



PM 2013:109 RII+RVI (Dnr 314-562/2013)

Regional cykelplan för Stockholms län

Remiss från Trafikverket

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen ”Regional cykelplan för Stockholms län” hänvisas till vad som sägs i promemorian.
2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Föredragande borgarråden Ulla Hamilton och Per Ankersjö anför följande.

Ärendet

Inom projektet SATSA II Regional cykelstrategi har Trafikverket, Stockholms läns landsting och Länsstyrelsen i Stockholms län tillsammans tagit fram ett förslag till regional cykelplan för Stockholms län. Den regionala cykelplanen har skickats på remiss till Stockholms stad och finns att läsa i sin helhet på Stockholms läns landstings hemsida:

<http://www.tmr.sll.se/satsa/Delprojekten/Delprojekt/Cykelstrategi/Dokumentation/Remiss-Regional-cykelplan/>.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden för yttrande. Exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret har inkommit med kontorsyttranden.

Stadsledningskontoret anser att den regionala cykelplanen ligger i linje med Stockholms stads strategiska inriktning för transportsystemets utveckling och är avstämmd med Stockholms stads cykelplan. Kontoret ställer sig därför bakom planen men anser att den har brister. I planen saknas hur genomförandet ska gå till och planens status är otydlig. Ansvar för genomförandet framgår heller inte.

Exploateringskontoret anser att den regionala cykelplanen är bra och deltagit i workshops under framtagandet. Kontoret anser att samordning mellan stadens och regionens cykelplan är viktig och att denna samordning bör i huvudsak skötas av trafik- och renhållningsnämnden.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att förslaget till regional cykelplan är bra. Nämnden anser att planen på ett bra sätt överensstämmer med Stockholms stads målsättning att bli fossilbränslefri år 2050.

Stadsbyggnadskontoret anser att den regionala cykelplanen överlag är bra och att planen ger en god grund för planering. Kontoret anser dock att planens status och vilken aktör som har övergripande ansvar saknas. Kontoret uppmärksammar att den

regionala cykelplanen föreslår att de regionala cykelstråken pekas ut i kommunernas översiktsplaner som en mellankommunal fråga.

Trafik- och renhållningsnämnden anser att den regionala cykelplanen är bra, men saknar en tydlighet kring vem som ansvarar för att genomföra planen och vilken status planen kommer att ha. Även finansieringsfrågan lämnas obesvarad.

Våra synpunkter

Stockholm växer och för att Stockholms stad ska kunna upprätthålla framkomligheten för stockholmarna är en ökad cykling väsentligt. Tillsammans med gång- och kollektivtrafik utgör cykel ett av de yteffektiva och kapacitetsstarka färdmedlen som blir allt viktigare när Stockholm växer i hög takt och konkurrensen om gatuutrymmet ökar.

I Framkomlighetsstrategin, stadens cykelplan och genom Cykelmiljarden arbetar Stockholms stad i hög takt för att förbättra för cykling i kommunen. En del i det arbetet är att förbättra cyklingens regionala förutsättningar. En regional cykelplan bidrar till att förbättra förutsättningarna och därför är projektet SATSA II Regional cykelstrategi ett välkommet initiativ. Stockholms stad stödjer det ambitiösa målet att andelen cyklister i länet ska öka till 20 procent. För att uppnå detta mål krävs att stadsplaneringen anpassas till cykling i långt större utsträckning än idag och en konkret regional cykelplan kan utgöra ett underlag för hur detta ska åstadkommas. Remissförslaget till regional cykelplan för Stockholms län är därför i huvudsak relevant. Dock finns det otydlighet kring planens status och vem som har det övergripande ansvaret för att planen genomförs. Även frågan om finansiering är bristfälligt belyst. Rimligt är att Trafikverket i egenskap av huvudman för den regionala cyklingen tar ett huvudansvar för förverkligande av planen och för att nå målsättningen om ökad andel cyklister i regionen. En annan aspekt som saknas i remissförslaget är frågan om ansvarsfördelning avseende drift och underhåll av de regionala cykelvägarna – här blir det viktigt med en samordnad enhetlig lösning som uppmuntrar till en ökad cykling.

