

Utlåtande Rotel V (Dnr KS 2020/1429)

Storskalig cykelsatsning

Motion av Jan Valeskog (S)

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.
Motionen anses besvarad med hänvisning till vad som sägs i utlåtandet.

Föredragande borgarrådet Daniel Helldén anför följande.

Ärendet

Jan Valeskog (S) har väckt en motion i kommunfullmäktige. I motionen, daterad den 2 november 2020, yrkas att kommunfullmäktige ska ge trafiknämnden tio uppdrag som sammantaget innebär en storskalig satsning på cykel i Stockholm. I tillägg till dessa uppdrag föreslås att kommunstyrelsen ska ges i uppdrag att ta fram en ny cykelplan för åren 2021-2025 med högre ambitioner än den föregående samt att kommunfullmäktige skjuter till nödvändiga medel för satsningen. Syftet med satsningen är att öka användningen av cykel som transportmedel för att Stockholm ska bli en hållbar stad.

Uppdragen som trafiknämnden föreslås få är att:

- utvärdera 2012 års cykelplan och följa upp måluppfyllelsen
- inventera och bygga om riskfyllda och olycksdrabbade platser i staden
- genomföra nya flödesanalyser och uppdatera investeringsplanerna efter stockholmarnas nya beteendemönster
- växla upp informations- och kommunikationsarbetet som rör främst cykling och cykelbanor i staden
- se över hur skyltningen för cyklande, gående och bilkörande kan förbättras för bättre samspel i trafikmiljön

- ta fram ett nytt trafiksäkerhetsprogram med särskilt fokus på oskyddade trafikanter
- snabbutreda hur tre cykelstrador (expressväg för cykel) kan anläggas i Stockholm, i norr, söder och väster
- utreda vilka gator som skulle vara lämpliga att göra om till cykelgator
- kräva att elsparkcykelbolagen ansöker om tillstånd i enlighet med ordningslagen
- genomföra en enkel upphandling av lånecyklar utan villkorad reklamfinansiering.

Beredning

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

Stadsledningskontoret lyfter att staden främjar effektiva och hållbara transporter samt god framkomlighet, bland annat genom satsningar på cykelinfrastruktur. Flera av de förslag som tas upp i motionen är redan genomförda eller finns med i trafiknämndens planering. Flertalet av cykelplanens åtgärder har genomförts och en revidering av planen har arbetats fram. En översyn av det primära nätet har gjorts och förslag på tillägg har tagits fram, och fler perspektiv än arbetspendling har beaktats. En cykeljourstyrka har inrättats med uppgift att snabbt avhjälpa enklare problem för att öka säkerheten och framkomligheten för cyklister och trafiksäkerhetsprogrammet har reviderats. Det kommer inom kort krävas polistillstånd enligt ordningslagen för att bedriva uthyrning av elsparkcyklar, och de upphandlade lånecyklarna kommer placeras ut i Stockholm under våren 2022.

Trafiknämnden arbetar sedan många år utefter Framkomlighetsstrategin för ökad framkomlighet, som innebär att prioritet ska ges till kapacitetsstarka transporter samt att biltrafiken minskar. Nämnden genomför stora insatser för att öka andelen och antalet cyklister och göra det enklare och säkrare att cykla i hela staden. Cykeltrafiken har fortsatt öka, vilket visar att fler människor väljer cykeln idag än för några år sedan. Insatser för förbättrad cykling har gjorts genom tidigare lagda reinvesteringsåtgärder och förbättrad sopsaltning, uppföljning och revidering av cykelplanen, inventering och ombyggnad av riskfyllda platser, nya flödesanalyser, informationssatsning, riktlinjer för elsparkcyklar, upphandling av lånecyklar, förbättrad skyltning och trafiksäkerhet, utbyggnad av pendlingsnät, samt uppmuntran av cykelgator i cykelplanen.

Mina synpunkter

Stockholms stad ska främja effektiva och hållbara transporter samt god framkomlighet. Detta ska uppnås bland annat genom en investeringssatsning om en miljard kronor åren 2019-2022 på förbättrad cykelinfrastruktur.

