

SAMHÄLLSUTVECKLINGSKONTORET

Trafikenheten

Anna-Ida Eriksson

Niklas Wennberg

Remissvar regional cykelplan

Den regionala cykelplanen sätter ett högt mål för cyklingen i Stockholmsregionen, 20% cykelandel år 2030. Det är samma mål som sattes i den förra regionala cykelplanen från 2014. Från år 2015 till 2019 är cykelandelen i länet oförändrad dvs 7%. Täby kommun, har sedan kommunens cykelplan antogs 2013, på ett systematiskt sätt byggt ut cykelinfrastrukturen, både avseende stråk och cykelparkering, i kommunen. Detta har, tillsammans med stort fokus på drift- och underhåll av cykelstråk, gett goda resultat med mer än en fördubbling av antalet cyklister sedan planens antagande, och under samma period har andelen cykelolyckor mer än halverats. Täby saknar en utvärdering av den förra regionala planen och varför en ökning av cykelandelen uteblivit. En sådan utvärdering krävs för att veta vad som ska göras annorlunda i en reviderad cykelplan.

Behov av förtydligad utblick mot 2050

Täby ser positivt på att den Regionala cykelplanen tar avstamp i regional utvecklingsplan för Stockholm 2050 med den utvecklingsinriktning och de mål och delmål som planen pekar ut. Däremot blir planen ottydligt i och med att förslag till regional cykelplan endast sträcker sig till 2030, med en mycket kort och ofullständig utblick mot 2050 utan varken karta eller en beskrivning om vilka stråk som bör prioriteras under perioden 2030 till 2050 för att nå målen i RUF 2050. Här saknas en vision om vilka stråk och prioriteringar som kan bli aktuella för det längre perspektivet.

I förslag till regional cykelplan saknas helt de tvärgående kopplingarna mellan regionhalvor, mellan de utpekade regionala stadskärnorna och stråk som kopplas samman kommuncentran med de regionala stadskärnorna. Mellan nordostsektorn och västra delen av regionhalvan saknas helt stråk för cykel, samtidigt som RUF 2050 så tydligt visar på behoven av att stärka tillgängligheten mellan regionhalvor och regionala stadskärnor för att uppnå en mer flerkärnig struktur i regionen för att kunna avlasta den centrala regionkärnan. Den regionala cykelplanen visar inte hur den flerkärniga bebyggelsestrukturen ska uppnås, utan verkar snarare för att förstärka de radiella stråken, vilket det också finns ett stort behov av.

I revideringen av den regionala cykelplanen har fokus från Region Stockholms sida varit på att säkerställa utbyggnaden av de regionala cykelstråken med ökad samordning, vilket Täby ser som positivt. Cykelplanen redovisar en prioriteringsvägledning för prioritering av stråk, som utgör underlag för vilka stråk som pekas ut i planen. Prioriteringsvägledningen använder termer som radiella kopplingar, tvärkopplingar, närhet till regioncentrum etc. Från denna vägledning till valet av vilka stråk som ska ingå i det regionala nätet saknas fakta. Planen har ett stort fokus på det radiella resandet in mot Stockholm, medan RUF 2050 tydligt pekat på

behovet av att stärka tvärkopplingar och kopplingarna mot de regionala stadskärnorna. Prioriteringshandledningen verkar inte stödja intentionerna i RUFS utan istället motverka, vilket Täby ställer sig frågande till.

Prioriteringshandledning ska enligt remisshandlingen utgöra underlag för regionala cykelförhandlingar och utgöra stöd vid tilldelning av finansieringsmedel, varför det är mycket viktigt att den är transparent och tydligt redovisar vilka avvägningar som har gjorts. I förslaget är det inte redovisat varför vissa stråk är valda och varför vissa stråk har valts bort.

