



Johanna Salén
Trafikplanering
08-508 260 32
johanna.salen@stockholm.se

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2013-05-20

Regional cykelplan för Stockholms län 2013. Svar på remiss.

Förslag till beslut

1. Trafik och renhållningsnämnden godkänner kontorets svar på remiss.

Per Anders Hedkvist
Förvaltningschef

Mattias Lundberg
Avdelningschef

Sammanfattning

Den regionala cykelplanen syftar till att öka andelen cyklister i länet. Planen har arbetats fram under perioden 2010-2013. Arbetsgruppen har bestått av representanter från Trafikverket, Länsstyrelsen i Stockholms län, Tillväxt, miljö och regionplanering, Landstingets trafikförvaltning och Stockholms Stad. Regelbundna avstämningar har gjorts med länets övriga kommuner.

Trafikkontoret ställer sig bakom den regionala cykelplanen och ser mycket positivt på att regionens aktörer jobbar för att öka andelen cyklister. Det är helt i linje med stadens egna ambitioner.

Den regionala planen är välskriven och innehåller många relevanta delar. Planens status är dock otydlig och vem som har det övergripande ansvaret för att planen genomförs framgår inte. Kontoret anser att de regionala aktörerna bör ta ett större ansvar för förverkligandet av planen och för att uppnå det övergripande målet om



en ökad andel cyklister i regionen. En stor del av ansvaret för genomförandet läggs på kommunerna utan större understödande från de regionala parterna.

Det fortsatta arbetet med genomförandet och avtalsskrivning blir därför viktigt för realiseringen av planen. Den regionala cykelplanen ger en bra grund för planeringen men för att den ska kunna realiseras måste ansvars- och finansieringsfrågor lösas.

Bakgrund

En ökad andel cyklister är ett viktigt mål inom transportpolitiken i Stockholmsregionen. För att nå målet behövs först och främst en sammanhängande cykelinfrastruktur av hög kvalitet. I den regionala cykelplanen pekas ett prioriterat regionalt cykelvägnät ut. Riktlinjer för att skapa säkra och framkomliga cykelvägar har tagits fram vilket ska underlätta för nuvarande och tillkommande cyklister inom regionen. Den regionala cykelplanen har arbetats fram under perioden 2010-2013. Arbetsgruppen har bestått av representanter från Trafikverket, Länsstyrelsen i Stockholms län, Tillväxt, miljö och regionplanering, Landstingets trafikförvaltning och Stockholms Stad. Regelbundna avstämningar har gjorts med länets övriga kommuner på tio workshopar fördelade över åren. Den regionala planen har stämts av mot Stockholms stads egna cykelplan och planerna ligger väl i linje med varandra.

Den regionala cykelplanen har skickats på remiss till trafikkontoret. Remisstiden sträcker sig till 14 juni. Trafikverket har i följebrevet till planen ställt riktade frågor till remissinstanserna som de vill ha besvarade.

Trafikkontorets synpunkter

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 mellankommunala 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 målaren 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 tex 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 eftersträvaransvärt 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 nödvändig 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 framåtsyftande 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.

Trafikkontorets förslag

Trafikkontoret föreslår att Trafik- och renhållningsnämnden godkänner kontorets svar på remiss.

Slut