



**STONOS beslut:**

**3. Regional cykelplan**

Beslut: Remissvar -Regional cykelplan godkänns.



2021-04-08

Anna Anderman

0736252022

Dnr RS 2020-0867

Region Stockholm

## Remissvar Regional cykelplan

### Sammanfattning

Region Stockholm har remitterat rubricerat ärende och önskar kommunernas synpunkter. Med den regionala cykelplanen pekar regionen ut riktningen för cykelplaneringen i länet. Detta planeringsunderlag avses bidra till den regionala utvecklingsplanens (RUF) mål att cyklandet i länet ska öka och stå för 20% av alla resor år 2030.

För att kunna uppnå detta mål krävs en mer genomgripande förändring av förutsättningarna. Andelen cykel av total andel resor är 7% vid mätningen 2019 vilket är samma andel som vid föregående mätning 2015.

Stockholm Nordost anser att:

- En regional cykelplan ska beskriva förutsättningar för att öka cykelandelen i hela regionen och beskriva hur det ska kunna åstadkommas.
- Det saknas ett delregionalt perspektiv som kopplar samman kommuncentran till de regionala stadskärnorna.
- Den regionala cykelplanen behöver bli mer konkret i hur den kan bidra till att målet uppnås. Det saknas resonemang om hur finansiering kan samordnas och hur genomförande kan effektiviseras för att planen ska bidra till målluppfyllelse.

Stockholm Nordost är en frivillig sammanslutning av kommunerna i nordost dvs Danderyd, Norrtälje, Täby, Vallentuna, Vaxholm och Österåker. Kommunerna har tagit fram en gemensam vision för 2010-2040 som innebär gemensamma ställningstaganden för sektorns framtida transportsystem.

### Skapa förutsättningar för att öka cykelandelen i hela regionen

Den regionala cykelplanen pekar ut stråk mellan de regionala kärnorna men om målet är att öka andelen cykel i länet är det även viktigt att satsa bredare på stråken runt kommunkärnorna och mellan kommunkärnorna. Det saknas för övrigt generell tvärförbindelser i nordostsektorn sär-



2021-04-08

skilt västerut och kopplingar som stödjer den flerkärniga strukturen enligt RUF5 2050. Stockholm Nordost med över 257000 invånare har goda förutsättningar att öka cykelandelen mellan kommunerna då kollektivtrafiken är svagt utvecklad. Detta talar för ett större fokus på tvärförbindelserna. En regional cykelplanering bör genomföras med gemensam målbild oaktat huvudmannaskap för befintliga vägar.

Prioriteringarna för regional cykelplan bör ta större hänsyn till potential för cykel i förhållande till befintlig och planerad kollektivtrafik.

Den regionala cykelplanen ska skapa förutsättningar för cykelutveckling i länet men pekar endast ut stråk för arbetsresor inom den centrala regiondelen. Kommuner med långa avstånd till övriga regionen och långa avstånd mellan orter inom kommunen är per definition inte med i cykelplanen och inga stråk i kommunerna finns utpekade.

Det finns ett generellt behov av att se hur målpunkter knyter an på större avstånd än 20 km, det kan finnas ett flertal delmål längs en sådan sträcka som skulle gynnas av en mer sammankopplad cykelinfrastruktur.

Även om det finns ett kapitel om cykelturism, skulle det kapitlet kunna utvecklas ur ett regionalt perspektiv. Det finns många landsbygdsvägar som är väldigt populära för fritidscyklister men det ställer också ett ökat krav på exempelvis trafiksäkerhet. Överlag behöver cykelplanen ha ett tydligare fokus på trafiksäkerhet för att kunna nå målen i planen.

Dessa vägar ligger dock inte inom kommunens ansvarsområde utan är ofta enskilda eller statliga. Det är önskvärt att den regionala cykelplanen förtydligar hur denna typ av cykling ska prioriteras. I Stockholm Nordost finns det stora möjligheter att koppla samman cykelturismen med befintliga besöksmål mot exempelvis Vaxholm, Åkersberga, Norrtälje och vidare ut i skärgården.