Ett av den regionala cykelplanens viktigaste uppdrag är dessutom att ta fram former för aktörsövergripande samverkan eftersom det finns ett stort behov av detta på ett flertal områden inom regionen. Det behöver till exempel byggas ett stort antal cykelparkeringar vid kollektivtrafikens bytespunkter för att uppmuntra kombinationsresor, regionens aktörer behöver verka för fler och bättre initiativ för att ta med cykeln på kollektivtrafiken, inte bara på tåg eller vid vissa tider, och regionens samtliga trafikhållare måste samverka för att få polisen att prioritera cykeltrafikens framkomlighet. Separering mellan cyklister och fotgängare ska alltid eftersträvas, i enlighet med förslagen i den regionala cykelplanen.

I övrigt hänvisar vi till stadsledningskontorets och trafikkontorets tjänsteutlåtanden.

Vi föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen ”Regional cykelplan för Stockholms län” hänvisas till vad som sägs i promemorian.
2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Stockholm den 12 juni 2013

ULLA HAMILTON

PER ANKERSJÖ

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Regional cykelplan för Stockholms län 2013, remiss från Trafikverket, sammanfattning

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådens förslag.

Särskilt uttalande gjordes av borgarråden Karin Wanngård och Tomas Rudin (båda S) enligt följande.

Cykelns renässans i Stockholm är viktig ur fler aspekter. För stockholmarnas hälsa såväl som för regionens miljö och klimatpåverkan är det viktigt att främja cyklandet. Därför är det synd att den regionala cykelplanen inte har fler konkreta insatser och mål. Det måste vara nästa steg.

Det är viktigt att medborgarna i länets kommuner på ett enkelt säkert och tidseffektivt sätt ta sig fram på två hjul. Möjligheten att använda cykel som tvärförbindelse mellan olika slag av kollektivtrafik måste utvecklas. Cykeln ska vara en del av vårt regionala resande. Genom bättre och säkrare cykelparkeringar kan fler välja att ta cykeln till tunnelbanan, bussen eller pendeln, istället för bil.

För att öka andelen arbetspendlare är det viktigt att cykelvägarna är säkra. Vi önskar att en högre andel cykelvägar är ordentligt avskilda från både bil och kollektivtrafik men även från gångtrafikanter. Detta för att minska antalet olyckor. Det är viktigt att cykeltrafiken ges ordentligt med utrymme, på vissa sträckor anser vi att det är aktuellt med flerfiliga cykelvägar.

Genom anpassade trafiksignaler för cyklar, så kallade gröna vågor, skulle bättre trafikflöden kunna skapas även regionalt. Ett gemensamt system för låncyklar i Stockholms län är något som borde utredas då det bara är politiken och inte människor som förhåller sig till kommungränser.

Särskilt uttalande gjordes av borgarrådet Daniel Helldén (MP) enligt följande.

Det är positivt att det nu finns ett förslag på regional cykelplan. Det är beklagligt att den gjorda inventeringen visar på hur svag standard cykelnätet har idag. Här finns det potentialer till att både stärka cyklisternas framkomlighet och säkerhet samt minska biltrafikens andel i länet. Den samhällsekonomiska nyttan av planen visar på dess möjligheter. De regionala aktörernas roll behöver tydliggöras och kan eventuellt behöva stärkas för att lyckas med ett genomförande av planen. Bland annat skulle de kunna bistå med fördjupande utredningar av de regionala pendlingsstråken samt vara en samordnande aktör vid förhandlingar av samfinansiering mellan kommunerna. Trafikverkets roll i planen behöver stärkas. Det bör klargöras var och hur de kan bistå i planeringen samt att de ekonomiska förutsättningarna behöver bli tydligt.

