



Remiss av Regional cykelplan för Stockholms län 2013

Sammanfattning

Den 25 mars 2013 inkom en remiss av Regional cykelplan för Stockholms län 2013. Den regionala cykelplanen har arbetats fram inom projektet SATSA II - Regional cykelstrategi vilket är en del av ett EU-projekt som drivs av Stockholms läns landsting (TMR), Trafikverket och Länsstyrelsen i Stockholms län. Stockholm Nordost har gemensamt tagit fram ett remissvar.

Beslutsförslag

Samhällsbyggnadsförvaltningen föreslår Kommunstyrelsen besluta

Godkänna remissyttrande av Regional cykelplan för Stockholms län 2013 enligt skrivelse från Stockholm Nordost enligt bilaga 1.

Redogörelse för ärendet

Den regionala cykelplanen för Stockholms län beskriver ett sammanhängande nät av regionala cykelstråk för arbetspendling. Det är totalt 72 stråk och Österåkers kommun berörs av *Åkersbergastråket* som planeras gå mellan centrala Åkersberga, Arninge och vidare till Täby. Ett mål med planen är att 20 % av resandet inom länet ska kunna ske med cykel före 2030.

Förvaltningens slutsatser

Förvaltningen bedömer att Stockholm Nordost gemensamma yttrande uppfyller kommunens önskemål. Den regionala cykelplanen ses som välkomnande som komplement till Österåkers kommuns reviderade cykelplan. Österåkers kommun vill vidare belysa

- Vikten med framkomlighet för cykel i första hand mot Hägernäs i Täby då detta framför allt är målpunkten för arbetspendlare i Österåker.
- Att i det vidare arbetet beakta behovet av en förbindelse via Rosenkälla västerut.
- Att det finns önskemål för fortsatt gång- och cykelväg längs med väg 276 norr ut mot Norrtälje.

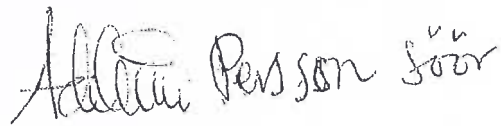
Bilagor

Bilaga 1. Yttrande Stockholm Nordost SATSA II Regional cykelstrategi

Bilaga 2. Sammanfattning av Regional cykelplan för Stockholms län 2013



Anna Anderman
Väg- och trafikchef



Adelinn Persson Söör
Trafikplanerare



2013-06-13

Handläggare:
Marlene Sjödin
Mobil: 08-587 851 41

Trafikverket
Ärendemottagningen TRV 2013/6485
BOX 810
781 28 BORLÄNGE

Yttrande Stockholm Nordost

SATSA II Regional cykelstrategi

Den 25 mars 2013, inkom en remiss av Regional cykelplan för Stockholms län 2013. Den regionala cykelplanen har arbetats fram inom projektet SATSA II - Regional cykelstrategi vilket är en del av ett EU-projekt, som drivs av Stockholms läns landsting (TMR), Trafikverket och Länsstyrelsen i Stockholms län. Inom projektet samarbetar de drivande parterna med Stockholms läns kommuner, samt ett antal intresseorganisationer för att underlätta arbetspendling med cykel. Syftet är att skapa en långsiktig samverkan kring cykel frågan i länet så att cyklandet andel av det totala resandet kan öka i enlighet med regeringens uttalande målsättning.

Det övergripande målet i den regionala cykelplanen är att resor med cykel ska utgöra minst 20 procent av alla huvudresor i stockholmsregionen år 2030.

Delmål:

- ❖ Det finns ett sammanhängande regionalt cykelväg nät
- ❖ Det är enkelt och tidseffektivt att arbetspendla med cykel
- ❖ Det är säkert och tryggt att arbetspendla med cykel
- ❖ Det är enkelt att kombinera kollektivtrafikresande med att cykla
- ❖ Regional och lokal cykelplanering överensstämmer och samverkar

Stockholm Nordost

Stockholm Nordost - med kommunerna Danderyd, Norrtälje, Täby, Vallentuna, Vaxholm och Österåker - är en stor och viktig del av den snabbt växande Stockholmsregionen. Flera av kommunerna hör till landets snabbast växande. Den gemensamma visionen för tillväxt 2010-2040, *Framtid, framgång, framkomlighet* anger att Stockholm Nordost tar sin del av ansvaret för den växande Stockholmsregionen genom att skapa förutsättningar för:

- 100 000 nya invånare i god och varierad livsmiljö i hela Nordost.
- 50 000 nya arbetstillfällen i ett differentierat och expansivt näringsliv.
- Utveckling av Täby centrum - Arninge till regional stadskärna

Ett mål för utvecklingen i Stockholm Nordost är att sektorns växande arbets- och bostadsmarknader knyts samman med övriga stockholmsregionen, genom en kraftigt förbättrad transportinfrastruktur. Genom bl.a. ett utbyggt regionalt cykelnät ökar förutsättningarna för en hållbar utveckling av resandet.



