

Handläggare
Viggo Norrby
Telefon: 0850828949**Till**
Miljö- och hälsoskyddsnämnden
2021-03-09, p. 14

Regional cykelplan för Stockholms län

Remiss från kommunstyrelsen, Dnr KS 2021/53

Förvaltningens förslag till beslut

1. Godkänna förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Justera beslutet omedelbart.

Anna Hadenius
FörvaltningschefGustaf Landahl
Avdelningschef

Sammanfattning

Staden har fått *Regional cykelplan för Stockholms län* på remiss från Tillväxt och regionplaneförvaltningen, Region Stockholm. Miljö- och hälsoskyddsnämnden har fått möjlighet att lämna synpunkter på planen till kommunstyrelsen senast den 12 mars.

Regional cykelplan för Stockholms län är en revidering av den nu gällande cykelplanen från 2014. Det övergripande målet i den reviderade planen är att andelen cykelresor som görs i Stockholms län ska öka från nuvarande 7 % till 20 % år 2030. Insatserna kommande år föreslås fokusera på följande delområden:

- cykelinfrastruktur,
- trafikinformation,
- kommunikation och kampanjer,
- kombinationsresor, samt
- folkhälsa.

De regionala cykelstråken ska fortsätta byggas ut och förbättringar av drift och underhåll föreslås.

Miljöförvaltningen är positiv till den regionala cykelplanen för Stockholms län. Förvaltningen instämmer i att arbetet behöver skalas upp för att målet om 20% cykelresor år 2030 ska kunna nås. Stadens arbete med cykelfrämjande åtgärder ligger nära det som föreslås i planen, och förvaltningen är positiv till att arbetet skalas

upp i regionen och ser gärna att fler kommuner och andra aktörer samverkar i detta kommunöverskridande arbete. Förvaltningen anser att planen lyfter de viktigaste frågorna för att skapa förutsättningar för ett förbättrat regionalt cykelvägnät och en ökad andel cykelresor. Förvaltningen anser även att en rad kompletteringar bör genomföras i Cykelplanen och genomförandevägledningen för att nå upp till god kvalitet i linje med dokumentets strategiska karaktär.

De kompletteringar som förvaltningen lämnar i detta tjänsteutlåtande syftar till att öka möjligheterna att nå målet om 20% cykelresor år 2030, särskilt med bakgrund av att andelen cykelresor inte ökat sedan den nu gällande cykelplanen antogs år 2014.

Bakgrund

Staden har fått *Regional cykelplan för Stockholms län* på remiss från Tillväxt- och regionplaneförvaltningen, Region Stockholm. Miljö- och hälsoskyddsnämnden har fått möjlighet att lämna synpunkter på planen till kommunstyrelsen senast den 12 mars.

År 2014 lanserades regionens första regionala cykelplan som bland annat pekade ut ett regionalt cykelvägnät. Den arbetades fram i samverkan mellan Trafikverket, Länsstyrelsen, Stockholms läns landsting, kommunerna i Stockholms län samt ett antal intresseorganisationer.

Den nya reviderade cykelplanen har tagits fram av Tillväxt- och regionplaneförvaltningen och ska ersätta den tidigare. Det övergripande målet i den nya cykelplanen är oförändrat. Cykelresor ska stå för 20 procent av alla resor år 2030. Målet är sedan 2018 även ett av delmålen i RUFS 2050 (Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen). Målet innebär en kraftig ökning av cykelresor jämfört med situationen år 2019 då 7 procent av alla resor i regionen utgjordes av cykelresor. Arbetet för fler cykelresor föreslås skalas upp och satsningar görs på högkvalitativ cykelinfrastruktur såväl som mjuka åtgärder för att motivera fler befolkningsgrupper att cykla.

För att nå den uppsatta målbilden har fem strategiska insatsområden identifierats:

Cykelinfrastruktur: Det regionala cykelnätet byggs ut och upprätthålls. Dessa åtgärder syftar till att skapa grundläggande förutsättningar för att möjliggöra regional cykling och är därför centralt för att nå målet.