Cykeltrafiken ökade med 17 procent från 2017 till 2018 och var oförändrad 2019. Utvecklingen under 2020 har påverkats av pandemin där cyklingen har fortsatt att öka. Staden samlar kontinuerligt in data på cykelflöden. Tillsammans med resvaneundersökningar och medborgarenkäter ger flödesmätningarna en god bild av cykeltrafikens utveckling, och utgör underlag för bland annat trafikkontorets investeringsplanering för cykelinfrastruktur.

Jag konstaterar att flera av de förslag som tas upp i motionen har trafikinämnden redan genomfört eller ingår i de uppgifter som trafikinämnden har getts i uppgift att genomföra. Motionen tillför i sak inget nytt. Jag är däremot glad över att fler partier engagerar sig i frågan, det gör att staden långsiktigt kan fortsätta med det viktiga arbetet att förbättra cykelinfrastrukturen i Stockholm.

I april 2021 rapporterade trafikinämnden om den översyn och uppföljning av Cykelplan 2012 som har genomförts. Nämndens bedömning är att måluppfyllnaden är god. Översynen har lett fram till ett förslag till en reviderad cykelplan, som har skickats på remiss. Även ett förslag på nytt trafiksäkerhetsprogram med särskilt fokus på oskyddade trafikanter har skickats ut på remiss.

Insatser för förbättrad cykling sker kontinuerligt genom anläggande av ny cykelinfrastruktur, utvecklande av befintlig cykelinfrastruktur, reinvesteringsåtgärder och förbättrad sopsaltning för gång- och cykelbanor samt inrättandet av en cykeljour med uppgift att snabbt avhjälpa enklare problem för att på så sätt öka säkerheten och framkomligheten för cyklisterna.

Under år 2022 ska trafikinämnden genomföra ett pilotförsök med gestaltning för en delsträcka på ett pendlingsstråk/regionalt cykelstråk för att förbättra stråket med målning och förstärkt skyltning. Jag har förhoppningar om att detta ska göra det tydligare att hitta som cyklist i Stockholm. Tidigare har nämnden även prövat infärgad grön asfalt på en sträcka för att tydligare särskilja cykelytan från gångytan.

För åtgärder avseende friflytande mobilitetstjänster hänvisar jag till det tidigare svaret i ärende med dnr KS 2020/1460. I sammanhanget är det även glädjande att upphandlingen för ett nytt lånecykelsystem för hela Stockholms stad med över 5 000 elcyklar och lådcyklar, även dessa med el, är klart och lansering sker i april 2022.

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Motionen

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarråden Karin Wanngård, Jan Valeskog, Emilia Bjuggren och Kadir Kasirga (alla S) och borgarrådet Torun Boucher (V) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Att bifalla motionen
2. Att därutöver anföras

Det är positivt att vi är överens om att fler insatser för ökad cykling i Stockholm behövs. Det är också glädjande att trafiknämnden är positiva till förslagen i motionen. Dock framstår det som något förmätet av borgarrådet att säga att motionen inte tillför något nytt. Det är dessutom fel, exempelvis gällande förslaget om cykelstrador. De cykelstråk som finns är på flera sätt inte tillräckliga. Vi föreslår därför att staden snabbt reder hur tre ”cykelstrador”, eller expressvägar för cyklister, kan anläggas i Stockholm. En i norr, en i väster och en i söder. Det löser inte hela utmaningen med att skapa en fullgod cykelinfrastruktur i Stockholm, men det är en viktig åtgärd som skulle innebära en tydlig kvalitetshöjning för de stockholmare som vill använda cykeln i vardagen.

En hel del bra saker görs i staden idag och trafikkontoret gör sitt bästa utifrån rådande förutsättningar. Ambitionsnivån behöver dock höjas och det kräver politiskt prioritering av resurser och politiskt höjda mål och ambitioner. Ett exempel gäller cykelplanen. Precis som vi skriver i motionen är det glädjande att trafikkontoret tagit initiativ till en översyn av cykelplanen. Vi menar dock att revideringen måste vara mer omfattande än uppdateringar utifrån förändrad lagstiftning. En ny cykelplan måste innehålla rejält höjda ambitioner. För det krävs politiskt initiativ. Att den gamla cykelplanen har år 2018 som mållår och att trafiknämnden inte fått veta om målen nåddes är under all kritik. En ordentlig uppföljning av målen och utvärdering av cykelplanen måste göras.

