



Kommunstyrelsen

Remissvar avseende regional cykelplan

Ärende

Tillväxt- och regionplaneförvaltningen på Region Stockholm fick 2019 i uppdrag att revidera den regionala cykelplanen från 2014. Processen för revideringen inleddes under hösten 2019 och resultatet av detta arbete är nu på remiss. Remisstiden sträcker sig till den 16 april 2021. Danderyds kommun har beviljats anstånd till 3 maj 2021.

Den reviderade planen är uppdelad i flera olika delar med delvis olika syften. Planen innehåller bland annat en beskrivning om planen och målet om ökad cykling, strategiska inriktningar för att nå målet och en redovisning av det utpekade regionala cykelvägnätet.

Det övergripande målet är att till 2030 ska cykelresorna utgöra 20 procent av alla resor i länet. Detta mål togs fram till den första regionala cykelplanen 2014 och är sedan 2018 ett av delmålen i RUFSS 2050.

För att nå målet om 20 procents cykelandel till 2030 har fem strategiska insatsområden identifierats: cykelinfrastruktur, kommunikation och kampanjer, trafikinformation, smidiga kombinationsresor samt folkhälsa.

Den regionala cykelplanen pekar ut ett regionalt cykelvägnät med prioriterade cykelstråk som binder ihop viktiga målpunkter i länet. De regionala cykelstråken ska hålla genomgående hög standard för att fungera som ett slags motorväg för cykel. Planen beskriver funktion och utformningsprinciper för de regionala cykelstråken.

Kommunledningskontorets förslag till beslut

Kommunstyrelsens beslut

Kommunstyrelsen beslutar att överlämna tjänsteutlåtande daterat 2021-04-12 till Region Stockholms Tillväxt- och regionplaneförvaltning som svar på remissen.



Staffan Lind

Kommunledningskontorets yttrande

Kommunledningskontoret gör samma bedömning som tekniska nämnden och tekniska kontorets yttrande, vilket går att läsa i sin helhet nedan.

”Danderyds kommun ingår i det kommunövergripande samarbetet Stockholm Nordost (StoNo) bestående av kommunerna Danderyd, Norrtälje, Täby, Vallentuna, Vaxholm och Österåker.

I nordostkommunernas vision för åren 2010 till 2040 tas ställningstaganden gällande sektorns framtida transportsystem. Nordostkommunerna verkar gemensamt för bland annat:

- Ökad tillgänglighet i nordostsektorns transportsystem.
- Ökad kapacitet i nordostsektorns transportsystem.
- Ökad kollektivtrafikandel och minskad belastning på vägtrafiknätet för att begränsa klimatpåverkande utsläpp.

Dessa intentioner är vägledande för hur Danderyds kommuns transportinfrastruktur och kollektivtrafik ska utvecklas.

Stockholm Nordost utarbetar ett gemensamt yttrande som svar på remissen. Utöver det som tas upp i det kommungemensamma yttrandet vill Danderyds kommun yttra eget svar.

Tekniska kontoret har mottagit rubricerat samråd och yttrar sig i egenskap av väghållare för allmänna vägar inom kommunen och ansvarig för kortsiktig planering av det samlade transportsystemet inom kommunen.

Det övergripande målet är att till 2030 ska cykelresorna utgöra 20 % av alla resor i länet. För att nå målet om 20 procents cykelandel 2030 har fem strategiska insatsområden identifierats: cykelinfrastruktur, kommunikation och kampanjer, trafikinformation, smidiga kombinationsresor samt folkhälsa.

Som helhet tycker Tekniska kontoret att förslaget till regional cykelplan har många goda ambitioner med beskrivna strategier för ökad cykling, att främja cykling hos olika målgrupper och för olika resor, genomförande och uppföljning. Tekniska kontoret har följande synpunkter på förslag enligt nedan.

Cykelinfrastruktur

I förslaget har de regionala cykelstråken pekats ut för att binda ihop viktiga regionala målpunkter. De föreslagna regionala cykelstråken inom Danderyd ska ansluta till de övriga regionala stadskärnorna Täby Centrum-Arninge, Sollentuna, Solna och centrala Stockholm. Sedan den första regionala cykelplanen lanserades 2014, återstår fortfarande behov av nya cykelanslutningar och standardhöjningar i Danderyds kommun för att nå



Staffan Lind

målsättningen om ett utbyggt regionalt cykelvägnät till 2030. Tekniska kontoret anser att det även är viktigt att knyta ihop Danderyds kommun och kranskommuner med tvärförbindelser som skapar nya möjligheter för cykelpendling. Gällande cykelstråk mellan Danderyds kommun och Sollentuna över Edsviken, vill tekniska kontoret att regionen ska utreda andra alternativ än regionens tidigare förslag på ”cykelbro” över Edsviken.