Trafikinformation: Trafikinformation bidrar till att göra cykelresan smidigare, smartare och säkrare och är ett område med stor utvecklingspotential både före, under och efter resan

Kommunikation och kampanjer: marknadsföring av cykling på ett enhetligt sätt i regionen för att ge god utväxling på investeringar och samtidigt stärka cykelkulturen med syfte att locka fler att cykla.

Kombinationsresor: göra det enklare att kombinera cykel med kollektivtrafik och på så sätt öka resmöjligheterna i relationer där cykeln har svårt att ensam utgöra ett attraktivt alternativ

Folkhälsa: Att koppla samman folkhälsa och cykling kan ge synergier som bidrar till både ett ökat välmående och positiva effekter för cyklingen länet.

Det föreslagna regionala cykelvägnätet utgörs av cirka 800 km cykelstråk och planen beskriver lämpliga utformningskriterier för de regionala cykelstråken. Utöver insatsområdena och beskrivning av cykelstråkens utformning, redogör även planen för ansvariga aktörer och finansiering av arbetet med regionala cykelstråk. Planen beskriver även olika målgrupper av cyklister och typer av cykelresor och vilka möjligheter och utmaningar som finns för att främja dessa.

Planeringsunderlaget *Vägledning för genomförande av regional cykelplan* är ett friliggande dokument kopplat till cykelplanen som fungerar som ett stöd för planerare som arbetar med cykelutveckling i länet. Vägledningen ska ge stöd vid såväl genomförandet av den regionala cykelplan som planering av annan cykelinfrastruktur och andra typer av cykelfrämjande åtgärder. Vägledningen fokuserar på delarna Utformningsstandard för regionala cykelstråk, Cykelparkering, Trafikinformation och Kommunikation.

Cykelplanens dokument läggs som bilagor till tjänsteutlåtandet. Kartunderlaget för cykelstråken finns på:

<https://www.sll.se/verksamhet/Regional-utveckling/strategier-ochplaner-inom-regional-utveckling/det-regionalacykelkansliet2/regional-cykelplan/>

Förvaltningens synpunkter och förslag

Miljöförvaltningen är positiv till den nya regionala cykelplanen för Stockholms län. Förvaltningen instämmer i att arbetet för att få fler att cykla behöver skalas upp rejält om cykelmålet för 2030 ska uppnås. Detta behov blir särskilt tydligt mot bakgrund av att andelen resor i länet som gjordes med cykel år 2019 är oförändrat jämfört med andelen år 2015. Både år 2015 och 2019 utgjorde cykelresor 7 procent av alla resor enligt resevanundersökningen.

Förvaltningen anser att de satsningar som planen föreslår är viktiga för att skapa förutsättningar för ett regionalt cykelvägnät och att planen med nedanstående förslag till ändringar och kompletteringar kan bidra till att nå målet om att 20% av alla resor år 2030 görs med cykel.

Planen visar på en bra och nödvändig balans mellan dels så kallat hårda åtgärder, såsom utbyggda cykelbanor och förbättrat underhåll, och dels mjuka åtgärder, som att med kampanjer och information få svårnådda målgrupper att börja cykla mer. Förvaltningen anser även att cykelplanen på ett tydligt sätt beskriver ansvarsfördelning och betonar vikten av samarbete mellan olika aktörer för ett ändamålsenligt genomförande.

Samtidigt anser förvaltningen att en rad kompletteringar behövs för att skärpa dokumentets strategiska tyngd. Detta motiveras inte minst av att cykelandelen inte har ökat i den utsträckning som 2014 års Cykelplan avsåg, vilket ställer högre krav på utformningen av den reviderade Cykelplanen.

Förvaltningens synpunkter redovisas uppdelat på *Regional Cykelplan i Stockholms län*, planeringsunderlaget *Vägledning för genomförande av regional cykelplan*, samt *Kartunderlag för det regionala cykelvägnätet*.

