

Tjänsteutlåtande

Samhällsbyggnadsförvaltningen

Datum 2013-10-21

Dnr KS 2013/272-519 (3)

Till Kommunstyrelsen

Remissvar till Åtgärdsvalsstudie Cykel Nordost (TRV 2012/70323)

Sammanfattning

Trafikverket har startat en åtgärdsvalsstudie för att överblicka cykelresor inom nordöstra Stockholm. Åtgärdsvalsstudien har nu skickats på remiss där Österåkers kommun fått tillfälle att yttra sig. Ett gemensamt remissförslag tas fram av Stockholm Nordost.

Beslutsförslag

Kommunstyrelsen beslutar

Godkänna remissvar från Stockholm Nordost gällande Åtgärdsvalsstudie Cykel Nordost.

Bakgrund

Stockholms läns nordöstra kommuner saknar idag en sammanhållen cykelinfrastruktur. Syftet med Åtgärdsvalsstudien för Stockholm Nordost är att se cykelresor i ett större geografiskt perspektiv och att rekommendera åtgärder för att få till stånd en god cykelinfrastruktur. Kommuner som deltar i arbetet är Danderyd, Täby, Vallentuna, Vaxholm, Österåker och Norrtälje. Målet är att nå en samsyn på behov och lösningar mellan kommunerna och Trafikverket. Arbetet med Åtgärdsvalsstudien har utvecklats från SATSA II – Regional cykelstrategi.

Förvaltningens slutsatser

Åtgärdsvalsstudien har tagits fram tillsammans med kommuner i nordost genom workshops. Trafikverket har träffat kommunen där en genomgång har getts gällande önskemål och synpunkter på cykelvägar både statliga och delvis kommunala. I studien arbetar man vidare med det regionala cykelstråket Åkersbergstråket som har utvecklats genom den Regionala cykelplanen och SATSA II. Österåkers kommun ser positivt på att Trafikverket tar ett ansvar gällande cykelvägar i nordost. Studien presenterar vidare åtgärder i kategorier steg 1 och 2 dock saknas närmre beskrivning gällande genomförande av åtgärderna, ansvarig för vilken åtgärd och tidsplan. Detta har överlämnats till det gemensamma yttrandet från Stockholm Nordost.


Österåkers kommun vill utöver det regionala cykelstråket också framföra att det är viktigt att stråk kallade "behovsstråken" också kommer att utredas vidare.

Vidare vill Österåkers kommun lyfta fram ett stort behov av en gång- och cykelväg längs med väg 276 Roslagsvägen från Rosenkälla mot Ljusterö samt gång- och cykelväg på resterande väg av Svinningevägen 1004 mot Vaxholmsvägen 274.

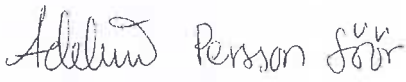
Tjänsteutlåtande

Bilagor

1. Remissvar från Stockholm Nordost, 2013-10-25
2. Detaljkartor för utvalda stråk, 2013-08-26
3. Åtgärder enligt steg 1-2, 2013-08-26
4. Urvalskriterier och fortsatt arbete, 2013-08-26



Anna Anderman
Väg- och trafikchef



Adelinn Persson Söör
Trafikplanerare

Expedieras

Stockholm@trafikverket.se

2013-10-25

Handläggare:
Marlene Sjödin
Mobil: 08-587 851 41

Trafikverket
Ärendemottagningen TRV 2012/70323
BOX 810
781 28 BORLÄNGE
stockholm@trafikverket.se

Yttrande Stockholm Nordost Åtgärdsvalsstudie Cykel Nordost - ÅVS

Sammanfattning

- De regionala cykelstråken inom Stockholm Nordost ska ansluta till den regionala stads-kärnan Täby centrum - Arninge.
- Det är viktigt att knyta samman Stockholm Nordost via tvärförbindelser som skapar nya pendlingsmöjligheter.
- Det saknas en tydlig koppling mellan den regionala cykelplanen och denna ÅVS
- Tidplan och handlingsplan för fortsatt arbete saknas.
- Förklaring saknas på hur de s.k. behovsstråken kommer att behandlas i senare utredningar.
- En tydligare ansvarsfördelning bör beskrivas redan i ÅVS, med bättre koppling mot Länsplan och dess "åtgärds paket cykel".
- Oavsett det planerade snabbcykelstråket Arninge - Roslagstull, är behovet stort av de sju prioriterade stråken.
- Viktigt att ta med planeringen för cykelstråk i planeringen för Arninge resecentrum.
- Det är viktigt att prioriteringslistan mellan stråken är flexibel utifrån att förutsättningar förändras med tiden, samt att inledningstexten till prioriteringslistan bör omformuleras.
- En enhetlig cykelvägvisning för de regionala cykelstråken bör tas fram.
- Förklaring av "Snabbcykelstråket" saknas.
- Förtydligande av dragningen av stråket mellan Åkersberga och Arninge behövs.
- Utformningsprinciperna för cykelstråken bör anpassas efter det behov som föreligger i varje kommun eller i varje stråk.



2013-10-25

Bakgrund

Den 26 augusti 2013, inkom en remiss av Åtgärdsvalsstudie Cykel Nordost (ÅVS Cykel Nordost). ÅVS har arbetats fram av Trafikverket, i samråd med kommunerna inom Stockholm Nordost. Studien har sin utgångspunkt i den regionala cykelplanen för länet, med en fördjupning på en mellankommunal nivå i nordostsektorn. ÅVS Cykel Nordost drivs av Trafikverket i samarbete med nordostkommunerna. Den regionala cykelplanen har arbetats fram inom EU-projektet SATSA II, som drivs av Stockholms läns landsting (TMR), Trafikverket och Länsstyrelsen i Stockholms län.

Syftet med ÅVS Cykel Nordost är att se cykelresorna i ett större geografiskt perspektiv och att rekommendera åtgärder för att få tillstånd en god cykelinfrastruktur som är anpassad till vardagscykling vilket inbegriper regional arbetspendling. Projektets mål är att kommunerna och Trafikverket ska få en gemensam syn på behov och lösningar i nordostsektorn.

Arbetet med ÅVS Cykel Nordost inleddes med en kartläggning av de berörda kommunernas befintliga cykelnät, målpunkter inom och utanför regionen, brister i dagens cykelinfrastruktur och pendlingspotential. Utifrån inventeringen och samråd med kommunerna har regionens behov klarlagts. ÅVS för Cykel Nordost innehar samma mål som den regionala cykelplanen.

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

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.
- Det finns en regional planering för cykelturism.

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/mellankommunalt cykelnät ökar förutsättningarna för en hållbar utveckling av resandet.



