

Kommunstyrelsen

## Förslag till yttrande på Remiss – Regional cykelplan för Stockholms län

### Övergripande synpunkter

Nacka kommun ställer sig positiv till remissunderlagets övergripande inriktning och förslag. Det nya förslaget till plan är omfattande och detaljerat, men mer övergripande om man jämför med den nu gällande cykelplanen. Därmed kan förslaget nya plan ses som otydligare än den tidigare. Nacka kommun menar att planen skulle vinna på att vara tydligare, men inte genom att vara så detaljerad som den tidigare var. Planen bör delas upp i två delar där den ena delen omfattar mål, strategier och prioriteringar. Den ska inrymma en tydlig gemensam ambition till att uppnå målet om 20 % resandandelen för cykel till 2030. De fem strategiska insatssmålen kan utgöra en naturlig del i dokument. Detta dokument bör antas politiskt. Den andra delen som omfattar större delen av den föreslagna planen och den bilagda vägledningen slås ihop till att vara en vägledning och exempelsamling på hur cykelplanens mål ska nås.

Det finns ett behov av ett fördjupat resonemang och konkretisering om hur målet om en resandandelen för cykel om 20% till 2030 ska uppnås. Det är nära på en tredubbling jämfört med nuvarande resandandelen om 7%. En siffra som är oförändrad jämfört med 2015 års resvaneundersökning. Med hänsyn till den stillastående utvecklingen, hur ser de reella förutsättningarna ut för att uppnå målet om 20 %? Det behövs en beräkning av kostnaderna för att nå målet om 20 %, oaktat hur kostnaden fördelas. Dessa kostnader bör finnas med i det politiskt antagna dokumentet.

En central del i den föreslagna planen är att fortsätta arbetet med att skapa ett regionalt sammanhängande cykelvägnät. Nacka kommun ställer sig bakom vikten av att fortsatt

prioritera detta arbete. De vägledningarna som finns beskrivna för hur cykelvägnätet ska byggas ut och utformas är bra, men behovet av att anpassa cykelvägnätet efter lokala förutsättningar måste beaktas. Sedan den förra regionala cykelplanen togs fram har lagstiftningen och praxis vad gäller sätt bygga/anordna framkomlighet för cyklar utvecklats. Det är bland annat cykelgata och bygdeväg, samt rätten att cykla på vägbanan även om det finns cykelbana. Dessa bör finnas med i cykelplanen som exempel på sätt att lösa framkomligheten för cyklister på ställen där det är svårt att göra det med vanliga cykelbanor.

I planen lyfts fram behovet av att göra prioriteringar för att bidra till en regionalt sammanhållen infrastruktur. Ett led i att göra dessa prioriteringar ska vara en cykelförhandling, som beskrivs mycket kortfattat i planen. Nacka kommun menar att utgångspunkterna och syftet med förhandlingen måste tydliggöras. Vad är det tänkt att förhandlingen ska handla om och vad är Regionens respektive kommunernas roll i denna förhandling? Om det ingår i förhandlingen att betala för nya cykelsatsningar är kommunens utgångspunkt att den som beställer/ställer krav också tar kostnaden.

I en cykelplan ska cykeln vara i centrum, men det får inte uppfattas som att cykeln har högre prioritet än andra trafikslag. Exempelvis skrivs att cykeln ”*ska kunna hålla sin önskade hastighet*”. Så kan det vara på de regionala cykelstråken, men cykelplanen har ett bredare fokus än så. En fungerande och säker trafikmiljö förutsätter att alla trafikslag måste anpassa sig efter förutsättningar och andra medtrafikanter. Den utgångspunkten är viktig att ha med i den regionala cykelplanen.

## Mer detaljerade synpunkter

I relation till detta ser kommunen ett behov av att tydligare beskriva de regionala cykelstråken över hela stockholmsregionen, både i text och illustrationer. Övergripande finns ett behov av att se över storleken på figurer och illustrationer, samt se över figurtexterna och dess innebörd. Det finns även flera figurer som lämnas relativt okommenterade i hela cykelplanen.

- Exempel 1: figur 4.6 på sid. 35. Här behövs ytterligare förklaring av vad figuren visar. Gör en ny tabell utifrån data i resvaneundersökningen från 2019.
- Exempel 2: I *Vägledning för genomförande*, sid 33-34, tabell 6. Svårbegriplig figur där texten behöver beskriva ytterligare vad ”noggrannhet” har för enhet och förklara vad tabellen avser.

På sid 11, figur 2.2. finns en liten karta över de regionala cykelstråken, men vilka stråk som finns utbyggda beskrivs inte förrän senare i cykelplanen på sid 20-21. I Nacka kommun är Saltsjöbadsvägen utpekad på kartan, trots att cykelvägen inte är utbyggd alls idag. Här cyklar man på en smal kurvig väg i blandtrafik, men detta stämmer inte överens med hur kartbilden kan tolkas. Förslagsvis kan texten fördjupas samt figurbilden kompletteras



kartbilden bättre, alternativt hänvisa till den beskrivningen av status för utbyggnationen av regional standard som finns på sid 20-21.

På sid 20 behöver löptexten som beskriver innehållet i figur 3.1 bättre överensstämma med det figuren visar. Figuren visar att 80 % av det regionala cykelvägnätet har någon form av cykelinfrastruktur, cirka 20 % är utbyggt enligt regional standard (helt eller delvis) och 20 % saknar cykelinfrastruktur. Ska figuren tolkas som att alla cykelvägar som byggts ut 2014-2019 är av regional standard? Nacka kommun anser att det är mer intressant att redovisa om de regionala cykelstråken håller regional standard eller ej. Vidare saknas information om vad som menas med ett utredningsstråk.

Vidare undrar Nacka kommun varför det finns hänvisningar till den regionala resvaneundersökningen från 2015 och inte till den som genomfördes år 2019? I cykelplanen på sid 3 saknas referens till statistiken, samt siffran för nuläget. Är det genom resvaneundersökningen som detta följs upp och fortsatt mäts, eller finns ett behov av att mäta och följa upp mer regelbundet och med mer kvantitativa parametrar? I bilagan *Vägledning för genomförande* bör det förklaras vad det innebär att vägledningen ska aktualitetsprövas och uppdateras löpande, och på vilket sätt.

Mats Gerdau  
Kommunstyrelsens ordförande  
Nacka kommun

Lena Dahlström  
Stadsdirektör  
Nacka kommun