Ett annat exempel gäller att genomföra trafiksäkerhetsanalyser för att identifiera riskfyllda platser och åtgärda dessa. Trafikkontoret gör idag enklare trimningsåtgärder på cykelnätet för bättre framkomlighet och trafiksäkerhet utreds vidare, delvis inom ramen för budgetuppdrag 2021 om att inventera och utreda enkla cykelåtgärder. Här behöver ambitionerna höjas.

Det krävs en bättre cykelinfrastruktur för att få stockholmarnas vardag att fungera.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

Motionen anses besvarad med hänvisning till vad som sägs i utlåtandet.

Stockholm den 24 november 2021

På kommunstyrelsens vägnar:
ANNA KÖNIG JERLMYR

Daniel Helldén

Hans Altsjö

Reservation anfördes av Jan Valeskog, Kadir Kasirga och Karin Gustafsson (alla S) och Rashid Mohammed och Torun Boucher (båda V) med hänvisning till Socialdemokraternas och Vänsterpartiets gemensamma reservation i borgarrådsberedningen.

Ersätтарыttrande gjordes av Lisa Palm (Fi) med hänvisning till Socialdemokraternas och Vänsterpartiets gemensamma reservation i borgarrådsberedningen.

Remissammanställning

Ärendet

I motionen från Jan Valeskog (S), daterad den 2 november 2020, yrkas på att kommunfullmäktige ska ge trafiknämnden tio uppdrag som sammantaget innebär en storskalig satsning på cykel i Stockholm. I tillägg till dessa uppdrag föreslås att kommunstyrelsen ska ges i uppdrag att ta fram en ny cykelplan för åren 2021-2025 med högre ambitioner än den föregående samt att kommunfullmäktige skjuter till nödvändiga medel för satsningen. Syftet med satsningen är att öka användningen av cykel som transportmedel för att Stockholm ska bli en hållbar stad.

Uppdragen som trafiknämnden föreslås få är att:

- utvärdera 2012 års cykelplan och följa upp måluppfyllelsen
- inventera och bygga om riskfyllda och olycksdrabbade platser i staden
- genomföra nya flödesanalyser och uppdatera investeringsplanerna efter stockholmarnas nya beteendemönster
- växla upp informations- och kommunikationsarbetet som rör främst cykling och cykelbanor i staden
- se över hur skyltningen för cyklande, gående och bilkörande kan förbättras för bättre samspel i trafikmiljön
- ta fram ett nytt trafiksäkerhetsprogram med särskilt fokus på oskyddade trafikanter
- snabbutreda hur tre cykelstrador (expressväg för cykel) kan anläggas i Stockholm, i norr, söder och väster
- utreda vilka gator som skulle vara lämpliga att göra om till cykelgator
- kräva att elsparkcykelbolagen ansöker om tillstånd i enlighet med ordningslagen
- genomföra en enkel upphandling av låncyklar utan villkorad reklamfinansiering.

Beredning

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

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 28 maj 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Det framgår av kommunfullmäktiges budget för 2021 att inriktningen för stadens arbete med infrastruktur är att främja effektiva och hållbara transporter samt god framkomlighet. Detta ska uppnås bland annat genom en investeringssatsning om en miljard kronor 2019-2022 på förbättrad cykelinfrastruktur. I *Miljöprogram för Stockholm 2020-2023*, beslutad av kommunfullmäktige den 25 maj 2020 (dnr KS 2019/1040), framgår att det långsiktiga målet är att Stockholm är fossilfritt och klimatpositivt 2040. Åtgärder som under de närmast kommande åren behöver vidtas för att nå målet beskrivs i den samtidigt beslutade *Klimathandlingsplanen 2020-2023* (dnr KS 2019/1041). Här framgår att åtgärder inom transportområdet är av särskild vikt för att minska de totala utsläppen av växthusgaser. Utbyggnaden av cykelbanor är en av de åtgärderna.