2013-06-13

Regionala cykelstråk i Stockholm Nordost

De regionala cykelstråken inom Stockholm Nordost ska ansluta till den regionala stads-kärnan Täby centrum-Arninge. Inom kärnan planeras Arninge resecentrum bli knutpunkten för kollektivtrafik i Stockholm Nordost med förbindelser i nord-sydlig och öst-västlig riktning, med möjlighet att bl.a. byta trafikslag till buss eller Roslagsbana. Hela den regionala stads-kärnan är, med sin attraktionskraft i handel, arbetsplatser, kollektivtrafiknoder samt koppling mot övriga regionala stads-kärnor och centrala Stockholm, en självklar målpunkt för de regionala cykelstråken i Nordost. Viktigt är även att knyta samman Stockholm Nordost med tvärförbindelser som skapar nya pendlingsmöjligheter både inom Nordost och till närliggande kommuner och arbetsplatsområden.

Utformningen av bytespunkten vid Arninge resecentrum är en viktig förutsättning för att stärka möjligheterna för regional cykelpendling i nordostsektorn. Utformningen ska underlätta för byte från cykel till olika kollektivtrafikslag med framkomliga stråk och cykel-parkeringar. Cykelstråk och passager ska även underlätta för de som passerar via Arninge resecentrum och vidare till andra målpunkter.

Regional cykelplan

Trafikverket identifierar i den regionala cykelplanen många av de problem som finns och flertalet av de utmaningar och behov som Stockholmsregionens cykelnät står inför. Kommunerna inom Stockholm Nordost är positiva till de drivande parternas avsikt att arbeta fram en gemensam cykelplan för hela länet samt till den pågående fördjupade studien Cykel Nordost. Kommunerna anser emellertid att innehållet i och omfattningen av den gemensamma cykelplanen måste studeras och diskuteras ytterligare. Detta arbete måste för Stockholmsregionen starta snarast och ske gemensamt. Därför är det mycket viktigt att fortsätta utveckla den plattform som projektet givit för att kunna informera, diskutera och inspirera.

I förslaget till Regional cykelplan identifieras ett behov av att anlägga 825 km cykelstråk inom Stockholms län till och med år 2030. Det motsvarar en utbyggnadstakt på ca 55 km årligen. Initialt bör denna utbyggnadstakt formuleras som en avsiktsförklaring och att det för de specifika utbyggnadsobjekten (stråken) tecknas överenskommelser när berörda parter finansiering är klar.

Det är positivt att alla parter inom projektet enats om att fortsätta utreda möjligheterna att ta med cykel på tåg och båt. Från Stockholm Nordosts sida anses dock att även cykel på buss måste utredas vidare.

Kommunerna i Stockholm Nordost står bakom målen som sätts upp i den regionala cykelplanen. Remissens mål för att uppnå framkomlighet och gena dragningar bör dock inte låsas fast vid att utbyggnad absolut måste ske enligt planens utformningsprinciper. Ett stråk ska inte behöva falla på att det i en punkt är svårt eller omöjligt att tex. uppnå full bredd när det för övrigt är god standard. Målet bör formuleras "Utbyggnad ska i möjligaste mån ske enligt planens utformningsprinciper".



2013-06-13

Hur gen en dragning bedöms vara kan med fördel mätas enligt remissens förslag som förhållandet mellan verklig väg och fågelvägen.

För att enhetliga stickprovskontroller av drift och vinterväghållning ska bli genomförda på de regionala stråken bör de göras av samma myndighet i hela regionen istället för av den egna kommunen.

Remissens indikator trafiksäkerhetsanpassade regionala cykelstråk kan utgå. Detta eftersom alla måltal kan fångas upp på andra sätt. Rensade sidoområden, och god beläggning bör ingå i driftskriterier och alla övriga måltal i utformningsprinciperna. I samma delmål definieras 55 km belyst cykelbana årligen vilket är lika med utbyggnadstakten. Därav kan även belysning ingå i utformningsprinciper.

