

## Österåkers kommuns remissyttrande på revidering av Regional cykelplan för Stockholms län (RS 2020-0867)

Region Stockholm skickade i januari 2020 ut en remiss på en reviderad regional cykelplan för Stockholms län. Österåkers kommun har tagit del av remissen och skickar härmed kommunens synpunkter.

Den regionala cykelplanen visar på riktningen för cykelplaneringen i länet och pekar ut regionala cykelstråk som ska binda ihop viktiga målpunkter i länet för att bidra till att nå det i RUF5 2050 uppsatta målet om att 20 % av alla resor i länet ska ske med cykel år 2030. I Österåker finns ett regionalt cykelstråk utpekade i planen, Åkersbergastråket, som går mellan Åkersberga centrum och Roslags-Näsby.

Stockholm Nordost skickar in ett kommungemensamt yttrande som svar på remissen. Utöver det gemensamma svaret vill Österåkers kommun lämna ett eget yttrande.

### Dokumentets status och tydlighet

Planen är omfattande och med höga ambitioner gällande de strategiska inriktningsområdena cykelinfrastruktur, trafikinformation, kommunikation och kampanjer, kombinationsresor och folkhälsa där stora insatser behöver göras för att målet om 20 procent cykelandel ska kunna uppnås. Fokus i planen ligger dock till störst del på att beskriva vad som ska uppnås och mindre på hur det ska åstadkommas. Österåkers kommun saknar tydlighet i vilken status den regionala cykelplanen kommer att få när den är antagen. Det gör att det stundvis är svårt att följa med i dokumentet och förstå vad de olika inblandade aktörerna har för roll och uppgift. Det är regionen som tar fram dokumentet och sätter där med villkoren för vilka stråk som ska pekas ut, prioriteringsordning och standard för dessa, men har själva inget ansvar för att bygga ut cykelinfrastrukturen i länet. Ansvar för utbyggnad och finansiering ligger istället på respektive väghållare, det vill säga kommunerna och Trafikverket.

Trots avsnitt om genomförande och uppföljning av planen är det svårt att få en bild av hur långt ansvaret sträcker sig för olika aktörer och vad vi som kommun faktiskt förväntas genomföra till 2030. Hur arbetet ska bedrivas fortsättningsvis efter planens antagande är även det otydligt.

### Prioriteringsordning, utformning och standard

Statusen för befintlig infrastruktur i det regionala cykelvägnätet visar att 20 %

helt saknar cykelinfrastruktur idag. Plockar man bort de sträckor där det enbart är bilväg idag finns inte många sammanhängande stråk norr om Stockholm. Det är även stor skillnad på bilväg och bilväg och längs vissa längre sträckor utpekade i planen gör hastigheten och utformningen av vägen att cykling i princip är helt omöjligt på grund av bristande trafiksäkerhet. Det gäller till exempel stråket längs Vaxholmsvägen som även kommer kunna nyttjas av boende i Österåker. Längre ut på det utpekade regionala cykelvägnätet saknas också ofta alternativa vägar att hänvisa till vilket gör att en stor andel potentiella cyklister förmodligen helt väljer bort att cykla.

Österåkers kommun anser därför att hur stråken prioriteras inte nödvändigtvis bör vara samma för de centrala delarna av regionen som längre ut i regionen då förutsättningarna att överhuvudtaget kunna cykla ser så olika ut. För att cykelandelen ska öka så kraftigt som målet anger behöver fokus läggas på att i första hand bygga cykelinfrastruktur där det idag helt saknas för att möjliggöra för fler att cykla, snarare än att höja standarden på de sträckor som redan har någon form av infrastruktur för cykel. I regionens ytterområden bör effekten av att prioritera sammanhängande stråk som gör det möjligt för fler att cykla rimligen vara större än att öka kapaciteten och höja bekvämligheten där folk redan kan cykla idag.

Ett liknande resonemang kan även föras kring riktlinjerna för utformningsstandard på de regionala stråken. Utformningsprinciperna bör i ännu större utsträckning ta hänsyn till och kunna anpassas efter de behov och förutsättningar som råder längs olika cykelstråk. Åkersbergastråket är exempelvis stundtals mycket kuperat och risken är att förhållandena längs sträckan leder till att det varken blir praktiskt eller ekonomiskt genomförbart att bygga stråket längs långa delar av sträckan om utformningsstandarderna ska uppfyllas.