2013-10-25

Regionala cykelstråk i Stockholm Nordost

De regionala cykelstråken inom Stockholm Nordost ska ansluta till den regionala stadskärnan 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 och i framtiden eventuellt även till tunnelbana. Hela den regionala stadskärnan är, med sin attraktionskraft i handel, arbetsplatser, kollektivtrafiknoder samt koppling mot övriga regionala stadskärnor 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 cykelparkeringar. Cykelstråk och passager ska även underlätta för de som passerar via Arninge resecentrum och vidare till andra målpunkter.

Åtgärdsvalsstudie (AVS)

Kommunerna inom Stockholm Nordost är positiva till de drivande parternas avsikt att arbeta fram en gemensam ÅVS Cykel Nordost samt till regional cykelplan för hela länet.

I arbetet med den regionala cykelplanen (SATSA II) talas om vikten av att den får genomslagskraft och behovet av ett samordnat genomförande. En ÅVS med cykelfokus i nordostkommunerna är ett steg i rätt riktning för att möjliggöra att cykeltrafiken blir en ökad andel av det totala resandet. För att nå den önskvärda genomslagskraften av den regionala cykelplanen bör det finnas en samstämmighet mellan den regionala cykelplanen (SATSA II) och ÅVS Cykel Nordost. Stockholm Nordost saknar en tydlig koppling mellan den regionala cykelplanen och ÅVS Cykel Nordost.

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. Som en fortsättning av den regionala cykelplanen pågår nu diskussioner kring ett genomförandeavtal. I ÅVS Cykel Nordost saknas en tydlig koppling till hur detta kommer att påverka eller kopplas samman med genomförandeavtalet i projektet SATSA II. Det saknas även en tydlig redovisning av vilket tidsperspektiv ÅVS avser. En fråga är hur stråken inom nordostkommunerna kommer att prioriteras jämfört med andra stråk i länet.

I ÅVS Cykel Nordost saknas en tydligare beskrivning av det regionala cykelstråket från Roslagstull till Arninge, dvs "Snabbcykelstråket". Studien förutsätter att idéstudien "Snabbcykelstråk längs E18" blir till. Om detta projekt skulle försenas är det viktigt att utreda hur tidplanen för resterande cykelstråk påverkas. Stockholm Nordost vill understryka att det är av vikt att resterande stråk inte nedprioriteras eller tas bort om något oförutsett inträffar med snabbcykelstråket.



2013-10-25

I sammanhanget bör det pekas på att det finns ett regionalt stråk på sträckan Stationsvägen - Arninge. Även med en utbyggnad av snabbcykelstråket kommer delar av ovan nämnda regionala stråk kvarstå som en viktig försörjning till snabbcykelstråket.

ÅVS Cykel Nordost föreslår en prioritering av sju stråk som intressanta för en fortsatt fördjupning. Stockholm Nordost stödjer prioriteringsordningen som är:

1. Åkersberga - Arninge och
1. Vaxholm - Arninge
2. Täby Kyrkby - Enebyängen
3. Vallentuna - Arninge
3. Rosenkälla - Arningevägen
3. Norrtälje - Svanberga
4. Danderyd - Kista

Några stråk uppfyller inte urvalskriterierna enligt ÅVS. Stockholm Nordost saknar en förklaring till hur dessa stråk kommer att behandlas i senare utredningar. Nordostkommunerna vill även se ett förtydligande vad gäller sträckningen av stråket mellan Åkersberga och Arninge. Det kan nu misstolkas och inte ses som ett stråk längs Roslagsbanan utan längs med väg 276.

Många av de regionala cykelstråken kopplas samman i Arninge. Det är därför viktigt att utformningen av cykelstråken inom Arninge blir gena och sammanhängande, då Arninge resecentrum kommer att vara en viktig bytespunkt mellan olika trafikslag inom nordostsektorn. Detta kommer dock att studeras vidare i projekten kring Arninge.

I studien uttrycks att Trafikverket har ansvar för förverkligandet av de föreslagna stråken längs de statliga vägarna och kommunerna för stråk längs de kommunala vägarna. Dock beskrivs att det krävs ett samarbete mellan berörd kommun och Trafikverket vid utbyggnad längs de statliga vägarna. I ÅVS Cykel Nordost beskrivs inget om finansieringsansvaret för utbyggnad av cykelstråken, mer än att de bör diskuteras under planläggningsprocessen. En tydligare ansvarsfördelning bör beskrivas redan i ÅVS Cykel Nordost, med bättre koppling mot Länsplan och dess "åtgärds paket cykel". Stockholm Nordost saknar även en tydlig beskrivning av det fortsatta arbetet, alternativt en handlingsplan, för att kunna förverkliga cykelstråken.

En ÅVS visar på steg 1, 2, 3 och 4 åtgärder. I ÅVS Cykel Nordost redovisas främst steg 4 åtgärder. Beroende på vilken tidsram som sätts upp, kan det vara aktuellt att även presentera steg 1, 2 och 3 åtgärder, såsom gatubelysning och cykelparkeringar, fram till dess att åtgärderna utförs för att på kort sikt skapa ett ökat cykelanvändande. Dessa åtgärder bör dock inte ersätta steg 4 åtgärderna eller försena utbyggnad av stråk.



2013-10-25

Standard

Kommunerna i Stockholm Nordost står bakom målen som sätts upp i den regionala cykelplanen, vilka är detsamma som för ÅVS Cykel Nordost. Målet för att uppnå framkomlighet och gena dragningar bör inte låsas fast vid att utbyggnaden absolut måste ske enligt planens utformningsprinciper, vilket ÅVS tar upp. 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. Måлтаlet bör i den regionala cykelplanen formuleras "Utbyggnad ska i möjligaste mån ske enligt planens utformningsprinciper". Nordostkommunerna anser att utformningsprinciperna bör anpassas efter det behov som föreligger i varje kommun eller i varje stråk, precis som ÅVS Cykel Nordost också påtalar. Stråken bör dock ha en god standard, i enlighet med den regionala cykelplanen där så är möjligt.

Kommunerna inom Stockholm Nordost är positiva till att vägvisning tas upp i den regionala cykelplanen, dock beskrivs inget av detta i ÅVS Cykel Nordost. 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 kommungränserna och ger därmed också förutsättningar för effektiva och användarvänliga regionala cykelstråk. Stockholm Nordost önskar därför en komplettering både i den regionala cykelplanen och i ÅVS Cykel Nordost, 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.

Prioritering

Det är viktigt att tänka på att den regionala cykelplanen sträcker sig fram till år 2030 och att förutsättningarna förändras med tiden. Den regionala cykelplanen baseras på arbetspendlarstatistik från år 2010. Mycket har hänt med cyklismen de senaste tre åren och utvecklingen har varit kraftig. Man bör också beakta 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 färdssätt öka, vilket också beskrivs i ÅVS Cykel Nordost.