Låncykelsystemen som växer fram runt om i länet behöver bli regionala med målet om ett sammanhängande system inom länet. Detta kan skapas genom en huvudman eller att olika kommunala låncykelsystem är möjliga att samordna och koppla ihop. Låncyklarna ska även kunna fungera som en förlängning av kollektivtrafiken. Med ett regionalt cykelsystem blir det möjligt att även fungera över kommungränserna, samtidigt som det blir en bättre koppling till länets kollektivtrafik. Det är viktigt att en aktör inom länet väljs ut som samlande och pådrivande i detta arbete.

Kommunstyrelsen

Särskilt uttalande gjordes av Karin Wanngård, Roger Mogert och Tomas Rudin (alla S) med hänvisning till det särskilda uttalandet av (S) i borgarrådsberedningen.

Särskilt uttalande gjordes av Åsa Jernberg och Stefan Nilsson (båda MP) med hänvisning till det särskilda uttalandet av (MP) i borgarrådsberedningen.

Borgarrådet Nordin (M) deltog ej i handläggning eller beslut p g a jäv.

ÄRENDET

Inom projektet SATSA II Regionalcykelstrategi har Trafikverket, Tillväxt, miljö- och regionplanering och Trafikförvaltningen inom landstinget, samt Länsstyrelsen i Stockholms län tillsammans tagit fram ett förslag till regional cykelplan för Stockholms län. Den regionala cykelplanen har skickats på remiss till Stockholms stad av Trafikverket.

Trafikverket har i foljebrevet till planen ställt riktade frågor till remissinstanserna som de vill ha besvarade:

- Är upplägget användbart? Finns det något stycke eller kapitel som bör lyftas fram tydligare, alternativt flyttas till en bilaga?
- Målen och måltalen är inte fullständiga, har ni förslag på förbättrade mål? Är målåren rimliga?
- Är förslagen till regionala cykelstråk riktiga baserat på det underlag som tagits fram? Detta får gärna tydliggöras på en karta.
- Hur bör prioriteringen av stråken göras? Vad bör prioriteras först?
- Hur kan din organisation bidra till att målsättningarna i planen kan uppnås?

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden för yttrande. Exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden har svarat med kon-torsyttranden.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 3 maj 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret ställer sig bakom den regionala cykelplanen och ser positivt på att regionens aktörer fokuserar på att öka andelen cyklister. Den regionala cykelplanen ligger helt i linje med Stockholms stads strategiska inriktning för transportsystemets utveckling och är avstämd med Stockholms stads cykelplan.

Stora investeringar ska göras i cykelvägnätet de kommande åren och de utpekade regio-nala stråken stämmer väl överrens med de stråk staden har pekat ut som prioriterade i cykel-planen. Stockholms stad kommer därmed bidra med att förbättra cykelvägnätet inom den egna kommunen samt bidra till att skapa goda förutsättningar till cykling över kommungrän-serna.

Den regionala planen är välskriven och innehåller många relevanta delar, exempelvis gäl-lande utpekade stråk, enhetlig utformning m.m. Planen har dock en del tydliga brister. Den kanske allvarligaste är hur själva genomförandet ska gå till. Planens status som helhet är otydlig och vem som har det övergripande ansvaret för att planen genomförs framgår inte, vilket riskerar att frågan om utbyggnad hamnar mellan stolarna och på så vis försenas. Även frågan om finansiering är bristfälligt belyst.

I remissunderlaget läggs en stor del av ansvaret för genomförandet på kommunerna utan större understödande från de regionala parterna. Stadsledningskontoret anser istället att det är Trafikverket i egenskap av huvudman för den regionala cyklingen i länet som bör ta ett huvudansvar för förverkligandet av planen och för att uppnå det övergripande målet om en

ökad andel cyklister i regionen. I kapitlet om genomförande och uppföljning läggs för mycket tonvikt på aktörernas olika roller och för lite på hur aktörerna faktiskt ska samverka och hur planen ska förverkligas.