## **Delregionalt perspektiv och konkurrenskraft**

Det saknas ett delregionalt perspektiv som kopplar samman kommuncentran till de regionala stadskärnorna i cykelplanen. Detta behöver tydligare ingå i en regional cykelplan. Det är kopplingar som inte i dagsläget erbjuder god kollektivtrafik vilket kan innebära att cykeln i ett flertal relationer kan vara mer konkurrenskraftig än kollektivtrafik. Det kan också bidra till att öka andelen cykelresor genom att möjliggöra effektiva kombinationsresor.

Stockholm Nordost ställer sig också frågan vad som är mest betydelsefullt för att öka cyklingen. Är det att få till en ny koppling så att fler kan tillgodogöra sig cykling eller öka kapaciteten på vägar där det idag finns möjlighet att cykla.

Stockholm Nordost anser också att hur stråken prioriteras inte nödvändigtvis bör vara samma för de centrala delarna av regionen som längre ut i regionen. Förutsättningarna för att överhuvudtaget cykla ser så olika ut. För att cykelandelen ska öka så kraftigt som målet anger behöver fokus läggas på att i första hand bygga cykelinfrastruktur där det idag helt saknas för att möjliggöra för



2021-04-08

fler att cykla, snarare än att höja standarden på de sträckor som redan har någon form av infrastruktur för cykel.

Ett liknande resonemang kan även föras kring riktlinjerna för utformningsstandard på de regionala stråken. Utformningsprinciperna bör i ännu större utsträckning ta hänsyn till och kunna anpassas efter de behov och förutsättningar som råder längs olika cykelstråk.

## **Ansvar och finansiering**

I cykelplanen står det att en stor del av vägarna inom det regionala vägnätet är kommunernas, vilket är korrekt. Det bör dock även förtydligas att Trafikverket ofta är väghållare där det finns brister i cykelnätet och om sträckan inte finns med bland de regionala cykelstråken så blir den inte prioriterad för åtgärder. Det finns även många sträckor med enskilt huvudmannaskap vilket också komplicerar kommunens roll och ansvar.

Stockholm Nordost delar uppfattningen att stråk för arbetspendling kan prioriteras i cykelplanen för att verka mot målet om ökad cykelandel. Däremot har en allvarlig konsekvens blivit och kommer fortsatt innebära att mer glesa områden i Stockholms län blir bortprioriterade av Region Stockholms och Trafikverkets planering av investering för cykelinfrastruktur. Det torde inte vara Region Stockholms syfte att försämrå möjligheterna att gå och cykla på landsbygden där ofta Trafikverket är väghållare, vilket blir en konsekvens av vald prioritering i cykelplanen. Stockholm Nordost anser att Region Stockholm därför måste skapa särskilda pottar i kommande länsplan för att säkerställa att det finns medel för cykelinfrastruktur. Det saknas i nuläget samordning mellan länsplanen och den regionala cykelplanen.

Planen är omfattande och med höga ambitioner gällande de strategiska inriktningsområdena cykelinfrastruktur, trafikinformation, kommunikation och kampanjer, kombinationsresor och folkhälsa där stora insatser behöver göras för att målet om 20 procents cykelandel ska kunna uppnås. Fokus i planen ligger dock till störst del på att beskriva vad som ska uppnås och mindre på hur det ska åstadkommas. Det saknar tydlighet i vilken status den regionala cykelplanen kommer att få när den är antagen. Det är regionen som tar fram dokumentet och sätter därmed villkoren för vilka stråk som ska pekas ut, prioriteringsordning och standard för dessa, men har själva inget ansvar för att bygga ut cykelinfrastrukturen i länet. Ansvaret för utbyggnad och finansiering ligger istället på respektive väghållare, det vill säga kommunerna och Trafikverket.

Trots avsnitt om genomförande och uppföljning av planen är det svårt att få en bild av hur långt ansvaret sträcker sig för olika aktörer och kommunerna förväntas genomföra till 2030. För att skapa förutsättningar för att genomföra cykelplanen och målet med att öka andelen resor med cykel behövs en mycket tydligare genomförandestrategi och den behöver tas fram i samverkan med alla berörda väghållare. Det är önskvärt att det även finns en utblick bortom 2030 mot 2050 med utpekade framtida regionala cykelstråk.

För Stockholm Nordost

Parisa Liljestrand, Ordförande Stockholm Nordost 2021-2022