Stockholm Nordost anser att prioriteringen är rimlig utifrån de kriterier som sätts upp i ÅVS Cykel Nordost. Ett lägre prioriterat stråk ska dock inte behöva falla på att ett högre prioriterat stråk försenas, eller inte blir av. Stockholm Nordost anser därmed att inledningstexten till prioriteringslistan bör omformuleras. Flexibiliteten i prioriteringslistan är mycket viktig.

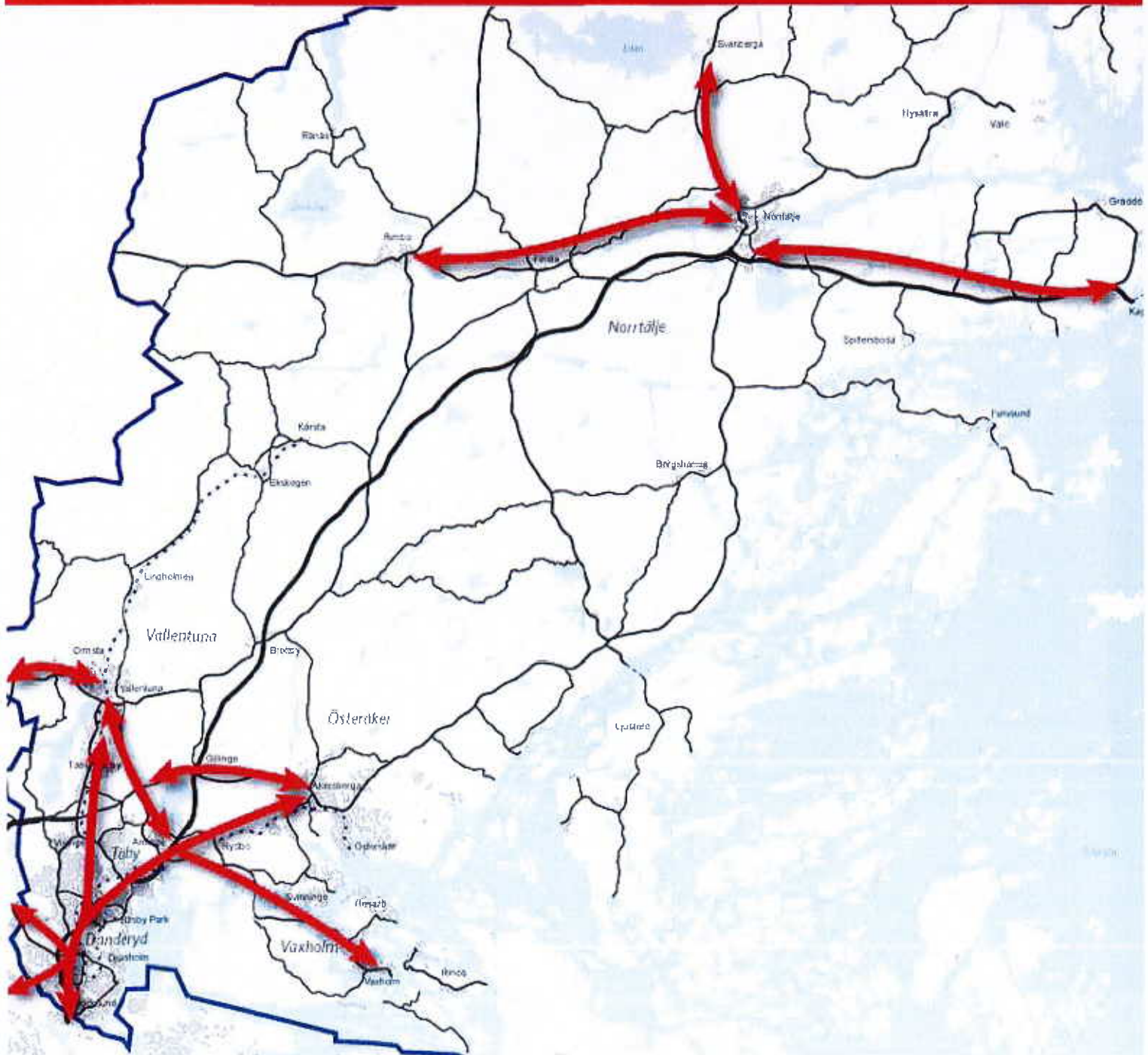
För Stockholm Nordost

Kjell Jansson
Kommunstyrelsens ordförande i Norrtälje
Ordförande i Stockholm Nordost 2013

Åtgärdsvalsstudie Cykel Nordost

BILAGA 1.1 - 1.7

Detaljkartor för utvalda stråk



Bilagor 1.1 - 1.7:

1.1 Arninge - Åkersberga

1.2 Arninge - Engarns vägsäl

1.3 Enebyängen - Täby kyrkby

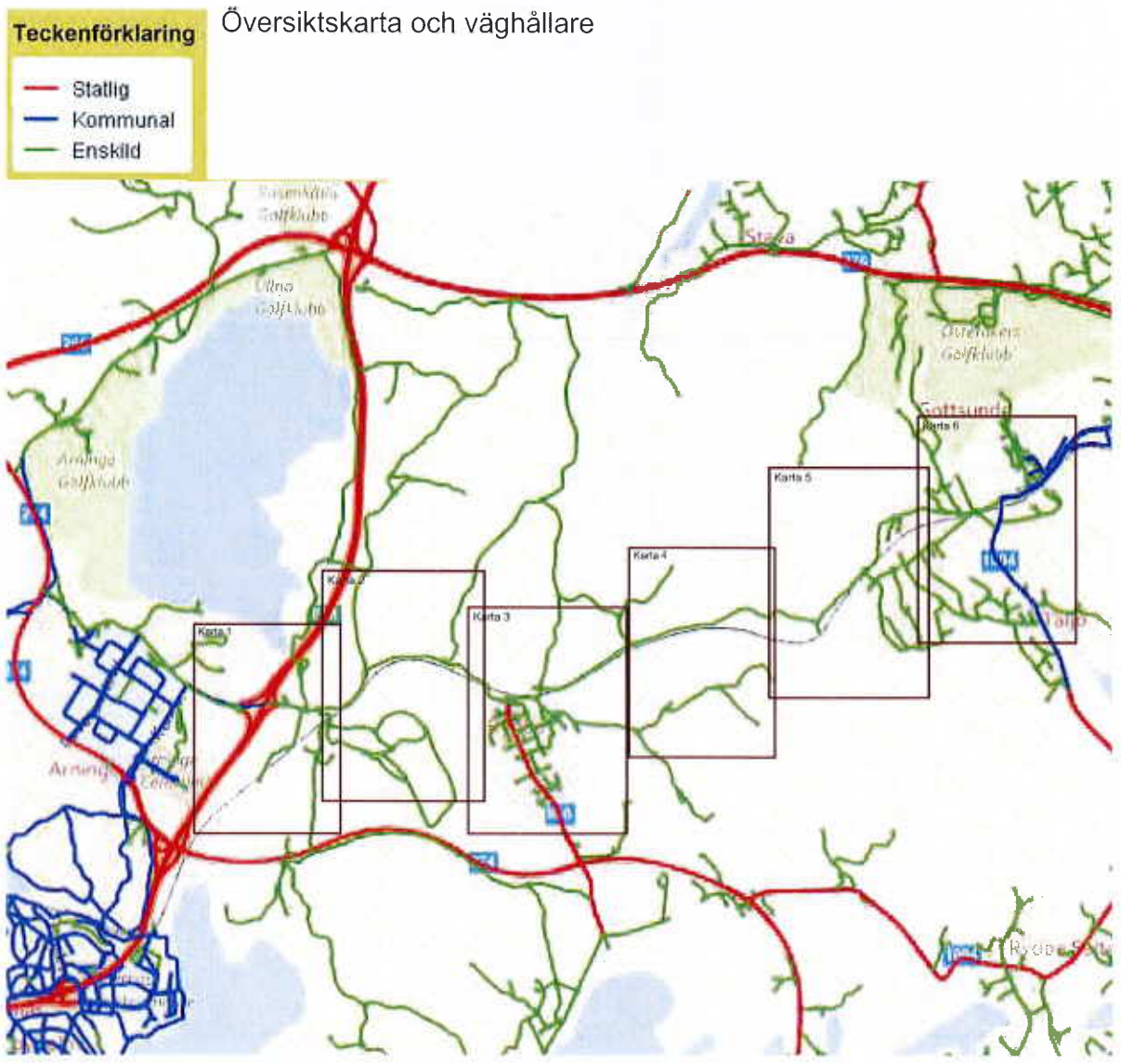
1.4 Vallentuna - Arninge

1.5 Arningevägen - Rosenkälla

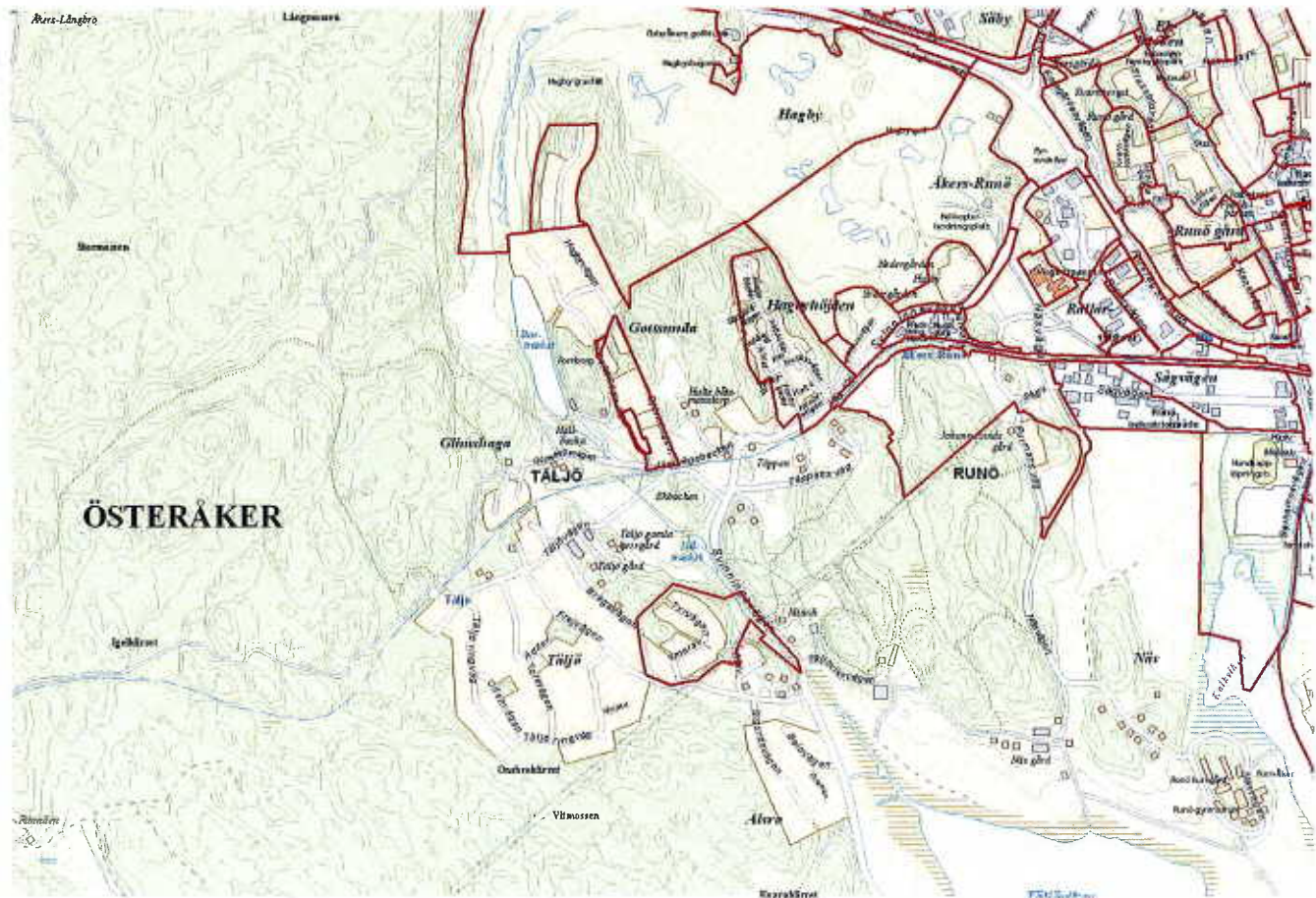
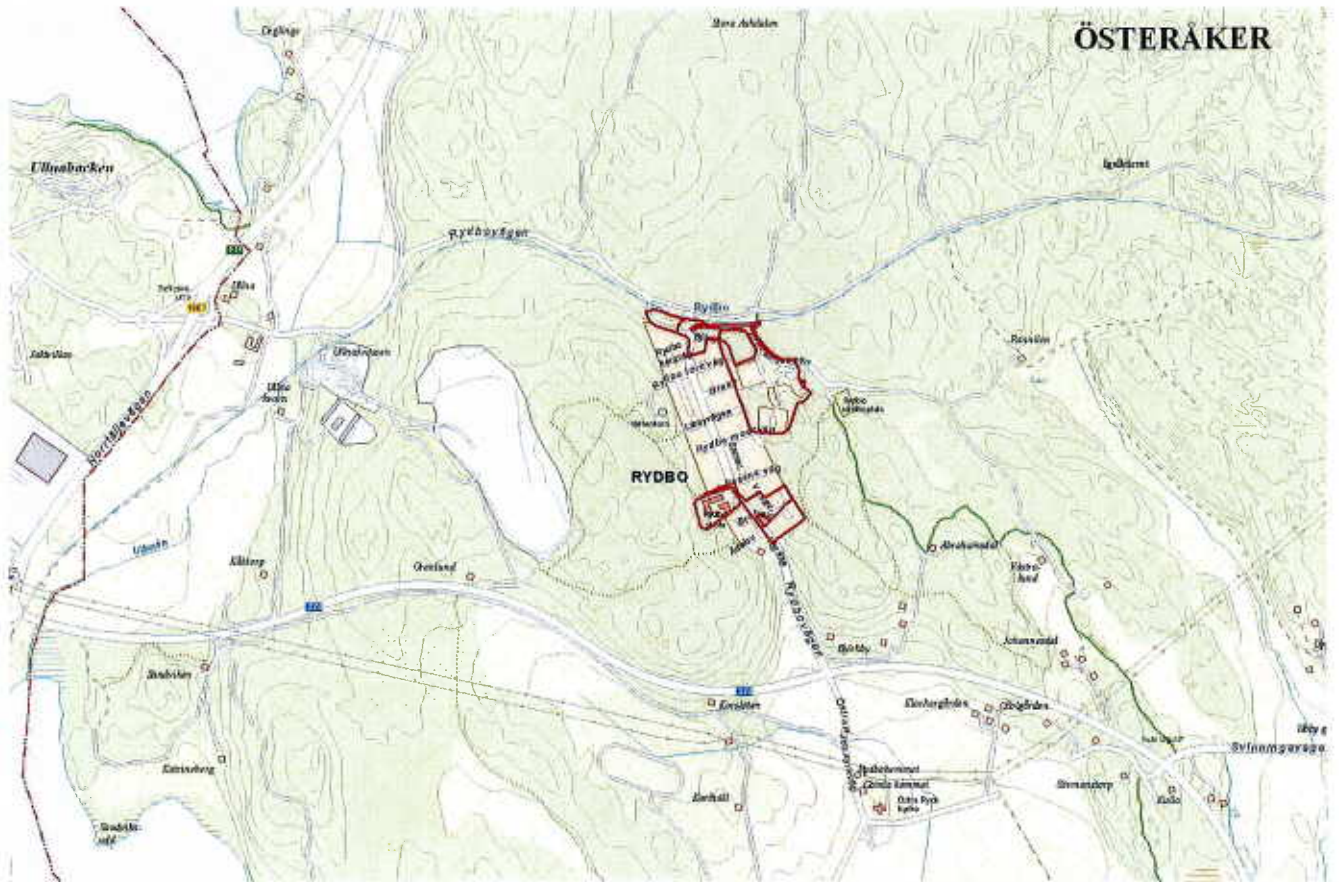
1.6 Danderyd - Kista