Det är viktigt att tänka på att den regionala planen sträcker sig fram till år 2030 och att förutsättningarna förändras med tiden. Den regionala cykelplanen baseras på arbetspendlarstatistik från år 2008.

Det bör belysas att om möjlighet ges att resa med ett visst fordon i en ny reserelation kan det skapa möjlighet till arbetspendling i stråk som kanske idag inte används i så stor utsträckning. I nordostsektorn är tvärförbindelserna bristfälliga, och därmed kan cykelns konkurrenskraft gentemot andra färdmedel bli stor.

Kommunerna inom Stockholm Nordost är positiva till att vägvisning tas upp i den regionala cykelplanen. Vägvisning är en mycket viktig del för att uppnå det övergripliga målet att öka cykelanvändandet till 20 %. Det har tidigare förts diskussioner om en gemensam lösning gällande skyltning och färgkodning för de regionala cykelstråken. En gemensam design och utformning ger förutsättningar för en tydlig vägvisning som sträcker sig över kommungränser. En vägvisning som alla kommuner använder sig av ger också förutsättningar för effektiva och användarvänliga regionala cykelstråk.

En gemensam färgkodning, det vill säga färg som målas på asfalten i stråken skulle innebära både en förstärkning av skyltningen och bidra till en upplevd känsla av sammanhängande stråk. Färger och skyltning ger inte bara mer användarvänliga cykelstråk utan fungerar också som marknadsföring.

Stockholm Nordost önskar därför en komplettering i den regionala cykelplanen om att en enhetlig cykelvägvisning för de regionala cykelstråken ska tas fram. Även om inte alla kommuner har möjlighet att följa en specifik utformning så finns det då vägledning för vilka färger som bör användas, samt vilken design och utformning av skyltar som förespråkas för en enhetlighet bland stråken.



2013-06-13

Sammanfattning

Kommunerna i Stockholm Nordost vill sammanfattningsvis framföra nedan synpunkter:

- ❖ De regionala cykelstråken inom Stockholm Nordost ska ansluta till den regionala stads-kärnan Täby centrum-Arninge.
- ❖ Det är viktigt att knyta samman Stockholm Nordost med tvärförbindelser som skapar nya pendlingsmöjligheter.
- ❖ Innehållet i den regionala cykelplanen och omfattningen av den måste studeras och diskuteras ytterligare.
- ❖ Utbyggnadstakten på 55km/år kan initialt formuleras som en avsiktsförklaring, därefter tecknas överenskommelser för specifika utbyggnadsobjekt (stråk) när berörda parter finansiering är klar.
- ❖ Stockholm Nordost anser att även cykel på buss måste utredas vidare.
- ❖ Omformulera målet under målet för sammanhängande regionalt cykelvägnät till ”Utbyggnad ska i möjligaste mån ske enligt planens utformningsprinciper”.
- ❖ Stickprovskontroller av drift och vinterväghållning bör utföras av samma myndighet.
- ❖ Remissens indikator trafiksäkerhetsanpassade regionala cykelstråk kan utgå.
- ❖ Det är viktigt att tänka på att den regionala planen sträcker sig fram till år 2030 och att den regionala cykelplanen baseras på arbetspendlarstatistik från år 2008.
- ❖ I nordostsektorn är tvärförbindelserna bristfälliga, och därmed kan cykelns konkurrenskraft gentemot andra färd sätt bli stor.
- ❖ Det är önskvärt med en komplettering i den regionala cykelplanen om att en enhetlig cykelvägvisning för de regionala cykelstråken ska tas fram.

För Stockholm Nordost

Kjell Jansson
Kommunstyrelsens ordförande i Norrtälje
Ordförande i Stockholm Nordost 2013

Sammanfattning

Resor med cykel ska utgöra minst 20 procent av alla huvudresor i stockholmsregionen år 2030. Det är målbilden för detta förslag till regional cykelplan som tagits fram i ett samverkansprojekt mellan Trafikverket, Stockholms läns landsting, Länsstyrelsen i Stockholms län och länets kommuner. Planen ger en rad förslag till åtgärder för hur den regionala infrastrukturen för cykel ska byggas ut på ett enhetligt sätt och skapa framkomliga, gena, säkra och trygga cykelstråk för arbetspendling i hela länet.