Regional cykelplan i Stockholms län

Övergripande: analys av orsak till utebliven ökning av cykelandel

Det saknas en analys av varför regionen inte lyckats med att öka andelen cykelresor sedan den nuvarande cykelplanen beslutades 2014, samt vilka åtgärder som krävs för att nå målet om 20% till år 2030. Det saknas överlag en tydligare strategi. Målen är identiska som målen 2014, men inga tydliga extra åtgärder föreslås för att uppnå 20%-målet.

Med anledning av att cykelandelen inte ökar och klimatutsläppen från vägarbetet fortsätter i fel inriktning, är en möjlig slutsats att det behöver genomföras andra eller ytterligare åtgärder. Frågor som behöver besvaras är ”Hur behöver kommunerna i regionen samordna och skala upp sina insatser för att klara målet?”, ”Hur ser vägen dit ut, behövs nya funktioner eller resurser?”

Övergripande: tydligare strategi för att uppnå mål

Som strategin är utformad i nuläget finns ingen tydlig väg med delmål/ etapper och åtgärdsförslag som tydligt bemöter detta. Här behövs fler konkreta åtgärdsförslag som visar hur kommunerna och väghållarna ska nå upp till målen.

Exempel på funktioner/ arbetssätt som behöver förtydligas:

- 1) Definiera en färdplan för utbyggnad av samtliga stråk enligt planen, med utpekade ansvar för respektive kommun
- 2) Definiera vilken typ av samordning som behövs mellan kommunerna för ett effektivare regionalt samarbete
- 3) Kontrollfunktion som säkerställer att standarder följs

Kombinationsresande (s16)

Den Regionala cykelplanen framhåller att kombinationsresande med cykel, tåg och sjöfart är viktiga. Planen utelämnar dock tydliga inriktningar och berörda aktörer i regionen. Utöver tåg och sjöfart bör även bussar, tvärbana och tunnelbana inkluderas i utredningsunderlaget för ett attraktivt och sömlöst kombinationsresande. Om cyklingen ska underlättas och öka behöver en regional samordning ske med ansvariga för kollektivtrafiken i regionen, SL och dess underleverantörer. För kranskommuner på längre avstånd från målpunkterna är möjligheterna att ta cykel i kollektivtrafiken mycket viktiga för att främja ett kombinationsresande.

Investeringsbehov, förtydliganden (s22)

Den regionala cykelplanen konstaterar att god infrastruktur kostar. Här finns tydliga fördelar med att framhålla de kostnads-/ nyttoanalyser som genomförts för cykelinfrastruktur för att nyansera frågan och underlätta för kommuner att motivera nya projekt.

Studier visar att investeringar i cykelinfrastruktur ger pengar tillbaka till samhället när folkhälsonyttan räknas in. I en studie från 2020 genomfördes exempelvis en sådan analys i Danmark i samarbete med Lunds- och Queenslands universitet. I studien beräknades en nytta för samhället á 1,60 kr per cyklad kilometer, vilket kan jämföras med kostnaden för infrastruktur för biltrafik som kostar 1,50 kr per kilometer. Faktorer som undersöktes var kostnader för bland annat luftföroreningar, klimatförändringar, resväg, buller, vägslitage, hälsa, olyckor och trängsel i Köpenhamn. (<https://www.lu.se/artikel/forskare-sex-ganger-dyrare-om-du-valjer-bilen>)

Istället för att konstatera, som i Cykelplanen, att cykelinfrastruktur kostar pengar, skulle det vara mer effektivt att framhålla det som en investering. Detta då cykelinfrastruktur för kommunen innebär en tydlig ROI (Return On Investment) när folkhälsoaspekterna räknas in.

Ett annat angreppssätt för att visa nyttan gjordes i Stockholm genom att räkna på den totala potentialen. Cykelfrämjandet tillsammans med Cykelkansliet på Region Stockholm kom fram till att, om vi

skulle nå målet om att cykelresor utgjorde 20% av alla resor i regionen år 2030, skulle det innebära att man sparade 149 människoliv per år. (<https://cykelframjandet.se/wp-content/uploads/2019/05/cyklingens-halsoeffekter-i-stockholms-lan-2030-heat-pm-2019-05-10.pdf>)

Nationell plan och länsplan för transportinfrastruktur (s22)

Cykelplanen anger att grundprincipen är att statliga och kommunala väghållare finansierar cykelplanens genomförande. Hur stor budget som behövs för genomförande av föreslagen cykelplan saknas dock. Ett tydliggörande kring budget och kostnad är viktigt för att genomförandet ska bli så bra som möjligt. Förslagsvis kan en andel av infrastrukturbudget gå till arbete med genomförande av regionala cykelplaner. Ett konkret exempel är att Nederländerna nationellt utgår från att avsätta ca 3% av den totala infrastrukturbudgeten eller 30 euro per capita och år.