Saknas i planen görs även förslag på ansvarsfördelning avseende drift och underhåll av de regionala cykelvägarna när det blivit byggda. Här är det viktigt att det blir en enhetlig lösning där cyklisterna ska märka av kommungränserna så lite som möjligt.

Den regionala cykelplanen ger en bra grund för planeringen men för att den ska kunna realiseras måste ansvars- och finansieringsfrågor ha lösts.

Som svar på remissen "Regional cykelplan för Stockholms län" hänvisas till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Exploateringskontoret

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande daterat den 28 maj 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Exploateringskontoret har haft begränsad tid och möjlighet att i detalj studera och analysera det förslag till regional cykelplan som sänts ut på remiss. Exploateringskontoret har emellertid varit involverat i arbetet med framtagande av den regionala cykelplanen genom att ha deltagit i flera av de workshops som anordnats. Kontoret har tagit del av trafikkontorets remissvar, daterat 2013-05-20. Exploateringskontoret ställer sig bakom och delar de synpunkter som framkommer i trafikkontorets yttrande. Således kan trafikkontorets yttrande även få anses representera exploateringskontoret. Samtidigt vill exploateringskontoret understryka vikten av att den regionala cykelplanen så långt som möjligt samordnas med den cykelplan och de utformningsprinciper som utarbetats inom Staden. Det är därför viktigt att i de fall det kan finnas tveksamheter finns tydliga rutiner för hur den regionala cykelplanen ska förhålla sig till Stadens egna riktlinjer. Detta uppdrag bör i första hand åligga trafikkontoret.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 21 maj 2013 att godkänna förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Särskilt uttalande gjordes av Åsa Wester m.fl. (S), *bilaga 1*.

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 23 april 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Miljöförvaltningen är mycket positiv till att det har tagits fram en regional cykelplan för Stockholms län. Förvaltningen anser att planen på ett bra sätt lyfter de viktigaste frågorna för att skapa förutsättningar för ett regionalt cykelvägnät, ansvarsfördelning och vikten av samarbete mellan olika parter för genomförande. Förvaltningen har dock inte studerat hur förslaget i detalj stämmer överens med Stockholms cykelplan, som t.ex. föreslagna cykelbansträckningar och utformningsförslag.

Stockholm stad har ett beslutat mål om att staden ska vara fossilbränslefri år 2050. I budgeten för 2012 fick miljöförvaltningen i uppdrag att ta fram en färdplan som visar hur målet kan uppnås. Förvaltningen har tagit fram ett förslag till färdplan som antogs av miljö- och hälsoskyddsnämnden den 12 mars 2013, och beräknas behandlas av kommunfullmäktige under året. Av färdplanen framgår att en av förutsättningarna för att målet om fossilbränslefrihet ska uppnås, är att resor överflyttas från bil till gång och cykel. I färdplanen finns be-

räkningar för hur stora utsläppsminskningar som bör ske genom denna åtgärd, men dessa är inte direkt jämförbara med den regionala cykelplanens mål. Förvaltningen bedömer dock att den regionala cykelplanens mål om att cykeltrafiken utgör minst 20 procent av alla resor 2030 är tillräckligt ambitiöst för att färdplanens mål ska kunna uppnås.

Miljöförvaltningen anser att det är bra att cykelparkering vid kollektivtrafikknutpunkter tas upp i den regionala cykelplanen och att frågan redogörs på ett bra sätt. Förvaltningen håller med om att god tillgång till bra cykelparkeringar är viktiga för att öka cyklingen och anser att cykelparkeringar är en fråga som bör få större genomslag i den fysiska planeringen. Ett exempel på bristande planering är det relativt nybyggda Liljeholmen där antalet cykelparkeringar underdimensionerats kraftigt, vilket leder till stor oordning.