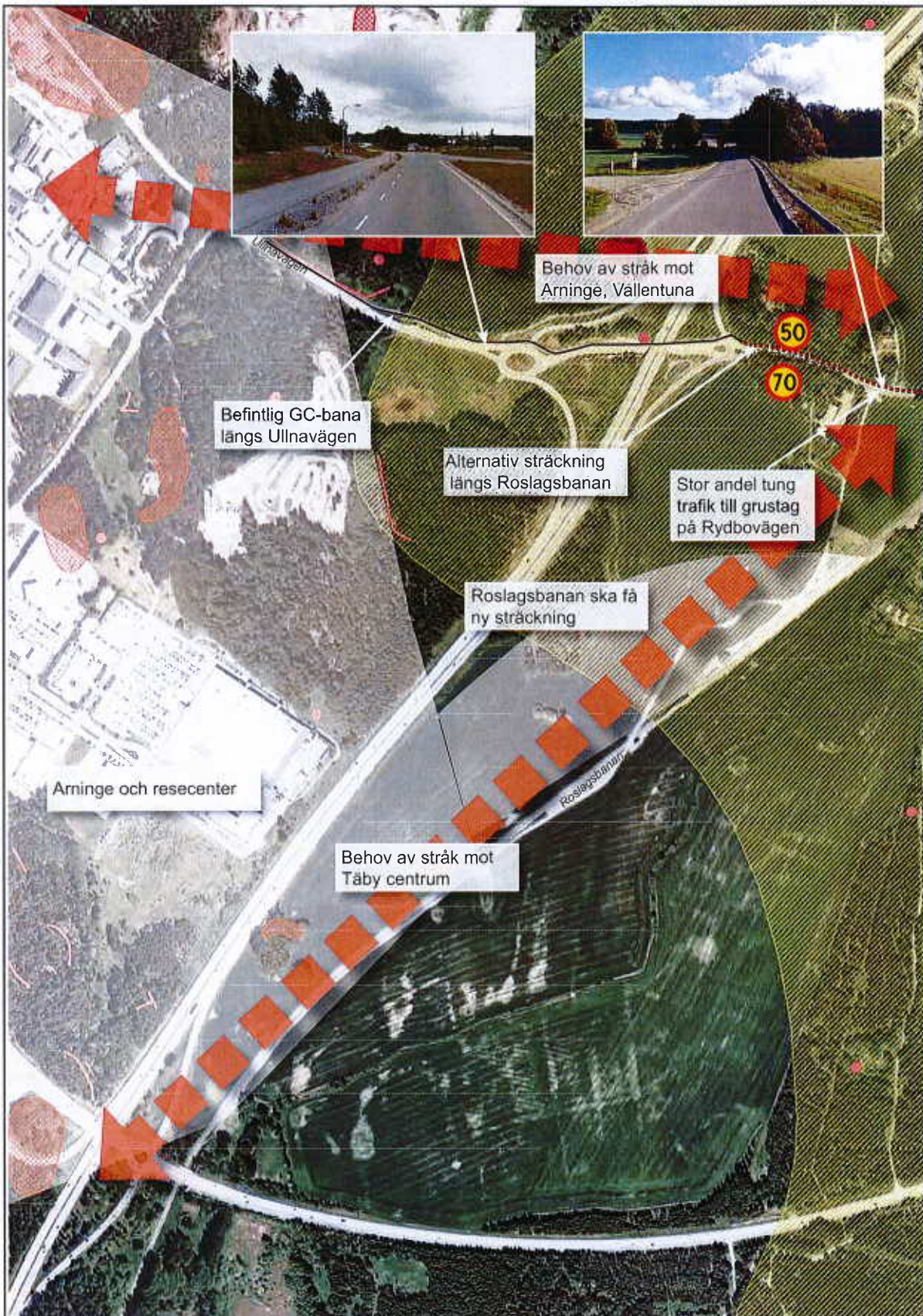
1.7 Norrtälje - Svanberga








BILAGA 1.1 Stråket Åkersberga - Arninge



Detaljplanelagt område





- | | |
|---|---|
|  Utbyggnad/inaktuell karta |  Fornminne punkt |
|  Riksintresse naturvård |  Fornminne område |
|  Alternativa förslag |  Fornminne sträcka |
|  Befintlig cykelbana | |