Nu vidtas åtgärder på många håll för att flytta över bilresor till resor med kollektivtrafik, gång och cykel. Genom att skapa goda förutsättningar med bra infrastruktur för cykling och en hållbar bebyggelseutveckling blir det mer attraktivt att välja cykel för arbetspendling.

Resande med cykel idag är cirka fem procent av allt resande, men det finns goda möjligheter att öka cyklandet, speciellt om man skapar bättre förutsättningar för cykelpendlarna. Två tredjedelar av arbetspendlarna i Stockholms län har kortare än 14 km till arbetet och skulle kunna cykla till och från arbetet eller en del av vägen. Eftersom det finns en stark koppling mellan antalet cyklist och kvaliteten på infrastrukturen för cyklande förordrar planen att de regionala cykelstråkens standard grundas på samma principer som motortrafikens.

Mål för regionalt cykelvägnät

Cykelplanens övergripande mål om 20 procent resor med cykel i länet bryts ner i delmål:

- Det finns ett sammanhängande regionalt cykelvägnät



- Det är enkelt och tidseffektivt att arbetspendla med cykel
- Det är säkert och tryggt att arbetspendla med cykel
- Det är enkelt att kombinera kollektivtrafikresande med att cykla
- Regional och lokal cykelplanering överensstämmer och samverkar

Målären varierar, men slutmålet för planen är 2030. Dessutom ska det 2018 finnas en plan och strategi för hur cykelstråk för rekreation och turism ska utvecklas i länet.

Utbyggda, framkomliga och säkra stråk

Det viktigaste förslaget till åtgärd i planen är att bygga ut de regionala cykelstråken så att ett sammanhängande cykelvägnät med god framkomlighet skapas. Det handlar om 72 utpekade stråk med en sammanlagd längd av 825 kilometer. 11 av dessa stråk är s.k. utredningsstråk som kräver vidare utredning. För att uppnå målet om att det regionala cykelvägnätet ska vara fullt utbyggt år 2030 krävs att cirka 55 km cykelbana byggs ut och om varje år. I de stråk som har pekats ut finns en betydande regional arbetspendling och potential för ökad cykelpendling. En första åtgärd bör vara att anlägga cykelinfrastruktur längs avsnitt som går i blandtrafik och på sträckor där cykelinfrastruktur saknas.

Planen föreslår också en gemensam utformningsprincip för det regionala cykelvägnätet. Principen behövs för att uppfylla funktionen om en effektiv arbetspendling på cykel och för

att skapa en enhetlig utformning i hela länet. Den är också nödvändig för att kunna analysera behov av åtgärder vid utbyggnad. Principen omfattar förslag till lägsta standard för bland annat bredd, beläggning, belysning och separering från gående.

Vägvisning är också en viktig faktor. Förutom att visa vägen till målpunkter så markerar vägvisningen även att här finns ett kontinuerligt, prioriterat cykelstråk. Skyltningen är dessutom en marknadsföringsfaktor för ökad cykling.

Singelolyckor är den avgjort vanligaste olyckstypen och drygt 40 procent av cyklisternas singelolyckor beror på bristande drift. Cykelplanen förordrar därför ruiner för drift och underhåll med en lägsta standard, även för vintercyklande.

Fler kombinationsresor

För att göra det möjligt för pendlare att cykla en del av vägen och sedan byta till kollektivtrafik krävs attraktiva parkeringsanläggningar vid viktiga bytespunkter. Parkeringarna är i allmänhet överbelastade idag, men det pågår arbete för att uppgadera dem. Nya inventeringar bör göras av kommunerna så snart som möjligt.

Andra alternativ för att förändra kombinationsresor är att utveckla ett regionalt hyrcykelsystem och öka möjligheterna att ta med cykel på tåg och båt.

”Vi gör det tillsammans”

Cykelplanen har tagits fram inom ramen för EU-projektet SATSA II och har utformats

Titel: Regional cykelplan för Stockholms län 2014-2030. Remissversion 2013-03-25.

Publicationsnummer: LS 1102-0284

Utgivningsdatum: mars 2013

Utgivare: Tillväxt miljö- och regionplanering och Landsfingets trafikförvaltning (SLL),
Trafikverket Region Stockholm, Länsstyrelsen i Stockholms län

Kontaktperson: Ebba Larsson, Trafikverket