Stadsbyggnadskontoret

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande daterat den 30 maj 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsbyggnadskontoret ser positivt på att regionens aktörer vill öka andelen cykelresor och välkomnar att planen stämmer överrens med stadens strategiska inriktning för transportsystemets utveckling. Planen är välskriven, innehåller många relevanta delar och ger en bra grund för planeringen.

Stadsbyggnadskontoret ser dock brister i hur genomförandet av den regionala cykelplanen ska gå till. Planens status och vilken aktör som har övergripande ansvar för planens genomförande framgår inte. Finansieringsfrågan är inte heller belyst tillräckligt.

De regionala cykelstråken som den regionala cykelplanen pekar ut föreslås enligt planen också pekas ut i kommunernas översiktsplaner som mellankommunal fråga. Stadsbyggnadskontoret anser att ett sådant ställningstagande får ske i samband med en kommande uppdatering av Stockholms översiktsplan, *Promenadstaden*.

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 20 maj 2013 att överlämna och återropa trafikkontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Malte Sigemalm m.fl. (S), *bilaga 1*.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 23 april 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Trafikkontoret ställer sig bakom den regionala cykelplanen och ser mycket positivt på att regionens aktörer jobbar för att öka andelen cyklister. Planen ligger helt i linje med stadens egna ambitioner. Planen är mycket omfattande och välskriven och är en bra guide för länets planerare om vilka ambitioner, målsättningar och riktlinjer som finns för cykelutvecklingen i länet. Kontorets generella åsikt om planen är att den är användbar. Den innehåller många relevanta inslag och den är lätt att ta till sig.

Det är dock otydligt vilken status planen har och vem det är som ansvarar för att den genomförs. I planen beskrivs inte de regionala parternas bidrag till planens genomförande och deras ansvar är i förhållande till kommunernas försvinnande litet. För att förverkliga planen behöver de regionala parterna ta det regionala ansvaret och underlätta den mellan-

kommunala planeringen.

De frågor som ställdes i remissens missiv besvaras nedan. Därefter följer ytterligare synpunkter indelade efter kapitel.

Är upplägget användbart? Finns det något stycke eller kapitel som bör lyftas fram tydligare, alternativt flyttas till en bilaga?

Planen har ett bra upplägg. Alla relevanta delar är med. Den breda målgruppen gör att det är viktigt att både de strategiska ställningstagandena och de mer detaljerade riktlinjerna redovisas noga i planen.

En av de viktigaste delarna i planen är genomförandet och uppföljningen. Det är också det mest otydliga kapitlet. Det bör därför tydliggöras hur det ska gå till för att planen ska bli realitet och det bör lyftas tidigt hur processen ser ut framöver för att kunna nå målen.

Målen och måltalen är inte fullständiga, har ni förslag på förbättrade mål? Är målen rimliga?

Det är viktigt att målen är mätbara annars är det svårt att följa upp dem. Det saknas också en tidplan för uppföljningen. När börjar planen gälla och vilket år ska uppföljningen jämföras mot? Framkomligheten och trafiksäkerheten är viktig för att fler ska börja cykla, definitioner av vad som menas med framkomligt och trafiksäkert skulle underlätta uppföljningen och förståelsen av vad som eftersträvas.

Smidigt, smart och säkert – så cyklar vi i Stockholmsregionen

Det är otydligt vem som finansierar och ansvarar för att de länsspecifika uttagen från resvaneundersökningen genomförs. Kontoret är angeläget om att det finns en långsiktighet i uttagen så att jämförelser kan göras över tid. Kontoret kan vara med och delfinansiera speciella uttag men huvudfinansieringen bör ligga hos en regional part. Vid uttag ur resvaneundersökningen bör hänsyn tas till avstånd och årstid vilket har stor betydelse för utfallet för cykel.