Avsaknad av tvärgående regionala stråk

I nordostsektor saknas helt tvärförbindelser mot västra regionhalvan. Detta syns tydligt i kartbilden över de regionala cykelstråken där nordostsektorn sticker ut med dess avsaknad av tvärkopplingar till övriga regiondelar. I den nu gällande regionala cykelplanen, pekas flera utredningsstråk ut mellan Täby C–Arninge och Kista-Sollentuna-Häggvik ut, som nu är borttagna i planen. Planen pekar ut ett nytt regionalt stråk mellan Danderyd och Kista via en ny cykelbro över Edsviken, vilket Täby ser positiv på men det behöver utredas vidare tillsammans med kommunerna. Däremot saknas i planen gena stråk till Sollentuna respektive Upplands-Väsby, vilket bör läggas in i planen. Vidare vill Täby uppmärksamma vikten av att planen även stödjer och vägleder mellankommunala cykelstråk i de relationer som det inte är möjligt att bygga enligt regional cykelstandard. Där skulle det regionala cykelkansliet ta en tydligare roll för samordning av de mellankommunala stråken.

Behov av ökat fokus på trafiksäkerhet

Ett område som nämns i cykelplanen men som inte hamnar i fokus är säkerhet, vilket skulle behöva belysas ytterligare. Cyklister är en utsatt grupp i trafiken och ska förhålla sig till de snabbare motorfordonen och långsammare fotgängarna.

Den reviderade cykelplanen är breddad när det gäller cyklistgrupper (barn) till skillnad från den förra som nästan uteslutande rörde pendlingscyklister. Undersökningar visar att färre barn cyklar idag än på 90-talet. Barn är morgondagens cykelpendlare och om de ska cykla måste säkerhet vara i fokus, vilket nu saknas i remissförslag till ny regional cykelplan.

Finansiering av regionala cykelstråk

Den nationella cykelstrategin anger ett av Trafikverkets ansvar för utbyggnad av cykelstråk: ”Av regleringsbrevet till Trafikverket står att trafikverket disponerar medel för investeringar och förbättringar i det nationella stamvägnätet och tillhörande gång- och cykelvägar.” Detta motsägs av den regionala cykelplanen som säger: ”Den nationella transportplanen kan användas för att finansiera cykelinfrastruktur men innehåller inga specifika medel för detta.” Den regionala cykelplanen behöver förtydliga hur finansiering av utbyggnad av de regionala cykelstråken ska ske, samt förklara hur länsplanen och den regionala cykelplanen, som har olika tidshorisonter, förhåller sig till varandra och hur skillnaden i tidshorisont hanteras.

Övriga synpunkter

Kartan över de regionala stråken är otydlig. Det är svårt att tolka var cykel stråken går, exempelvis på vilken sida av andra transportslag som bilvägar och lokaltåg. Det är ett generellt förtydligande som behöver göras i alla kartor. Specifikt för Täby saknas Arninge station i kartan över regionala målpunkter.

I *Vägledning för genomförande av regional cykelplan* diskuteras utformning av cykelbanor. Det står att om färg används på cykelbanor ska färgen vara enhetlig i hela länet. Det blir svårt för väghållare att förhålla sig till eftersom det idag förekommer åtminstone tre färger. Dels blir det en kostnad för väghållaren om man ska byta färg och beslutet måste tas centralt om det ska gälla hela länet.

I avsnittet om utformning föreslås att regionala stråk tydliggörs med signaturfärger. Det är en bra idé för orienterbarheten men signaturfärger måste väljas med omsorg om omgivningen. Det finns en risk att det känns omodernt eller inte passar in i miljön. Kommuner har ofta gestaltungsprogram att förhålla sig till och därmed kommer det bli svårt att få enhetliga signaturfärger i regionen.

I avsnittet om sektioner bör av pedagogiska skäl punktlistan ha samma ordning som illustrationerna. Dessutom saknas den vanligaste sektionen, dubbelriktad gång- och cykelbana intill körbana.

En viktig del av kombinationsresor är möjligheten att parkera sin cykel vid kollektivtrafikknutpunkter. Det är allt vanligare med tvåvåningsställ och för dem saknas i den regionala cykelplanen riktlinjer för utrymmeskrav. Här efterfrågas både rekommenderade mått för manövreringsutrymme och sidmått mellan cyklar.