

**Utlåtande 2017:175 RVII (Dnr 106-1035/2016)**

## **Säker och trygg cykelinfrastruktur**

Motion (2016:84) av Jonas Naddebo och Stina Bengtsson (båda C)

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.  
Motion (2016:84) av Jonas Naddebo och Stina Bengtsson (båda C) om säker och trygg infrastruktur anses besvarad med hänvisning till vad som sägs i utlåtandet.

**Föredragande borgarrådet Daniel Helldén** anför följande.

Ärendet

Jonas Naddebo och Stina Bengtsson (båda C) skriver i en motion till kommunfullmäktige att cykelinfrastrukturen i Stockholm kan förbättras och nämner som exempel att i Holland målas hela cykelvägnätet i en röd färg. Med detta uppnås att cykelbanan är lätt att upptäcka även för andra trafikanter. Vidare påpekas att cykelbanorna i Stockholm präglas av olika underlag och kan se ut nästan hur som helst, vilket skapar otydlighet och ger upphov till konflikter mellan cyklister och andra trafikanter.

Motionärerna föreslår att kommunfullmäktige ska besluta att Stockholms stad påbörjar ett arbete med att öka säkerheten och tryggheten i stadens cykelinfrastruktur med bland annat färgkoordinering av cykelbanorna och en kvalitetsökning på beläggningen.

## Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, trafiknämnden och Cykelfrämjandet Stockholm. Cykelfrämjandet har inte inkommit med svar.

*Stadsledningskontoret* anser att alla de investeringsprojekt som trafiknämnden genomför inom ramen för den så kallade cykelmiljarden innebär att cykelbanorna ges en utformning som ska garantera en hög nivå av säkerhet och trygghet, enligt framtagna standardbredder med mera.

*Trafiknämnden* anser att det är för tidigt att ta ställning i frågan om en mer generell tillämpning av nya beläggningstyper och anser att det i dagsläget är viktigt att fortsätta med metodutveckling inom området.

## Mina synpunkter

Staden har sedan flera år arbetat med att höja säkerheten på cykelbanor. Arbetet utgår från bland annat cykelplanen 2012 och cykelhandboken. Att måla cykelboxar, tillbakadragen stopplinje, vid korsningar är ett sådant exempel. Att medge cykeltrafiken att svänga höger vid röd signal är ett annat exempel. Ett försök med detta kommer att starta under våren 2017.

För att göra det lättare för bilister att uppmärksamma cykelvägar och cykelöverfarter, även förhöjda, kan de ges en avvikande färg. Både cyklister och motorfordonsförare ska särskilt uppmärksamma vissa utvalda trafiksituationer och platser där det är viktigt att samspel råder.

Trafiksäkerhetsläget kring infärgning är dock inte helt glasklart tydligt att det bara har positiva effekter. Det kan finnas en säkerhetsrisk - en cykelöverfart i avvikande färg/material kan lura cyklister att felaktigt tro att bilar måste stanna för dem.

Det har också visat sig att den röda färg som används blir mycket hal efter slitage på grund av att friktionslagret nöts ner av t ex korsande biltrafik. Vid nederbörd blir dessutom ytan ibland hal. Det underhåll som krävs för att åtgärda detta har visat sig kostsamt.

De erfarenheter som staden har samlat på sig i frågan har medfört att staden låtit prov utföras med alternativa material. Två testområden har valts ut, ett i innerstaden och ett i ytterstaden. Utvärdering av testet kommer göras om ett år.

Jag anser att det är för tidigt att ta ställning i frågan om en mer generell tillämpning av nya beläggningstyper och anser att det i dagsläget är viktigt att fortsätta med metodutveckling inom området. Infärgning sker idag i första hand för att tydliggöra trafikplatser och/eller trafikmiljöer som kräver extra uppmärksamhet av såväl bilförare som cyklister, men med rätt metoder och

reducerade kostnader kan det vara värt att på prov låta infärpa en längre sträcka cykelbana med färg.

När det gäller färgmarkeringar i asfalten rent generellt är det intressant att lyfta frågan utifrån miljöperspektivet då dagens kallplast och även den vita markeringsmassan som målas på våra gator är en bidragande källa till spridningen av mikroplast till våra vattendrag och hav.

## Bilaga

Motionen

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

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

Motion (2016:84) av Jonas Naddebo och Stina Bengtsson (båda C) om säker och trygg infrastruktur 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*

**Ersättaryttrande** 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 säker och trygg cykelinfrastruktur bifalls
2. Därutöver anför följande

Ett av de absolut största problemen med Stockholms cykelinfrastruktur är otydligheten. Som cyklist vet du sällan var stadens cykelbanor ska ta dig, ut i biltrafiken eller in på en gågata. Den otydligheten menar vi är en säkerhets- och trygghetsrisk för alla trafikantgrupper, inte bara cyklister. Att tydligt *separera* cykeln

får anses vara det långsiktiga målet för cykelinfrastrukturen, och som ett led på vägen dit bör staden tydligt *markera* vad som är cykelbana. Detta görs i vår mening bäst genom färgkoordinering av cykelbanorna och en kvalitetsökning på belägningen.

Ansvarigt borgarråds skepticism mot färgkoordinerade cykelbanor är svår att förstå. Med hänvisning till att det ”kan finnas en säkerhetsrisk” och att ”vid nederbörd blir dessutom ytan ibland hal”, blir den låga ambitionsnivån tyvärr tydlig. Oss veterligen faller nederbörd även i Nederländerna ibland, och bilar existerar även där. Men cykelbanorna där kännetecknas av allt annat än hala och osäkra. Att Stockholms stad borde ta efter och låta sig inspireras av Nederländerna i det avseendet borde vara en självklarhet.