Kontoret stöder målet om att andelen cyklister i länet ska öka till 20 procent. Det går helt i linje med stadens egna ambitioner. Det är dock inte helt tydligt vilken omfattning målet om 20 procent avser. Om målet avser hela länet är det ett mycket ambitiöst mål. De regionala stråken sträcker sig inte ens över hela länet och det är därför inte troligt att utbyggnaden påverkar cyklingen i hela länet. Planens omfattning svarar inte heller mot målet i övrigt. Det krävs betydligt större insatser än att bygga ut de regionala stråken för att målet ska uppfyllas. För att nå andelen om 20 procent behövs en helt ny trafikhierarki där planeringen i stort måste anpassas mer till cykling. Det skulle behövas betydligt mer cykelinfrastruktur än de utpekade regionala stråken. För att få en ökad andel krävs också att regionen jobbar med hela trafiksystemet så att det blir möjligt att minska bilanvändningen.

Andelsmålet bör därför sättas i ett större sammanhang och vara ett övergripande mål för regionens transportplanering. Cykelplanens mål blir då att bygga ut infrastrukturen som är ett led i att uppnå den ökade andelen cyklister.

Det finns ett sammanhängande regionalt cykelvägnät

Indikatorn avser nya länkar och målet är att bygga ut cykelvägnätet med 55 km/år. I dagsläget kategoriseras ca 100 km som saknad länk och lika mycket som blandtrafik. Målet är därför orealistiskt. Istället bör indikatorn vara antal km regional cykelväg som blivit utbyggd eller åtgärdad så att föreslagen funktion anses uppnådd.

Ansvarsfördelningen är otydlig. Det bör framgå vilken part som har det övergripande ansvaret för att infrastrukturen byggs ut i enlighet med planen och vem som koordinerar utbyggnadsplanerna. Vad händer t.ex. om en central kommun inte stöttar planen? Det skulle påverka framkomligheten i hela det regionala cykelvägnätet.

Det är enkelt och tidseffektivt att arbetspendla med cykel

Det bör förtydligas vad som menas med att det är tidseffektivt att cykla. Jämför man med dagens situation eller andra trafikslags restid?

Det är säkert och tryggt att arbetspendla med cykel

Vad gäller delmålet för trafiksäkerhet är det olämpligt och missvisande att göra en uppföljning genom indikatorn dödade och svårt skadade cyklister i Stockholms län. Dels berör de utpekade stråken endast en mindre del av alla cyklister i länet, dels kan en ökad cyklism innebära ökat antal skadade, vilket inte behöver betyda en sämre trafiksäkerhet. Kontoret anser att denna indikator bör utgå.

Delmålet, indikatorer och mätning av dessa bör istället sammankopplas och gå i linje med det arbete som sker nationellt för arbetet mot trafiksäkerhetsmålet 2020 inom Trafikverket. I detta arbete finns indikatorerna *Säkra Gång- Cykel- och Mopedpassager* samt *Underhåll av gång- och cykelvägar*. Just nu pågår ett arbete med att ta fram mått och mätningar för dessa.

Det är enkelt att kombinera kollektivtrafikresande med att cykla

Måltalet om att samtliga parkeringsplatser ska vara väderskyddade och belysta är orimligt. Det är inte möjligt att skapa väderskydd och belysning vid samtliga cykelparkeringar och inte heller eftersträvänsvärt då det innebär stora kostnader för liten nytta.

Målet om att få ta med cykel på kollektivtrafiken är otydligt. Regionens aktörer bör verka för fler initiativ till nya och bättre lösningar så att det blir smidigt att ta med cykeln på kollektivtrafiken. Delar av kollektivtrafiken drivs på kommersiella grunder och de regionala parterna och kommunerna kan inte bestämma huruvida operatörerna ska möjliggöra kombinationsresor. Däremot är det olyckligt om man i en cykelplan som ska gynna cykling begränsar sig till att endast utreda kombinationsresor på tåg och vid vissa tider.