Andra finansieringsformer (s23)

Stadsmiljöavtalen pekas ut som en bra grund för medfinansiering för cykelåtgärder. Stadsmiljöavtal är ett statligt stöd för hållbara stadsmiljöer, där bland annat cykelåtgärder kan beviljas medfinansiering. Här bör regionala cykelkansliet verka för en samordning samt ge stöd åt kommuner för att snabba på genomförandet av cykelplanen.

Förvaltningen anser vidare att cykelplanen ska verka för en hårdare styrning av medfinansiering – endast projekt som visar att de uppnår/bygger enligt standard bör få medfinansiering. Det skulle höja kvaliteten för de insatser som görs med stöd av regionen.

Sopsaltning (s26)

Cykelplanen lyfter fram sopsaltning som ett sätt att förbättra drift- och underhåll av cykelbanorna, och beskriver även processen. Det saknas dock ett tydligt krav på hur den gemensamma sopsaltningen ska skötas regionalt. Det bör finnas en beskrivning av vad som avses med god kvalitet och ett enhetligt genomförande regionalt. För att standarden över kommungränserna ska vara enhetlig bör planen förorda detta för regionens väghållare.

Byggskede (s27)

Ombyggnationer innebär idag ofta att väghållare begränsar framkomligheten för cykel, på ett sätt som inte är godtagbart för regionala cykelstråk. Här bör planen förorda krav istället för rekommendationer. En bra utgångspunkt finns redan i cykelplanens beskrivning av att omledningar ska sträva efter att hålla permanent standard.

Prioriterade resor

I Cykelplanen under kapitel 4 förs ett resonemang om vikten av breddcykling, det vill säga cykling för flera olika ändamål och grupper för att nå upp till målet om 20 procents cykelandel. Detta är även viktigt för att reducera utsläppen från motortrafiken där fritidsresorna står för den största andelen utsläpp.

Prioriteringsvägledningen sätter dock ett primärt fokus på arbetsresor vilket är positivt men inte tillräckligt om vi ska bredda attraktiviteten för cykling för alla typer av resande. För att stärka andelen fritidsresor på cykel är det även viktigt att större betoning läggs på tvärförbindelser och radiella stråk längre ut i regionen, t.ex. kranskommuner så att det är enkelt att ta sig till och från handelsplatser, målpunkter för fritidsaktiviteter och dylikt. Att betona en sådan prioritering i Cykelplanen skulle med sannolikhet öka chanserna för kommuner att söka och få medfinansiering för den typen av infrastrukturprojekt. Vilket i sin tur skulle kunna höja attraktionsvärdet för cykling på fritiden.

Stadens cykelfrämjande arbete

Stockholm stad arbetar aktivt och på många fronter för att fler ska välja cykeln som transportmedel i staden. Detta arbete beskrivs till stor del i stadens egna Cykelplan. Cykelplanen är en del av stadens Framkomlighetsstrategi där flera mål är direkt kopplade till att cykelresor ska bli ett vanligare resesätt bland stadens medborgare. Till exempel anges i framkomlighetsstrategin ett mål om att 15% av alla resor i rusningstid år 2030 ska vara cykelresor. Stadens arbete för att främja cykelresor stämmer i flera delar väl överens med de insatser som föreslås i regionens cykelplan. Exempel på kommunikationsinsatser som är i linje med det som Regionens cykelplan föreslår är projekten ”Cykelvänligast” där företag och organisationer uppmuntras och stöttas i att göra sin arbetsplats cykelvänlig. Ett annat exempel är det arbete som görs för att få fler medborgare att cykla under vinterhalvåret.