DELKARTA 1/6 Arninge - Åkersberga



©Lantmäteriet, dnr 109-2010/2667
Foto: www.google.se



Riksintresse naturvård,
Ullnasjöns De Geer-moräner









Stor andel tung
trafik till grustag
på Rydbovägen

Behov av stråk mot
Täby centrum

Grustag/kross

70








- | | |
|---|---|
|  Utbyggnad/inaktuell karta |  Fornminne punkt |
|  Föreslagen ny cykelbana/väg |  Fornminne område |
|  Alternativt förslag |  Fornminne sträcka |
|  Befintlig cykelbana | |
|  Riksintresse naturvård | |

DELKARTA 2/6 Arninge - Åkersberga



©Lantmäteriet, dnr 109-2010/2667
Foto: www.google.se



- | | | | |
|---|------------------------------------|---|-------------------|
|  | Utbyggnad/inaktuell karta |  | Formminne punkt |
|  | Föreslagen ny cykelbana/-väg |  | Formminne område |
|  | Befintlig cykelbana/-väg i stråket |  | Formminne sträcka |

DELKARTA 3/6 Arninge - Åkersberga



©Lantmäteriet, dnr 109-2010/2667
 Foto: www.google.se



Befintlig grusväg kräver
upprustning och och asfalt.

- Befintlig cykelbana/-väg i stråket
- Fornminne punkt
- ▨ Fornminne område

DELKARTA 4/6 Arninge - Åkersberga



©Lantmäteriet, dnr 109-2010/2667
Foto: www.google.se



Möjligt att hitta framkomlig väg?

Befintlig grusväg kräver upprustning och och asfalt. Kan även behöva rätas ut.

- Befintlig cykelbana/-väg i stråket
- Alternativa möjligheter

DELKARTA 5/6 Arninge - Åkersberga



©Lantmäteriet, dnr 109-2010/2667
Foto: www.google.se








Möjligt att hitta framkomlig väg?

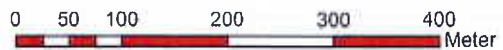
Smal bro, svårt att få in cykelbana

Anslutning till befintligt nät

Ny planskild korsning med Roslagsbanan

-  Befintlig cykelbana/väg i stråket
-  Fornminne punkt
-  Fornminne område
-  Utbyggnad/inaktuell karta
-  Alternativa möjligheter

DELKARTA 6/6 Arninge - Åkersberga

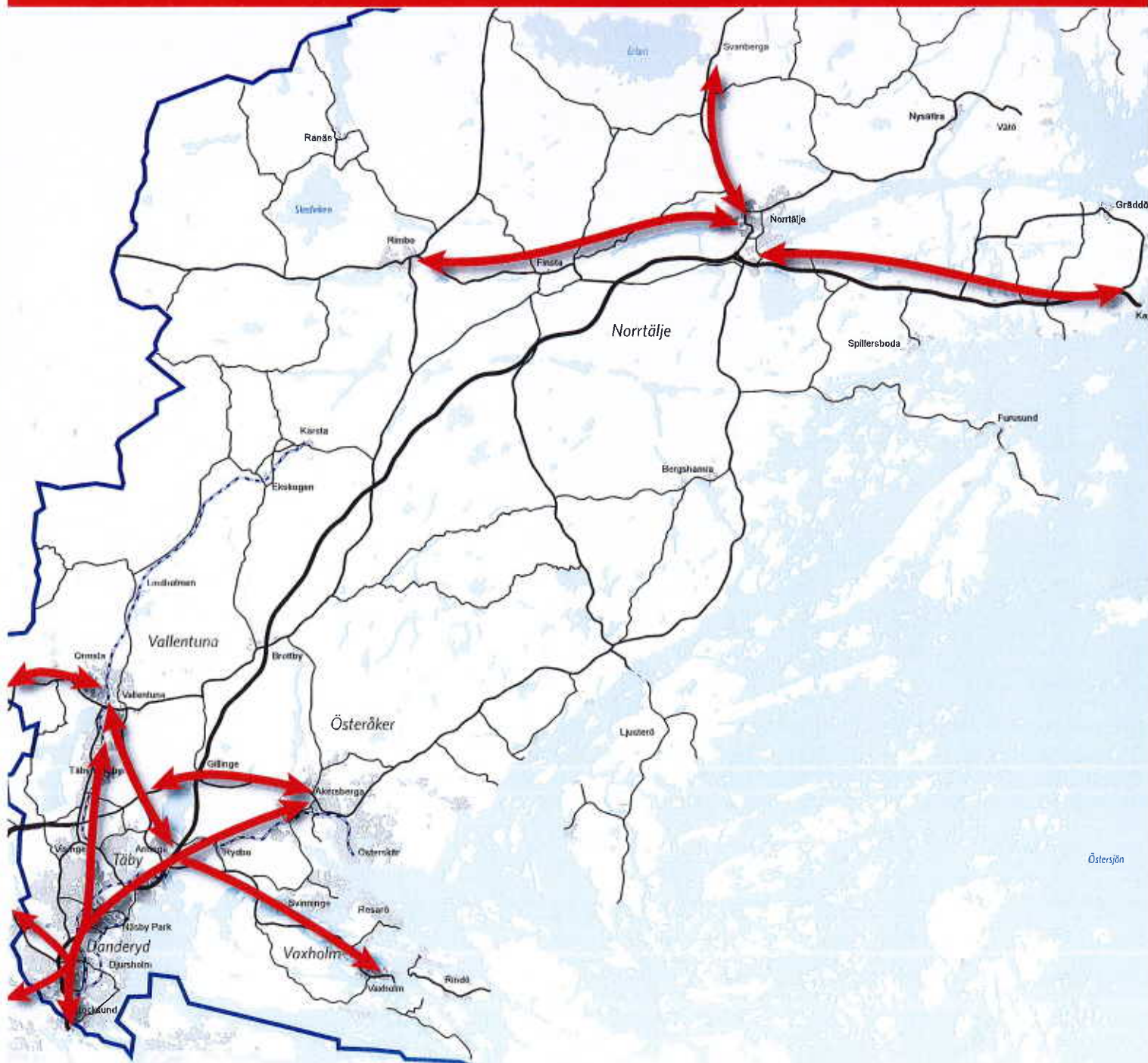


©Lantmäteriet, dnr 109-2010/2667
Foto: www.google.se

Åtgärdsvalsstudie Cykel Nordost

BILAGA 2

Åtgärder enligt Steg 1-2



Steg 1- och 2-åtgärder

Förslagen nedan har samlats in under samråd med kommuner, allmänhet samt intresseorganisationer såsom Cykelfrämjandet samt Svenska Naturskyddsförening. Beskrivna åtgärder anses kunna bidra till projektets mål att skapa en god cykelinfrastruktur för arbetspendling i nordostkommunerna.