Det finns fler aktörer som påverkas av planen men som inte har varit med vid framtagandet av den. I många fall ägs marken runt en station inte av kommunen och det är därför svårt för en kommun att ansvara för parkeringen där. Cykelparkering vid stationer är alltså ett aktörsövergripande arbete som behöver utvecklas. Kollektivtrafikoperatören bör också ha ett stort intresse av att göra det möjligt att cykla till stationer och hållplatser.

Är förslagen till regionala cykelstråk riktiga baserat på det underlag som tagits fram? Detta får gärna tydliggöras på en karta.

Kontoret anser att de utpekade stråken är av regional betydelse och att de utgör viktiga kopplingar för att möjliggöra regional cykling.

Hur bör prioriteringen av stråken göras? Vad bör prioriteras först?

Det är viktigt att prioritera cykelutbyggnaden så att länkarna i första hand förbättras där cykelflödena är höga redan idag och där de förväntas öka mest. Det är högt tryck på hela transportsystemet i länets kärna vilken utgörs av delar av Stockholm, Sundbyberg och Solna. Här är det av stor vikt att alla transportslag fungerar så bra som möjligt så att transportsystemets alla delar kan komplettera och avlasta varandra. Det är också här det redan idag finns flest cyklister och medföljande kapacitetsproblem i cykelvägnätet. Förbättringar är därför nödvändiga i detta område för att en ökning av cyklingen ska bli möjlig. I delar av Stockholms innerstad är det redan trångt, fler cyklister på dessa platser innebär köer och bidrar till trafikosäkra miljöer. De centrala delarna av länet bör därför byggas ut i första hand, vilket ger nytta åt fler cyklister.

Hur kan din organisation bidra till att målsättningarna i planen kan uppnås?

Den regionala cykelplanen ligger helt i linje med Stockholms stads strategiska inriktning för transportsystemets utveckling. Stora investeringar ska göras i cykelvägnätet de kommande åren och de utpekade regionala stråken stämmer väl överrens med de Stockholm har pekat ut som prioriterade i kommunens egen cykelplan. Stockholms stad kommer därmed bidra med att förbättra cykelvägnätet inom den egna kommunen samt bidra till att skapa goda förutsättningar till cykling över kommungränserna.

Övriga synpunkter

Kapitel 6 – Utformningsprincip för regionala cykelstråk

Kapitlet om utformning är utförligt och ger en bra grund för hur cykelinfrastrukturen ska utvecklas. Det saknas dock helt riktlinjer för separering mellan gående och cyklister vid korsningspunkter. Det är extra angeläget i områden där många trafikanter rör sig och där utrymmet är begränsat. Kunskapen inom området är begränsad och det finns inte speciellt mycket forskning att hänvisa till. Det är dock angeläget att den här aspekten tas med i planeringen och inte glöms bort när de regionala stråken anläggs.

En annan viktig del som inte tas upp är feldosering. Vägen måste vara doserad så att lutningen är anpassad för vattenavrinning. Annars finns risk för att det bildas vattenansamlingar som i sig självt är oönskat och som är en trafiksäkerhetsrisk om de fryser på och det bildas blankis.

De mål och den uppföljning som beskrivs för drift och underhåll på s.34-35 bör stämmas av med det arbete som sker nationellt för arbetet mot trafiksäkerhetsmålet 2020 inom Trafikverket.

Kapitel 7- Kombinationsresor cykel och kollektivtrafik

Ambitionen när det gäller kombinationsresor är generellt låg och vad som verkligen ska göras är otydligt.

Det är också olyckligt att de regionala parterna som har ett trafikslagsövergripande ansvar inte är mer framtidsytande och intar ett mer kreativt förhållningssätt till den framtida utvecklingen. Det hade varit passande i en plan som handlar om att öka andelen cyklister i länet. Att ta med cykeln på tunnelbanan framställs i planen som ett uteslutet alternativ och när det gäller cykeltransporter refereras det i planen till ett mindre lyckat försök som SL genomförde med cykel på buss under en sommar.