## Remissammanställning

### Ärendet

Jonas Naddebo och Stina Bengtsson (båda C) skriver i en motion till kommunfullmäktige att cykelinfrastrukturen i Stockholm kan förbättras och nämner som exempel att i Holland målas hela cykelvägnätet i en röd färg. Med detta uppnås att cykelbanan är lätt att upptäcka även för andra trafikanter. Vidare påpekas att cykelbanorna i Stockholm präglas av olika underlag och kan se ut nästan hur som helst, vilket skapar otydlighet och ger upphov till konflikter mellan cyklister och andra trafikanter.

Motionärerna föreslår att kommunfullmäktige ska besluta att Stockholms stad påbörjar ett arbete med att öka säkerheten och tryggheten i stadens cykelinfrastruktur med bland annat färgkoordinering av cykelbanorna och en kvalitetsökning på beläggningsen.

### Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, trafiknämnden och Cykelfrämjandet Stockholm. Cykelfrämjandet Stockholm har inte inkommit med svar.

### Stadsledningskontoret

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 28 november 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Behovet av reparationer av beläggningar på många av stadens befintliga cykelbanor har funnits under många år. I syfte att åstadkomma en enhetlig och höjd standard på cykelpendlingsnätet i staden överfördes ansvaret för de delsträckor som går i parkmark från stadsdelsnämnderna till trafiknämnden från årsskiftet 2014/2015. I budget för 2015 tillfördes trafiknämnden 45,0 mnkr för reinvesteringsåtgärder på cykelbanor fördelade på fyra år; 2015-2018.

Under 2015 inventerade trafiknämnden hela pendlingsstråkets status. Med inventeringen som grund kunde nämnden påbörja ett arbete med att åtgärda konstaterade brister. Den 14 april 2016 fattade nämnden beslut om reinvesteringsåtgärder på cykelbanor att genomföra under 2016 och en plan för motsvarande under 2017 och 2018. Åtgärderna avser ny beläggning och förbättringar på ett antal gång- och cykelbanor med syftet att höja såväl säkerheten som tryggheten.

I Stockholm används färgkodning på cykelbanor i begränsad omfattning. Vid vissa

särskilt utvalda trafiksituationer använder staden en röd massa som beläggning på cykelbanan för att uppmärksamma trafikanterna på att det föreligger ökad risk för cyklister. Stadsledningskontoret erfar att trafiknämndens erfarenheter av rödmarkeringen inte är odelat positiv, då cyklister i viss utsträckning ges en känsla av falsk säkerhet. Vidare uppvisar materialet låg hållbarhet och höga underhållskostnader. Nämnden genomför därför tester med nytt beläggningsmaterial. Stadsledningskontoret utgår ifrån att trafiknämnden vid val av material tar hänsyn till såväl att de har goda effekter på säkerhet och trygghet som att de har låga drift- och underhållskostnader.

Alla de investeringsprojekt som trafiknämnden genomför inom ramen för den så kallade cykelmiljarden, det vill säga utbyggnad av stadens cykelinfrastruktur, innebär att cykelbanorna ges en utformning som ska garantera en hög nivå av säkerhet och trygghet, enligt framtagna standardbredder med mera.

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 10 oktober 2016 följande.

3. Trafiknämnden godkänner och överlämnar kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.
4. Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

**Trafikkontorets** tjänsteutlåtande daterat den 27 september 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Staden har sedan flera år, parallellt med ett omfattande flerårigt reinvesteringsarbete för existerande cykeltrafiken, arbetat med att höja säkerheten på cykelbanor. Arbetet utgår från bland annat cykelplanen 2012 och cykelhandboken. Kontoret har också arbetat med Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) och entreprenörer för att utveckla nya metoder för driften av stadens cykelvägar.

Kontoret har också fått i uppdrag via kommunfullmäktiges budget 2015 och 2016 att arbeta med reinvesteringsåtgärder för cykelbanor och som omfattar 45 mnkr. Som svar på uppdraget har kontoret tagit fram ett reinvesteringsprogram som sträcker sig från 2015-2018 och som godkänts av trafiknämnden. Arbeten har under både 2015 och 2016 utförts för att höja standarden och säkerheten på cykelbanor och arbetsplanering för de två kommande åren pågår.

Avseende infärgning med röd massa av cykelbanor har kontoret gjort följande erfarenheter. Tanken med rödmassan är att den ska uppmärksamma trafikantgrupper särskilt vid vissa utvalda trafiksituationer. Kontorets erfarenhet är dock att de cykelbanor som för närvarande har rödmassa har visat sig kunna invägga de olika trafikantslagen i falsk trygghet. Bilister uppmärksammar inte alltid den färgade

belägningen medan cyklister och/eller gångtrafikanter ser att ”röda mattan” är utrullad och antar därmed att bilisternas uppmärksamhet är skärpt.

Det har också visat sig att den röda färg som används blir mycket hal efter slitage på grund av att friktionslagret nöts ner av t ex korsande biltrafik. Vid nederbörd blir dessutom ytan ibland hal. Det underhåll som krävs för att åtgärda detta har visat sig kostsamt.

De erfarenheter som kontoret har samlat på sig i frågan har medfört att kontoret låtit prov utföras med alternativa material. Två testområden har valts ut, ett i innerstaden och ett i ytterstaden. Utvärdering av testet kommer göras om ett år.

Kontoret anser sammanfattningsvis att det är för tidigt att ta ställning i frågan om en mer generell tillämpning av nya beläggningstyper och anser att det i dagsläget är viktigt att fortsätta med metodutveckling inom området. Vidare bör rödmassa i första hand användas för att tydliggöra trafikplatser och/eller trafikmiljöer som kräver extra uppmärksamhet. Materialen och utformningarna som används får inte heller medföra oförsvarligt höga underhållskostnader.