Vägvisning och information

- Enhetlig vägvisning i alla kommuner med avståndsnedräkning, exempelvis "3 km kvar till Mörby centrum".
- Uppdatering av gemensam cykelkarta för alla kommuner. Kartan togs fram av Svenska cykelsällskapet 2001, men kan behöva en genomgång och förnyelse.
- Samarbete mellan kommunernas GIS-avdelningar. Rita in alla cykelparkeringar och pumpstationer etcetera för att i cykelkartorna kunna förmedla en helhetsbild av cykelinfrastrukturen.
- Visa på relevanta hemsidor (SL, kommuner) var det finns möjlighet att parkera cykeln.

Kampanjer och marknadsföring

- I Gävle och Falun finns exempel på kampanjer där cyklister får all nödvändig utrustning, av kommunen eller arbetsgivare, för att kunna cykla under vintertid förutsatt att de cyklar några dagar i vecka till jobbet. Kampanjen visar på att det är möjligt att cykla under vintern. Cyklisterna kan även användas för inrapportering av brister och problem i infrastrukturen.
- Ordna en invigning när något är färdigbyggt för att ge det uppmärksamhet.
- Arrangera en utlottning där enbart cyklister får delta.
- Arrangera en gemensam kampanj eller evenemang där alla kommuner samt SL och Trafikverket uppmärksammar cyklisterna, exempelvis under Trafikantveckan.
- Gör reklam för cykel som transportmedel vid platser som ofta har bilkö. Exempelvis skulle man kunna mäta de förbipasserande cyklisternas hastighet och visa på en stor skylt.
- Samarbeta med en journalist på lokaltidningen som gärna uppmärksammar cykelåtgärder med mera.

Drift

- Ta fram en drift- och markunderhållsplan med gemensamma standarder för det regionala cykelvägnätet. Denna bör omfatta när och hur snöröjning bör ske, sopning samt beskärning av växtlighet. Den driftgrupp som finns inom Stockholm Nordost bör få mer information med cykelperspektiv från trafikplanerare för att uppnå detta.
- Bra belysning längs cykelstråk.

Lagstiftning

- Inför RUT-avdrag för cykelreparationer.
- Inför träningsmoms även på cyklar.
- Inför högre avdragsrätt i deklarationen för cyklar (exempelvis att hela kostnaden för en cykel får dras av en gång per 5 år upp till 8000kr).

Planering och infrastruktur

- Tillåt företräde för cyklar vid korsningar. Idag har cyklister företräde gentemot korsande bilister när de väljer att cykla på huvudled (bilväg). Om de däremot väljer att cykla på parallell cykelväg så tvingas de väja för bilar som korsar.
- Hastighetssäkra korsningar.
- Investera i detektorer som känner av cykeln inför korsning och som då slår om till grönt.
- Säkerställ möjligheten att cykla till kollektivtrafikpunkter.
- Se till att arbetsplatser har anslutning till de regionala stråken.
- Tillåt cyklister att ta med cykeln på kollektivtrafiken.
- Utred möjligheten att ha cykelfärjor, till exempel Vaxholm-Lidingö samt Resarö-Svinninge.
- Sänk parkeringstalen vid arbetsplatser i utbyte mot bra cykelparkering och omklädningsrum.
- Tänk på att det ska fungera även för cyklister under arbete på väg, inte enbart för bilister.
- Dra cykelvägen där den syns (till exempel genom en galleria?).
- Måla de regionala cykelstråken i en viss färg för att uppmärksamma dem.
- Se inte fotgängare och cyklister som en grupp, "oskyddade trafikanter".
- Använd de utformningsråd som finns i den regionala cykelplanen.
- Iscykling mellan Kista och Danderyd vilket innebär att Trafikverket eller kommun plogar en cykelväg över Edsviken under vintertid.

Enklare steg 3- och 4-åtgärder

- Tillhandahåll omklädningsrum, dusch och verkstäder vid större kollektivtrafikpunkter och arbetsplatser.
- Bygg och planera säkra cykelkorsningar och lösningar vid busshållplatser.

- Skapa säker och väderskyddad cykelparkering, gärna inomhusgarage, vid kollektivtrafikpunkter och större målpunkter.
- Cykelgarage som byggs i flera våningar bör förses med ramp mellan våningsplanen (ej trapp med skena).
- Subventionera infartsparkering för cykel, liksom det idag görs för bilparkering.

5 Forma inriktning och rekommenderade åtgärder

5.1 Övergripande inriktning

Under projektet Cykel Norra har det konstaterats att förutsättningar för regional cykelväg har stora brister då det befintliga cykelnätet ofta saknar länkar mellan viktiga målpunkter. Då nätet ibland är icke-existerande bedöms steg 3- och 4-åtgärder vara av stor vikt och ställe i stor utsträckning förbättra möjligheterna att använda cykel som transportmedel, vilket motiverar att dessa typer av åtgärder står i fokus. Steg 3- och 4-åtgärder för cykelinfrastruktur kan på så vis ses som steg 1- och 2-åtgärder för transportsystemer som helhet eftersom det möjliggör en betydande förändring bland resor i övriga trafikgrupper.

Steg 1 och 2-åtgärder är viktiga för att uppnå en god cykelinfrastruktur, till exempel cykelvägvisning och parkering, men står utifrån motiveringen ovan inte i fokus. För att steg 1- och 2-åtgärder ska vara möjliga att genomföra krävs ett grundläggande cykelvägnät. En lista på tänkbara steg 1 och 2-åtgärder finns i bilaga 2.

5.2 Urvalskriterier

Baserat på nedanstående urvalskriterier har behovet av stråken bedömts. De stråk som anses uppfylla kriterierna presenteras i nästa avsnitt. Generellt sett har avvärdade alternativ anses ha relativt låg potential att öka vardagscykelning samt arbetspendling ur ett regionalt perspektiv.