I *Budget 2021* framgår också att trafiknämnden ska genomföra åtgärder för att en ökad andel persontransporter ska ske med kapacitetsstarka trafikslag som gång, cykel och kollektivtrafik samtidigt som tillgängligheten för dessa trafikslag prioriteras.

Stadsledningskontoret konstaterar att utvecklingen under senare år pekar på en ökning av cykel som transportmedel i Stockholm. Trafiknämnden rapporterar årligen om trafikutvecklingen för cykel och gångtrafik. Senast tillgängliga statistik visar att cykeltrafiken, mätt vid de fyrtio fasta mätstationerna som finns över hela staden, ökade med 17 procent från 2017 till 2018 och var oförändrad 2019. Utvecklingen under 2020 har påverkats av pandemin. I samband med verksamhetsberättelsen uppger trafiknämnden att antalet passager över innerstadssnittet i genomsnitt per dag ökade med cirka 3 500 (motsvarande 5,5 procent). Cykling under vinterhalvåret visar en ökande trend.

Stadsledningskontoret konstaterar att flera av de förslag som tas upp i motionen har trafiknämnden redan genomfört eller ingår i de uppgifter som trafiknämnden, i budget 2021, har getts i uppgift att genomföra.

I april 2021 rapporterade trafiknämnden om den översyn och uppföljning av *Cykelplan 2012* som har genomförts. Nämndens bedömning är att måluppfyllnaden är god. Av nio delmål har fyra uppnåtts, tre bedöms kunna uppnås på längre sikt. För två saknas underlag för bedömning. Av handlingsplanens 35 åtgärder har 21 genomförts, 12 är påbörjade och 2 återstår att genomföra. Översynen har lett fram till ett förslag till en reviderad cykelplan, som har skickats på remiss inom och utom staden. Syftet med cykelplanen är att lägga fast en långsiktig inriktning för cykelplaneringen i Stockholms stad. Det övergripande målet föreslås fortsatt vara att öka såväl antalet som andelen cyklister genom att göra det enklare och säkrare att cykla. Den nuvarande cykelplanen från 2012 har ett huvudsakligt fokus på arbetspendling. Förslaget till ny cykelplan pekar ut sex inriktningar för stadens cykelplanering, med ett utökat fokus och ett bredare anslag för att underlätta vardagscykling i bred bemärkelse. Inom ramen för översynen

av cykelplanen har en inventering och kategorisering av det befintliga primära nätet (tidigare pendlingsnätet) för cykel gjorts, liksom en målpunktsanalys. Utifrån dessa och en allmän översyn av saknade länkar, maskvidd och anpassning utifrån stadsbyggnadsprojekt har förslag på nya och ändrade cykelstråk tagits fram.

I *Budget 2021* anger kommunfullmäktige att trafiknämnden ska inventera och utreda enkla cykelåtgärder som uppfyller standard enligt cykelplanen och som kan genomföras i närtid, samt inrätta en cykeljourstyrka med uppgift att snabbt avhjälpa enkla problem för att på så sätt öka säkerheten och framkomligheten för cyklister. Stadsledningskontoret bedömer att åtgärderna har potential att ytterligare öka antalet cyklister i staden, särskilt i beaktande av den fortsatt höga investeringstakten i cykelinfrastrukturen.

Stadsledningskontoret kan vidare konstatera att trafiknämnden i verksamhetsberättelsen för 2020 rapporterade att revideringen av trafiksäkerhetsprogrammet var i slutfasen. Ett nytt program planeras att beslutas före sommaren 2021 med ett ökat fokus på sambandet mellan drift och underhåll och olyckor med oskyddade trafikanter.

Vad gäller frågan om elsparkcyklar så erfar stadsledningskontoret att trafiknämnden inom kort kommer att presentera ett förslag om att komplettera de allmänna lokala ordningsföreskrifterna med en paragraf som innebär att det kommer att krävas polis-tillstånd enligt ordningslagen för att bedriva uthyrning av elsparkcyklar och andra liknande fordon.