Med det nya miljöprogrammet för åren 2020-2023 tog staden beslut om målet att bli fossilbränslefritt år 2040. Förvaltningen anser att arbetet för en ökad andel cykelresor inom staden och regionen är en viktig del i arbetet att nå målet om en fossilbränslefri stad år 2040.

Vägledning för genomförande av regional cykelplan

Förvaltningen anser att vägledningen i stora delar är ett bra och nödvändigt dokument som bör användas av kommunerna i deras planering och cykelfrämjande arbete. Det är positivt att vägledningen lyfts ut som ett eget dokument så att cykelplanen får en mer övergripande inriktning medan vägledningen bryter ut det mer tekniska kring utformning samt kraven som ska gälla. I vägledningen finns flera centrala avsnitt som är viktiga att nå ut med till samhällsbyggare och underhållsavdelningar på

kommunerna. Hit hör t.ex. avsnittet om skötsel och underhåll av regionala cykelnätet.

Förvaltningen anser dock att det finns behov av flertalet kompletteringar för att vägledningen ska få en större strategisk tyngd. Nedan följer förvaltningens synpunkter på vägledningen.

Ska-krav istället för bör-krav, övergripande i Cykelplan och Vägledning

Den regionala cykelplanen är ett strategiskt dokument som ska avgöra inriktningen för utformningen av regionens viktigaste och mest trafikerade cykelstråk. Det är att jämföra med trafikleder och motorvägar för biltrafiken.

I såväl vägledningen som Cykelplanen beskrivs att åtgärder ”bör” eller ”ska” utföras på ett visst sätt, inte minst vad gäller utformning av cykelvägnätet. I grunden handlar det om skillnaden mellan rekommendation och krav. Rekommendationer riskerar att inte efterföljas, medan krav har större tyngd i utformningen. Förvaltningen anser att ett antal bör-krav behöver omformuleras till ska-krav.

Exemplen på bör- och ska-krav som ges nedan gäller för vägledningen, men den övergripande synpunkten om ska-krav gäller även för Cykelplanen. Cykelplanen hänvisar till formuleringar i vägledningen och bör därmed påverkas av nedanstående synpunkter för den senare.

Det finns i vägledningen en inkonsekvent användning av bör- och ska-krav. I exemplet ”siktkrav” används bör- och ska-krav inkonsekvent i samma avsnitt. Där är formuleringen först att de regionala cykelstråken bör utformas enligt siktkraven i VGU, varefter det skrivs att det innebär att cyklisten alltid ska ha en siktsträcka på minst 35 meter. Ska-krav är att föredra i samtliga fall för att undvika missförstånd och bristande tillämpningar i utformningen. Se nedan för fler exempel.

På flera håll i regionen finns tydliga exempel på riskerna som finns med att endast använda ”bör-krav”, då trafikhållare och kommuner då ofta väljer den enklaste lösningen där cykeltrafik bromsas eller stängs av. För att underlätta och vara en tydlig inriktning för kommuner och väghållare i regionen behöver dessa formuleras som ska-krav. Cykelplanen kan jämföras med regionala bussplanen där det finns tydliga definitioner av bör- respektive ska-krav där ska-krav markeras i fetstil för att minimera riskerna för trafikfarlig utformning av väghållarna.

Genomgripande i vägledningen identifieras trafiksäkerhetsrisker där bör- krav behöver formuleras om till ska- krav. Exempel ur Vägledningen i behov av korrigering:

- Separering mellan cyklister och fotgängare (s9)
- Beläggning i asfalt (s14)
- Passage av busshållplats (s15)
- Siktkrav enligt VGU (s15)
- Belysning (s15)
- Anslutande gator med väjningsplikt (s17)
- Hastighetssäkring för korsande bilväg (s17)
- Placeringen av regionala cykelstråk intill skymda in- och utfarter (s18)
- Drift och underhåll, underhåll av ytstruktur samt enhetlig sopsaltning vintertid (s22-23)
- Storlek på minsta tillåtna varningsmärken (s31)
- Placering av vägskyltar och stolpar (s31)