Majoriteten i Danderyd motsätter sig en cykelbro över Edsviken samt önskar att planering för cykeltrafik med bro över Edsviken tas bort från framtida planering. (Tilläggsyrkande enligt Beslut TN 2021-03-24, §28 - Remissvar Regional cykelplan)

Cykelstråken som sammanfaller med det utpekade Edsvikenstråket är ett regionalt cykelstråk som sträcker sig längs Edsbergsvägen, mellan Sollentunavägen och Enebybergsvägen. Trafikverket har länge planerat för en ny gång- och cykelväg utmed väg 262, mellan Danderyd och Rösjön, som är ett prioriterat stråk i länsplanen för regional transportinfrastruktur. Vägplanen fastställdes 2016 och sedan dess har planeringen av bygget av den nya gång- och cykelvägen pågått. Men under 2020 har kommunen fått information om att projektet blir fördröjt på grund av högre kostnader än vad som var ursprungligt beräknat.

Snabbcykelstråk Arninge – Roslagstull längs E18

Ett snabbcykelstråk från Roslagstull till Täby Arninge är av stor betydelse för Danderyd och övriga kommuner i Stockholm Nordost, för att klara framtida krav på utökad infrastruktur. Trafikverket har sedan 2013 tillsammans med Danderyds kommun och Täby kommun utrett möjligheten till detta snabbcykelstråk. Delsträckan Frescati - Mörby centrum har varit med i Trafikverkets förslag till nationell plan. Projektet bortprioriterades av regeringen i den slutligen fastställda planen.

Tekniska kontoret vill framföra vikten av ovanstående cykelstråk och anser att Region Stockholm tillsammans med Trafikverket ska prioritera dessa objekt, som omfattar både framkomlighetsåtgärder och trafiksäkerhetsåtgärder för oskyddade trafikanter i syfte att nå cykelplanens mål.

Utformningsstandard

Det anges i förslaget att de regionala cykelstråken ska hålla genomgående hög standard för att kunna fungera som en typ av ”motorväg” för cykel.

De regionala stråken ska tillgodose följande funktioner:

- 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



Staffan Lind

Tekniska kontoret förstår att en förutsättning för att dessa regionala cykelstråk ska nå sin fulla potential är att de håller den rekommenderade utformningsstandarden och är anpassad för nuvarande och framtida flöden. Det är viktigt att de regionala cykelstråken alltid bör ha gång- och cykelbanor separerade mellan fotgängare och cyklister. Separering är ett enkelt och bästa sätt att minska risken för konflikter mellan dessa trafikantgrupper.

Tekniska kontoret står också bakom regionala mål som satts upp i den regionala cykelplanen, men kommunen instämmer inte i allt avseende ”ska-kraven” i den regionala cykelstråkens utformningsstandard. Kontoret anser att utformningsprinciperna bör anpassas efter de behov som föreligger i varje kommun och cykelstråk.

Vissa delar av den utpekade regionala cykelsträckan i Danderyd är svåra att bredda och kräver intrång på privat mark, dessutom har vissa delar av sträckan kraftiga lutningar.

Runt Danderyds sjukhus är det många fotgängare som rör sig och korsar cykelstråket. Det är också en del kraftiga nivåskillnader, t ex längs Mörbygårdsvägen mellan Danderyds sjukhus, Inverness och Stocksund, där cykelvägen går ner i en sänka.

Utformningen av bytespunkten vid Danderyds sjukhus är en viktig förutsättning för att stärka möjligheterna för regional cykelpendling. Utformningen ska underlätta för byte från cykel till olika kollektivtrafikslag med framkomliga stråk och cykelparkeringar. Cykelstråk och passager ska även underlätta för de som passerar via Danderyd och vidare till andra målpunkter i regionen.

Den befintliga sträckan förbi Danderyds sjukhus har en trång passage längs hela bussterminalen där även många konfliktpunkter mellan fotgängare och cyklister uppstår. Den behöver studeras vidare och det krävs ett samarbete mellan berörda kommuner, regionen och Trafikverket vid utbyggnad längs de statliga vägarna.