Trafiknämndens pågående upphandling av låncyklar har överklagats, men förvaltningsrätten och kammarrätten har underkänt överklagandet som avsåg anbudets giltighet. En ytterligare begäran om upphävande, på andra grunder, har även det underkänts av förvaltningsrätten. Domen har överklagats till kammarrätten, som ännu inte har beslutat att ge prövningstillstånd. Om domen vinner laga kraft inom kort kommer de upphandlade hyrcyklarna att kunna placeras ut i Stockholm under våren 2022.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen beslutar att motionen besvaras med hänvisning till vad som sägs i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 22 april 2021 följande.

1. Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Reservation anfördes av Jan Valeskog m.fl. (S) och Joel Höglund m.fl. (V), *bilaga 1*.

Ersätтарыttrande gjordes av Malin Ericson (Fi), *bilaga 1*.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 19 mars 2021 har i huvudsak följande lydelse.

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 cykling 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 tidigarelades 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 mätstationer. Trafikkontoret började 2011 bygga fasta mätstationer för räkning av cyklister. 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 utvecklats 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 cykel frågor 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.

Lånecyklar

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

Trafikkontoret konstaterar att upphandlingen av lånecyklar 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 uppraderats 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 melankommunalt.

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 arbetsätt 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. Verksam-

hetsplanen 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.

Reservationer m.m.

Trafiknämnden

Reservation anfördes av Jan Valeskog m.fl. (S) och Joel Höglund m.fl. (V) enligt följande.

Jan Valeskog m.fl. (S) och Joel Höglund m.fl. (V) föreslår att nämnden beslutar att tillstyrka motionen samt att därutöver anför följande:

Det gläder oss att trafikkontoret är positiva till förslagen i motionen. Det är tydligt att trafikkontoret gör ett bra arbete redan idag, utifrån sina förutsättningar. Ambitionsnivån behöver dock höjas och det kräver politiskt prioritering av resurser och politiskt höjda mål och ambitioner.

Ett exempel gäller cykelplanen. Precis som vi skriver i motionen är det glädjande att trafikkontoret tagit initiativ till en översyn av cykelplanen. Vi menar dock att revideringen måste vara mer omfattande än uppdateringar utifrån förändrad lagstiftning. En ny cykelplan måste innehålla rejält höjda ambitioner. För det krävs politiskt initiativ. Att den gamla cykelplanen har år 2018 som mållår och att trafiknämnden inte fått veta om målen nåddes är under all kritik. En ordentlig uppföljning av målen och utvärdering av cykelplanen måste göras.

Ett annat exempel gäller att genomföra trafiksäkerhetsanalyser för att identifiera riskfyllda platser och åtgärda dessa. Trafikkontoret gör idag enklare *trimningsåtgärder* på cykelnätet för bättre framkomlighet och trafiksäkerhet utreds vidare, delvis inom ramen för budgetuppdrag 2021 om att inventera och utreda *enkla cykelåtgärder*. Här behöver ambitionerna höjas.

Ytterligare ett exempel gäller förslaget att anlägga tre cykelstrador. Kontoret svarar med att det finns en definition som heter cykelstråk. Vi skriver i motionen att dagens pendlingsstråk på flera sätt inte är tillräckliga. Vi föreslår därför att staden snabbtredder hur tre ”cykelstrador”, eller expressvägar för cyklister, kan anläggas i Stockholm. En i norr, en i väster och en i söder. Det löser inte hela utmaningen med att skapa en fullgod cykelinfrastruktur i Stockholm, men det är en viktig åtgärd som skulle innebära en tydlig kvalitetshöjning för de stockholmare som vill använda cykeln i vardagen. Än en gång menar vi att ambitionsnivån måste höjas. Det krävs en bättre cykelinfrastruktur för att få stockholmarnas vardag att fungera.

Ersätтарыttrande gjordes av Malin Ericson (Fi) enligt följande.

Malin Ericson (Fi) instämmer i förslag till beslut från Jan Valeskog m.fl. (S) och Joel Höglund m.fl. (V).