

Sammanfattning

Resor med cykel ska utgöra minst 20 procent av alla huvudresor i stockholmsregionen år 2030. Det är målbilden för detta förslag till regional cykelplan som tagits fram i ett samverkansprojekt mellan Trafikverket, Stockholms läns landsting, Länsstyrelsen i Stockholms län och länets kommuner. Planen ger en rad förslag till åtgärder för hur den regionala infrastrukturen för cykel ska byggas ut på ett enhetligt sätt och skapa framkomliga, gena, säkra och trygga cykelstråk för arbetspendling i hela länet.

Nu vidtas åtgärder på många håll för att flytta över bilresor till resor med kollektivtrafik, gång och cykel. Genom att skapa goda förutsättningar med bra infrastruktur för cykling och en hållbar bebyggelseutveckling blir det mer attraktivt att välja cykel för arbetspendling.

Resande med cykel idag är cirka fem procent av allt resande, men det finns goda möjligheter att öka cyklandet, speciellt om man skapar bättre förutsättningar för cykelpendlarna. Två tredjedelar av arbetspendlarna i Stockholms län har kortare än 14 km till arbetet och skulle kunna cykla till och från arbetet eller en del av vägen. Eftersom det finns en stark koppling mellan antalet cyklister och kvaliteten på infrastrukturen för cyklande förordar planen att de regionala cykelstråkens standard grundas på samma principer som motortrafikens.

Mål för regionalt cykelvägnät

Cykelplanens övergripande mål om 20 procent resor med cykel i länet bryts ner i delmål:

- ▶ Det finns ett sammanhängande regionalt cykelvägnät



- ▶ Det är enkelt och tidseffektivt att arbeta pendla med cykel
- ▶ Det är säkert och tryggt att arbeta pendla med cykel
- ▶ Det är enkelt att kombinera kollektivtrafikresande med att cykla
- ▶ Regional och lokal cykelplanering överensstämmer och samverkar

Målären varierar, men slutmålet för planen är 2030. Dessutom ska det 2018 finnas en plan och strategi för hur cykelstråk för rekreation och turism ska utvecklas i länet.

Utbyggda, framkomliga och säkra stråk

Det viktigaste förslaget till åtgärd i planen är att bygga ut de regionala cykelstråken så att ett sammanhängande cykelvägnät med god framkomlighet skapas. Det handlar om 72 utpekade stråk med en sammanlagd längd av 825 kilometer. 11 av dessa stråk är s.k. utredningsstråk som kräver vidare utredning. För att uppnå målet om att det regionala cykelvägnätet ska vara fullt utbyggt år 2030 krävs att cirka 55 km cykelbana byggs ut och om varje år. I de stråk som har pekats ut finns en betydande regional arbetspendling och potential för ökad cykelpendling. En första åtgärd bör vara att anlägga cykelinfrastruktur längs avsnitt som går i blandtrafik och på sträckor där cykelinfrastruktur saknas.

Planen föreslår också en gemensam utformningsprincip för det regionala cykelvägnätet. Principen behövs för att uppfylla funktionen om en effektiv arbetspendling på cykel och för

att skapa en enhetlig utformning i hela länet. Den är också nödvändig för att kunna analysera behov av åtgärder vid utbyggnad. Principen omfattar förslag till lägsta standard för bland annat bredd, beläggning, belysning och separering från gående.

Vägvisning är också en viktig faktor. Förutom att visa vägen till målpunkter så markerar vägvisningen även att här finns ett kontinuerligt, prioriterat cykelstråk. Skyltningen är dessutom en marknadsföringsfaktor för ökad cykling.

Singelolyckor är den avgjort vanligaste olycksypen och drygt 40 procent av cyklisternas singelolyckor beror på bristande drift. Cykelplanen förordar därför rutiner för drift och underhåll med en lägsta standard, även för vintercyklande.

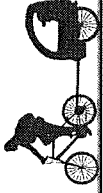
Fler kombinationsresor

För att göra det möjligt för pendlare att cykla en del av vägen och sedan byta till kollektivtrafik krävs attraktiva parkeringsanläggningar vid viktiga bytespunkter. Parkeringarna är i allmänhet överbelastade idag, men det pågår arbete för att uppgradera dem. Nya inventeringar bör göras av kommunerna så snart som möjligt.

Andra alternativ för att förändra kombinationsresor är att utveckla ett regionalt hyrcykelsystem och öka möjligheterna att ta med cykel på tåg och båt.

”Vi gör det tillsammans”

Cykelplanen har tagits fram inom ramen för EU-projektet SATSA II och har utformats



genom att antal workshoppar med kommuner, intresseorganisationer och regionala aktörer i länet. Kostnaden för att bygga ut det regionala cykelstråken i hela länet till lägsta godtagbara standard uppskattas till 2,2 miljarder kronor. Den regionala cykelplanen ska fungera som ett underlag till den regionala och kommunala planeringen både för infrastruktur och för bebyggelse.

Cyklister på de regionala cykelstråken ska inte märka att de passerar väghållargränser. Eftersom planen inte har en ensam ägare med mandat att genomföra alla föreslagna åtgärder krävs ett systematiskt samarbete mellan alla väghållare. Trafikverket har ansvaret som regional samordnare att stödja och koordinera länets parter i frågor som rör finansiering av stråkens utbyggnad. Kommunernas ansvar bör vara att förankra en egen flerårig satsning på cykelinfrastruktur på hemmaplan och prioritera medel till detta.

För att följa upp genomförandet sammanställer Trafikverket varje år ett regionalt cykelbokslut med underlag från kommunerna. Likaså fortsätter den samverkan som byggts upp inom projektet SATSA II Regional cykelstrategi genom årliga nätverksträffar för alla berörda.