Utformningsstandard för korsning anges också i förslaget. Det anges vara viktigt att begränsa antalet stopp och att stopp-tiden minimeras för att cyklisterna ska kunna bibehålla en så jämn hastighet som möjligt. Kommunens terräng är kuperad och en del av de utpekade regionala cykelstråken i Danderyd löper genom en mängd av korsningar. Trots att ett flertal cykelöverfarter har byggts under de senaste åren, kvarstår högt förbättringsbehov vid vissa viktiga korsningspunkter.

Kontoret anser därför att det varken är praktiskt eller ekonomiskt genomförbart att utforma de utpekade regionala cykelstråken i Danderyd



Staffan Lind

exakt så som föreslås, med den höga "motorvägsstandard" som beskrivs i den föreslagna cykelplanen.

Tekniska kontoret anser att en förutsättning för implementeringen av den regionala cykelplanen är en stark samverkan mellan kommuner, regionen och Trafikverket i syfte att lokala förutsättningar tas i beaktande.

Danderyds kommun kan inte ensam vara en nyckelaktör för utformningen och implementeringen av den regionala cykelinfrastrukturen i kommunen. Ett rimligt antagande är att trafiken på de regionala cykelstråken som passerar genom Danderyds kommun kommer att öka framöver i takt med att cykelvägar förbättras och antalet invånare i kommunerna norr om Danderyd ökar.

Med detta i åtanke förordar kommunen att det ska framgå i cykelplanen att regionen tar ett huvudansvar för en rättvis fördelning av insatser för utredningar, investeringar och drift av "hög standard" regionala cykelvägar i Danderyd som till mycket främst gagnar invånare i grannkommunerna i norr.

Prioritering

I prioriteringsvägledningen visar kartan potentiella cykelflöden utifrån ett scenario där alla förvärvsarbetande i länet cyklar den närmaste vägen till arbetet och att cykling är tillåtet på alla vägar. Potentiella cykelflöden längs sträckan mellan Mörby, Danderyds sjukhus och Stocksund anges kunna utgöras av 10 000 – 15 000 cyklister om dygnet och utgående från detta, ska sträckan prioriteras i första hand.

Tekniska kontoret hävdar att prioriteringen ska inte bara synas i kartan utan också ska prioriteras och få reserverade namngivna medel i länsplanen för regional trafiktransportinfrastruktur i Stockholms län. Cykelvägnätets tvärförbindelser mellan kommuner är bristfälligt redan idag och ska prioriteras i syfte att öka cykelns konkurrenskraft gentemot andra färdmedel.

Det är viktigt att tänka på att den regionala cykelplanen sträcker sig fram till år 2030 och att förutsättningarna förändras med tiden. Mycket har hänt med cyklismen de senaste åren och utvecklingen har varit kraftig. Man bör också beakta att om möjlighet ges att resa med ett nytt fordonsslag, kan skapa möjlighet till arbetspendling genom stråk och vägar som idag inte används.

Ekonomiska konsekvenser

Genomförande av den regionala cykelplanen är till stora delar positivt ur flera hållbarhetsaspekter såsom minskad klimatpåverkan och positiva hälsoeffekter, men har även kostnadseffekter för Danderyds kommun.



Staffan Lind

I förslaget anges att länets kommuner är nyckelaktörer för att bygga ut cykelinfrastruktur och få till andra cykelfrämjande åtgärder. Region Stockholm utgör en plattform för samverkansarbetet och fungerar som koordinator och bollplank och bidrar med kunskaper. Trafikverket har framförallt ansvar för att bygga ut och underhålla cykelvägar längs med det statliga vägnätet.

En mindre kommun som har hög belastning på genomfartstrafik riskerar att få oproportionerligt stora kostnader i jämförelse med andra. Finansieringen behöver därför lyftas i ett större sammanhang för största möjliga regionala effekt. Här kan Region Stockholm spela en viktig roll. Region Stockholm måste skapa särskilda insatser i kommande länsplan för att säkerställa att det finns medel för cykelinfrastruktur.”

Johan Lindberg
Kommundirektör

David Grind
Plan- och exploateringschef

Handlingar i ärendet

1. Tjänsteutlåtande, Remissvar avseende regional cykelplan
2. StoNos protokoll, daterat 2021-04-09
3. StoNos remissvar , daterat 2021-04-08
4. Tekniska nämndens beslut 2021-03-24 § 28, remissvar
5. Tekniska kontorets yttrande, daterat 2021-03-10
6. Regional cykelplan för Stockholms län, samrådsversion daterad 2020-11-05
7. Vägledning för genomförande av regional cykelplan, daterad 2020-11-05

Expedieras
Registrator.lsf@sll.se, ange RS 2020-0867