Kapitel 9 – genomförande och uppföljning

Det är otydligt i hela dokumentet vem som ansvarar för att planen genomförs. I kapitlet om genomförande och uppföljning läggs för mycket tonvikt på aktörernas olika roller och för lite på hur aktörerna faktiskt ska samverka och hur planen ska förverkligas.

Ett stort ansvar läggs på kommunerna medan de regionala aktörernas ansvar inte är lika framträdande. Kontoret har ett gediget och välutformat uppföljningsprogram för kommunens cykelplan. Kommunen har gjort noggranna avvägningar av hur cyklingen kan följas upp på bästa sätt vilket har resulterat i de mått som finns inom ramen för den egna uppföljningen. Utöver detta kommer Stockholms stad inte ha möjlighet att rapportera in och följa upp fler indikatorer.

Kontoret ställer sig också frågande till om allt behöver rapporteras in årligen. Hur mycket cykelinfrastruktur som har byggts ut är relevant, men framkomligheten och genheten förändras inte lika mycket per år utan är något som kan mätas när stora delar av nätet är utbyggt.

RESERVATIONER M.M.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Särskilt uttalande gjordes av Åsa Wester m.fl. (S) enligt följande.

Socialdemokraterna i miljö och hälsoskyddsnämnden ser positivt på att regional cykelplan utvecklas. Det är viktigt att medborgarna i länets kommuner på ett enkelt säkert och tidseffektivt sätt ta sig fram på två hjul. Vi tycker det är viktigt att utveckla möjligheten att använda cykel som tvärförbindelse mellan olika slag av kollektivtrafik samt att genom bättre och säkrare cykelparkeringar göra att fler väljer att ex ta cykeln till tunnelbanan i stället för bil eller buss.

För att öka andelen arbetspendlare är det viktigt att cykelvägarna är säkra. Vi önskar att en högre andel cykelvägar är ordentligt avskilda från både bil och kollektivtrafik men även från gångtrafikanter. Detta för att minska antalet olyckor. Det är viktigt att cykeltrafiken ges ordentligt med utrymme, på vissa sträckor anser vi att det är aktuellt med flerfiliga cykelvägar. Ett slags ”motorvägar” för cyklar där det är lätt att köra om för de som cyklar snabbt men att även de människor som inte har sportcyklar och cykelbyxor känner sig välkomna på cykelvägarna. Detta skulle kunna minska den frustration och irritation som många cykelpendlare känner över sina medtrafikanter och att fler väljer att ta cykeln.

Anpassa trafiksignaler för cyklar att på vissa ställen visat att det ger ett jämnt tempo även för biltrafikanter och är något som borde undersökas närmare.

Ett gemensamt system för låncyklar i Stockholms län är något som borde utredas då det bara är politiken och inte människor som förhåller sig till kommungränser.

Trafik- och renhållningsnämnden

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) enligt följande.

Det är svårt att via de utskickade handlingarna granska planen ordentligt då de bifogade kartorna är mycket undermåliga. Både i skärpa och storlek. De behöver även vara i färg då en färgskaleangivelse används. KSL:s roll kan eventuellt stärkas. Bland annat skulle de kunna bistå med fördjupande utredningar av de regionala pendlingsstråken samt vara en samordnande aktör vid förhandlingar av samfinansiering mellan kommunerna. Trafikverkets roll i planen behöver även stärkas. Det bör klargöras var/hur de kan bistå i planeringen samt ekonomiskt.

Särskilt uttalande gjordes av Malte Sigemalm m.fl. (S) enligt följande.

Vi Socialdemokrater ser positivt på den utveckling som i dag sker beträffande cykelplanen. Det är viktigt att det blir en plan för hela regionen. Vi delar kontorets skrivningar i de punkter där planen inte är konkret. Det är även viktigt att i en framtid satsningar görs beträffande underhåll av cykelvägar.