Dessa villkor är förutsättningar för en god framkomlighet och trafiksäkert beteende. Generellt är ska-krav lämpligare i de fall där en bristande utformning annars skulle leda till trafiksäkerhetsrisker. Utgångspunkten för dessa villkor finns i Cykelplanens ansats (s 24):

- Cyklisten ska kunna hålla sin önskade hastighet
- Cyklisten ska kunna möta andra cyklister på ett säkert sätt
- Cyklisten ska kunna köra om på ett säkert sätt

Utformning av regionala cykelstråk (s5)

I vägledningen pekas det ut olika typer av standarder för utformning av de regionala cykelstråken. Dessa benämns som ”lägre” respektive ”högre” standard. Utöver att ordval som ”lägre standard” på grund av sitt rent språkliga signalvärde borde ersättas med ”grundläggande standard” eller liknande, finns även en rad bör-krav som med fördel bör formuleras som ska-krav för ökad tyngd.

I riktlinjerna för den så kallade lägre standardnivån finns utformningsförslag som riskerar att leda till konflikter och trafiksäkerhetsproblem mellan fotgängare och cyklister. I vägledningen anges en undantagsregel för cykelbana intill gångbana. Där anges att gångbana kan användas som omkörningsfil vid låga flöden vilket i praktiken skulle innebära omkörning på höger sida. Detta är inte endast en trafik- och säkerhetsrisk utan strider även mot gällande trafikregler i trafikförordningen avseende omkörning och regler om heldragen linje. Planering av regionala cykelstråk som uppmuntrar till och oundvikligen riskerar att medföra konflikter mellan trafikslag bör uteslutas och ersättas med trafiksäkra alternativ.

Det finns många exempel på hur undantagsregler tidigare ibland blir till huvudregler. Som illustrativt exempel kan ”rumble strips” nämnas. Rumble strips är tjocka linjer som målas tätt tvärs över cykelbanan i syfte att minska hastigheten för cyklande, och som i vissa fall har överanvänts som metod på ett sätt som missgynnar framkomligheten. Rumble strips nämns som ett dåligt exempel i cykelplanen och istället föreslås bättre anpassade korsningar och framkomlighet, vilket förvaltningen välkomnar. Samma princip bör gälla även vid övriga ovan angivna exempel.

Nivåskillnader (s10)

Nivåskillnader rekommenderas inte utifrån säkerhetsaspekter i vägplanen. I föregångsländer som Köpenhamn och Nederländerna är denna utformning dock vanlig då det förbättrar framkomligheten. I observationsstudier framgår det att nivåskillnader underlättar för trafikanter att hålla sig till rätt yta. Samtidigt som det precis som i cykelplanen innebär en viss ökad säkerhetsrisk när kanten är dold, exempelvis vintertid.

För de regionala cykelstråken är framkomlighet och hög medelhastighet en tydlig faktor som skulle bidra till högt nyttjande. Av denna anledning bör inte nivåskillnader uteslutas som ett alternativ där förutsättningarna finns. Ett alternativ skulle kunna vara att kombinera nivåskillnader med olika beläggning för att markera övergången och minska riskerna. Som vägplanen framhåller minskar också risken när hindret/ kanten går längs med banan då det är enklare för cyklisten att upptäcka hindret och anpassa sin position i körbanan.

Trafiksignaler (s20)

Trafiksignaler behöver anpassas för cykeltrafik på ett enhetligt sätt i hela regionen för smidig framkomlighet. Detektering bör utvidgas i regionen för att minska antalet onödiga stopp och även här kan börkrav i fallet med stoppknapp formuleras som ska- krav.

I fall där det är trafiksäkert kan även cyklister ledas till höger om ordinarie trafikljus med väjningsplikt gentemot gående, för att öka framkomligheten. För att minimera konflikt med gångtrafikanter behöver de i dessa fall separeras på ett säkert sätt, t.ex. med tydligt markerade vänttor. Staden har flera exempel där detta redan tillämpas för att underlätta framkomligheten. Regionen kan förslagsvis ha rollen att samordna insatser med kommunerna för att utveckla en enhetlig funktion och utformning.

