommer kraven på att skilja gående och cyklister att öka, liksom behovet av säkra parkeringsplatser. Den högre hastigheten anses också medföra ökade krav på underhållet.

Motionärerna föreslår därför att kommunfullmäktige beslutar att uppdra åt trafiknämnden att omarbete Stockholms stads cykelplan utifrån de behov som fler elcyklar kommer att medföra.

### Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, trafiknämnden och Cykelfrämjandet Stockholm. Cykelfrämjandet Stockholm har inte besvarat remissen.

## Stadsledningskontoret

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 30 januari 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Kommunfullmäktige fastställde i juni 2014 stadens *Strategi för ökad cykling* (utlåtande 2014:85, dnr 329-49/2014) vars två huvudprinciper är att bygga ut och utveckla kvaliteten i infrastrukturen, i allt från övergripande stråk till utformning av detaljer, och att arbeta med en övergripande sammanhållen kommunikation, där den utbyggda infrastrukturen är fundamentet.

Till stöd för strategin låg styrdokumentet *Cykelplan Stockholm 2012* (utlåtande 2013:24, dnr 314-1559/2012). I cykelplanen anges bland annat att cykelvägarnas utformning ska anpassas så att samtliga cyklister, trots olika förutsättningar, ska kunna ta sig fram på ett säkert och tryggt sätt. I planen pekades cirka 60 prioriterade sträckor ut som viktiga att anlägga eller att förbättra för att öka cykelpendlingen. Dessa investeringsprojekt genomförs nu successivt.

I stadens budget för 2017 anges för trafiknämndens del att cykelplanen är fortsatt styrande och att planeringen av cykelinfrastrukturen ska ske med mycket hög ambitionsnivå. Åtgärder ska genomföras för att skapa ett väl fungerande och utbyggt cykelvägnät med god framkomlighet och hög trafiksäkerhet, flera säkra cykelparkeringar och tydliga cykelvägvisningar.

Av trafiknämndens verksamhetsplan för 2017 framgår att investeringar i cykelinfrastrukturåtgärder under året planeras att genomföras för över 250 mnkr, varav de större pågående projekten är Lidingövägen, Gamla Huddingevägen, Värtavägen, Sockenvägen, Ulvsundavägen, Strömbrobron, Bällstavägen, Vasagatan och Hässelbystråket. Inom ramen för cykelplanen kommer nämnden att genomföra en mängd investeringar för att förbättra trafiksäkerheten för cyklister och gående. Nya cykelvägar, cykelbanor och cykelfält ska bidra till ökad separering mellan trafikslagen. På pendlingsstråken kommer oregrerade korsningspunkter att hastighetssäkras, cykelbanorna att breddas och kantstenar och andra hinder att avlägsnas. Trafiknämndens driftbudget utökades med 7,0 mnkr 2016 och med ytterligare 5,0 mnkr 2017 för att höja ambitionen avseende skötsel, drift och underhåll av cykelpendlingsnätet. Nämnden ska arbeta med att förbättra möjligheterna att cykla i hela staden och, i samråd med stadsdelsnämnderna, säkerställa en effektiv drift av pendlings- och huvudstråk för cykel. Trafiksäkerheten ska ökas, exempelvis genom förbättrad vinterväghållning, sand- och lövsopning samt halkbekämpning.

Cykelbranschen uppger att elcyklarna utgjort mellan fem och tio procent av försäljningen under senare år. Ännu utgör dock elcyklarna en relativt liten andel av den totala cykelparken. Trafiknämnden har i uppgift att ta fram mätmetoder för att öka kunskapen om cykeltrafikens förhållanden och utveckling. I detta arbete torde elcyklarnas ökande andel och dess konsekvenser på såväl utbyggnad som utformning av framtidens cykelinfrastruktur fångas upp.

Stadsledningskontoret utgår ifrån att de eventuella behov av åtgärder som är orsakade av att elcyklar ökar i antal kommer att hanteras inom tilldelade medel.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att besluta att motionen anses besvarad med vad som sägs i detta tjänsteutlåtande.

## **Trafiknämnden**

**Trafiknämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 2 februari 2017 följande.

Trafiknämnden överlämnar kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.

*Reservation* anfördes av Karin Ernlund (C), *bilaga 1*.

*Ersätтарыttrande* gjordes av Mikael Valier (KD) som instämde i reservation av Karin Ernlund (C).

**Trafikkontorets** tjänsteutlåtande daterat den 16 december 2016 har i huvudsak följande lydelse.

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 trafikinämnden även fattat genomförandebeslut om cykelåtgärder på bland annat Gamla Huddingevägen, Ulvsundavägen, Strömbron 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 reinvesteringståtgärder 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 cyklister och fotgängare.

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 kollektivtrafiknära



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.

## **Reservationer m.m.**

### **Trafiknämnden**

*Reservation* anfördes av Karin Ernlund (C) enligt följande.

Att nämnden beslutar att tillstyrka motionen samt att därutöver anføra följande:

Trafikkontoret konstaterar, precis som motionärerna, att en ökad användning av el-cykel ställer nya krav på cykelinfrastrukturen. Motionssvaret beskriver också den stora potential el-cykeln har i att öka cykelpendlingen. Det borde därför vara självklart att tillstyrka motionen och uppdatera cykelplanen utifrån detta.