### **Ansvar för finansiering**

I avsnittet kring ansvar för utbyggnad av det regionala cykelvägnätet står att Trafikverket framförallt har ansvar för att bygga ut och underhålla cykelvägar längs med det statliga vägnätet. Nuvarande lagstiftning gör att cykelbanor alltid måste byggas intill en väg och att det även ska finnas ett funktionellt samband med vägen, det vill säga att cykelvägen måste ligga så nära vägen att den avlastar den. Ansvar för vem som ska bygga ett regionalt cykelstråk avgörs således till stor del av de statliga vägarnas dragning. Åkersbergastråket som har en total längd på cirka 18 kilometer, varav ungefär 10 kilometer går genom Österåkers kommun, följer inte någon statlig väg utan går istället längs med Roslagsbanans spår, varför kommunen då blir ensam ansvarig för att bygga ut stråket. Österåkers kommun ifrågasätter huruvida det verkligen bör vara en enskild kommuns ansvar att bygga cykelvägar mellan kommuner enbart på grund av att det inte går en statlig väg längs cykelstråkets sträckning. Åkersbergastråket kan även hävdas ha ett funktionellt samband med E18 och väg 276, även om stråket inte följer vägarna direkt utan har en genare sträckning för cyklisternas skull.

För Österåkers kommun är även möjligheterna att få finansiering för utbyggnad av Åkersbergastråket begränsade då statlig medfinansiering beviljas regionala stråk som uppfyller den rekommenderade utformningsstandarden, vilket förmodas bli mycket svårt längs delar av stråket. Då sträckan till stor del inte heller kan anses ligga i stadsmiljö förmodas även stadsmiljöavtal bli svåra att ansöka om.

### **Behovet av tvärkopplingar**

Kartan över de utpekade regionala stråken visar att det i stort sett helt saknas tvärgående stråk som binder ihop kommunerna i den norra och nordöstra delen av länet. I Österåkers kommuns översiktsplan finns ett regionalt cykelstråk utpekad längs med väg 276 från Åkersberga centrum och fram till kommungränsen mot Rosenkälla utpekad. Då vägen idag är klart olämplig att cykla på och det saknas alternativa vägar i närheten är det inte möjligt att cykelpendla mot norra delarna av Täby och Vallentuna. Ett cykelstråk längs med väg 276 skulle på längre sikt kunna kopplas samman med ett utbyggt stråk längs Norrortleden, men ett sådant stråk är inte utpekad i planen. I åtgärdsvalsstudien för Norrortsleden pågår arbete kring möjliga åtgärder för att skapa ett sammanhållet cykelstråk längs med Norrortsleden som då skulle leda till att nya kopplingar mellan Sollentuna, Vallentuna, Täby och Österåker tillskapas. Nordostkommunerna skulle därför gynnas av fler stråk som inte bara binder ihop ytterområdena med centrala Stockholm utan även binder ihop målpunkter i de norra delarna av regionen med varandra.

Det är också i tvärgående stråk längs statliga vägar som det behöver tillskapas cykelstråk om cykeln ska kunna ha konkurrenskraft gentemot bilen och en överflyttning mellan färdmedlen ska kunna ske. Återigen är riktlinjerna för utformning av stråken problematiska då de riskerar leda till att stråken inte byggs alls, och särskilt inte längre sträckor längs de statliga vägarna. Där det helt saknas cykelinfrastruktur idag finns en risk att riktlinjerna för utformning snarare motverkar ökad cykling än tvärtom.

### **Lokala stråk och rekreationscykling**

I planen lyfts vikten av det lokala cykelvägnätet och hur det regionala cykelvägnätet är beroende av den övriga lokala cykelinfrastrukturen. I Österåker är de lokala kopplingarna helt avgörande för potentialen för Åkersbergastråket. Inne i centrala Åkersberga finns idag ett relativt utbyggt lokalt cykelvägnät, men utanför centralorten, exempelvis från de områden som ligger norr om Åkersberga längs väg 276, finns idag ingen cykelinfrastruktur som gör det möjligt att på ett gent och säkert sätt cykla till Åkersberga och ansluta till det regionala stråket där.

Även 1 - 2 mil utanför centralorten finns stor potential att cykla och även dessa stråk behöver prioriteras att byggas ut för att de regionala stråken ska nå sin fulla potential. Där Trafikverket är väghållare, som längs väg 276, försvåras detta dock av att kommunen inte har rådighet över prioritering och utbyggnad. Även om denna typ av stråk inte har möjlighet att pekats ut som regionala stråk

på grund av sin potential för arbetspendling med cykel anser Österåkers kommun att de tydligare bör lyftas i planen. Detta för att visa på behovet av dessa kopplingar för att fler ska kunna nyttja de regionala stråken och öka möjligheten att de prioriteras av Trafikverket.

Även rekreationscykling och cykelturism som också behandlas i planen skulle gynnas av fler utpekade stråk som leder ut från centralorter som Åkersberga. Ett stråk längs väg 276 norr om Åkersberga skulle exempelvis möjliggöra ökad cykling till populära besöksmål i skärgården så som Ljusterö och även till Norrtälje.