- **Gynnar flest**
Utifrån tidigare nämnd utredning av dagens pendlingsmönster, se avsnitt under kapitel 3.5, kan man utläsa vilka kopplingar mellan kommunerna som gynnar många. Mellan och inom kommuner där pendlingsmönstret är starkt finns det även en stor potential att öka antalet arbetspendlande cyklister.
- **Framtida exploatering**
Kommunernas planer att bygga bostadsområden och handelscenter har tagits i beaktande då det kan skapa målpunkter och behov som vi inte ser idag.
- **Samprojekteringsmöjlighet**
Fleralet statliga och kommunala projekt planeras och projekteras just nu inom nordostsektorn. I vissa fall kan samprojektering innebära finansiella besparingar, tidsmässiga vinster samt bättre helhetslösningar.
- **Transregionala effekter**
Det är viktigt att nordostkommunerna länkas till övriga delar av länet varför kopplingar som bidrar till detta bör gynnas.
- **Sammankoppling**
I de fall där länkar saknas för att koppla ihop cykelstråk har detta beaktats.
- **Obefintliga kopplingar**
Om det i dagsläget inte finns några befintliga cykelstråk så blir ett nytt sådant prioriteras.

5.3 Rekommenderade cykelstråk

Utifrån behov, urvalskriterier och samråd har sju stråk ansetts vara av stort intresse och viktiga att belysa i fortsatta studier. Genom att förbättra dessa stråk är det möjligt att tillgodose cykelförbindelser som regionen har ett behov av. Stråken är:

- Akersberga - Arninge
- Arninge - Engarns vägsåål
- Enebyängen - Täby kyrkby
- Vallentuna - Arninge
- Arningevägen - Rosenkälla
- Danderyd - Kista
- Norrtälje - Svanberga

Behov finns av fler stråk men då de hanteras i andra kommunala och statliga projekt så sker ingen vidare fördjupning i den här åtgärdsvalsstudien. De stråkbehov som inte kommer att utredas vidare är Stocksundsbron - Arninge (E18 samt kommunala gator), Danderyd kyrka - Sollentuna kommun (väg 262), Åkersberga - Rosenkälla (väg 276), Vallentuna - Upplands Väsby, Norrtälje - Rimbo (väg 77) och Norrtälje - Kapellskär (E18).

I figur 26 visas vilka stråk som rekommenderas för djupare studier samt de som behandlas i andra projekt. En mer detaljerad studie av åtgärderna som krävs på respektive stråk presenteras i bilaga 1.1 - 1.7.

7 Nästa steg

De föreslagna åtgärderna bedöms bidra till ett sammanhållet cykelnät inom nordostsektorn samt till goda kopplingar till angränsande kommuner vilket i sig minskar restidskvoterna med cykel jämfört med idag. Genom att bygga cykelstråk med god standard kommer säkerheten för cyklisterna att förbättras.

I bilaga 1 presenteras förslag på stråkens lokalisering i detalj. Utgångspunkten har varit att följa befintliga vägsträckningar. Förslagen omöjliggör inte andra lösningar men kan vara till hjälp under nästa steg i planeringen.

7.1 Prioritering av stråkutbyggnad

Utbyggnaden av cykelstråken föreslås ske enligt ordningen listad nedan. Stråkens prioritering beror av urvalskriterierna i avsnitt 5.2. Behovet av förbindelser söderut, i riktning mot Stockholm, är mycket stort för att rekommenderade stråk ska nå någon nytta. Detta innebär att en gen och säker anknäring mellan Stockundsbron och Arninge är viktig. Vid prioriteringen nedan förutsätts anknäring byggas enligt Trafikverkets nämnda idéstudie Snabbcykelväg i Norra Stockholm.

Prioritering Stråk

1 Arninge - Åkersberga och Arninge - Engarns vägskärl

De två stråk som fått högsta prioritet bedöms gynna många potentiella cyklister men har även fått en hög prioritet då det i dagsläget inte finns några befintliga cykelstråk som fyller samma funktion.

2 Enebyången - Täby kyrkby

Stråcken Enebyången - Täby kyrkby kommer även den att gynna många men då det finns ett befintligt cykelstråk så ges det inte högsta prioritet. Det föreslagna stråket löper inte längs med en stadig väg varför kommunerna bär ansvaret för stråket. Förbindelsen lyfts dock i denna åtgärdsvalsstudie då flera kommuner är inblandade.

3 Arninge - Vallentuna

Stråket mellan Arninge och Vallentuna förutsätter en utbyggnad av Arninge till resecentrum och handelsplats då det annars inte utgör en målpunkt.

4 Rosenkälla - Arningevägen

Stråket mellan Arninge och Vallentuna förutsätter en utbyggnad av Arninge till resecentrum och handelsplats då det annars inte utgör en målpunkt. I samband med utbyggnad på stråcken Arninge - Vallentuna blir även den tvärgående förbindelsen mellan Rosenkälla och Arningevägen intressant.

3

Norrälje - Svanberga

Förbindelsen för cykel mellan Norrälje och Svanberga är intressant för de kringboende. Stråket är dock av lägre regionalt intresse än övriga sträckor vilket innebär att det inte är lika högt prioriterat som ovan nämnda stråk.

4

Danderyd - Kista

En bro över Edsviken föreslås för att ge en mer gen förbindelse mellan Danderyd och Kista. Detta bedöms gynna många men innebära ett stort ingrepp samt en stor investering. Förslaget är av visionär karaktär men bör ses som mycket intressant för regionen.

7.2 Förverkligande av föreslagna åtgärder

Prioriteringen i 6.1 är enbart ett förslag och kan komma att ändras, exempelvis på grund av nya förutsättningar, framtida finansieringsmöjligheter samt möjlighet till samprojektering med andra projekt.

Vid förverkligandet av det föreslagna stråken ansvarar Trafikverket för stråk längs med de statliga vägarna och kommunerna längs de kommunala vägarna. Vid nybyggnation av statlig cykelväg krävs dock samarbete med kommunerna. Detta kan exempelvis innebära att de ser över kopplingar till det lokala nätet samt löser viktiga knutpunkter med parkering för cykel.

Vid förverkligandet av de föreslagna stråken ansvarar kommunerna för stråken längs de kommunala vägarna och generellt inom kommunalt väghållningsområde. För stråken längs de statliga vägarna och utanför tätort är det Trafikverket som ansvarar för genomförandet. Vid nybyggnation av statlig cykelväg krävs samarbete med kommunerna gällande exempelvis lokala kopplingar till huvudstråk, samt cykelparkering vid kollektivtrafikknutpunkter eller andra noder. Eventuell medfinansiering eller forskottering diskuteras allteftersom planläggningsprocessen startar och en tydligare behovsbild av varje stråk framträder.

7.3 Förslag till ställningstagande

Kompletteras efter remiss.