Regionen bör även växla upp utredningen för undantagsregler för högersväng. Flera europeiska städer har infört det med positivt resultat. Med samordning av regionen kan det påskyndas i samarbete med exempelvis Stockholms kommun som bereder frågan sedan tidigare.

I fallet med trafiksignaler lyfter vägledningen att stolpar oftast placeras i cykelbanan och att de bör läggas vid sidan av. Även detta är ett tydligt framkomlighets- och säkerhetsproblem som istället borde vara ett ska-krav för cykelstråk.

Cirkulationsplatser (s21)

Vägledningen framhåller att det finns säkerhets- och framkomlighetsrisker med cirkulationsplatser för cyklister. Det finns dock ingen tydlig rekommendation eller vägledning för hur projekt ska ta hänsyn till regionala cykelstråk vid anläggning av nya cirkulationsplatser. Här bör tydliga konsekvensbeskrivningar vara ett krav som säkerställer god framkomlighet. Förvaltningen är positiv till att hämta utformningsförslag från exempel utomlands, såsom vägledningens exempel från Nederländerna.

Cykelservice (s25)

I avsnittet om cykelservice nämns förslag på tillgång till cykelpump i hela regionen. Här är det viktigt att förtydliga att kommuner investerar i utrustning som fungerar för moderna cyklar samt håller enhetlig standard. De cykelpumpar som finns idag, framförallt i Stockholms kommun, är endast avsedda för två av tre ventiltyper (Dunlop och Schraeder), varmed de saknar stöd för den allt vanligare typen Presta.

Tydliga riktlinjer om utformning av cykelservice är ett viktigt underlag för kravställande för kommuner som investerar i dessa åtgärder. Här skulle enhetlig standard kunna föreslås i cykelplanen.

Förebyggande av trafikförseelser och framkomlighet

Vägledningen är en bra strategisk grund för hur cykelinfrastrukturen kan utformas för att i möjligaste mån undvika trafiköverträdelser. Förslag på åtgärder som skulle kunna lyftas fram är t.ex. omdirigering av cykeltrafik vid signalljus, där cykeltrafik kan ledas till höger om trafiksignal och ersättas med väjningsplikt vid behov. Ett annat exempel är att i regionen verka för att tillåta högersväng mot rött. Stockholms stads trafikkontor har utrett högersväng mot röd trafiksignal för cyklister, något som förekommer i bland annat Danmark, Tyskland och Nederländerna. Erfarenheterna är goda – det har visat sig att det förbättrar framkomligheten utan att påverka trafiksäkerheten negativt.

Varken Cykelplanen eller Vägledningen nämner några förslag på hur det förebyggande arbetet mot trafikförseelser kan åtgärdas med hjälp av välfungerande cykelinfrastruktur. Förvaltningen anser att den bör kompletteras med detta.

Kartunderlag för det regionala cykelvägnätet

Enligt kartunderlaget föreslås ett av utredningsstråket gå genom Älvsjöskogen, vilket är ett av stadens naturreservat. I dagsläget

finns det cykelinfrastruktur i utredningsstråkets närhet i form av en belyst grusväg som går längs med stambanan. Om denna ska uppgraderas på något sätt, t.ex. genom breddning/asfaltering, så behöver det prövas genom att man söker dispens/tillstånd från reservatsföreskrifterna.

Ett annat cykelstråk föreslås utvecklas längs väg 260 vid Skrubba-Flatenområdet. Båda sidor av väg 260 har höga naturvärden, och skyddsåtgärder och/eller kompensationsåtgärder kan därför bli aktuella vid utveckling av cykelstråket. Väster om väg 260 ligger Flatens naturreservat, och för att undvika intrång i reservatet anser förvaltningen att man i första hand utreder möjligheten att dra cykelbanan på östra sidan av väg 260.

Bilagor

Bilaga 1. Regional cykelplan, remissversion

Bilaga 2. Regional cykelplan, genomförandevägledning