

KommunstyrelsenRegion Stockholm, tillväxt- och
regionplanenämnden**Yttrande Regional cykelplan för Stockholms län (RS 2020-0867)**

Dnr KS21/39

Ekerö kommun har antagit en ny Översiktsplan år 2018, där ambitionen formulerades att Ekerö kommer att vidareutvecklas till en småstad där förutsättningarna finns för attraktiva och hållbara livsmiljöer med närhet till allt. I takt med att kommunens befolkning kommer att öka till 35 000 invånare år 2030 och 40 000 år 2050, kommer även transportbehovet ökas.

År 2020 antog kommunfullmäktige Ekerös nya Trafikstrategi som har som mål att kommunens invånare, besökare och näringsliv ska kunna resa mer hållbart. Samhälls- och trafikplanering bör skapa bra möjligheter för alla att kunna resa kollektivt, gå eller cykla. Cykeln som transportmedel kommer att spela en större roll i en hållbar småstad, där tillgängligheten, framkomligheten, valfrihet och hälsan kommer gynnas. Trafikstrategin kommer att utarbetas bland annat i en framkomlighetsplan och en revidering av kommunens gång- och cykelplan.

Det är mot den här bakgrunden att Ekerö kommun har tagit emot samrådsförslaget till en revidering av den regionala cykelplanen. På grund av kommunens läge och uppbyggnad finns det inte så pass många destinationer och besöksmål inom ett rimligt cykelavstånd över kommungränserna i jämförelse med kranskommunerna. För att kunna säkerställa Ekerös roll i regionen är det därför viktigt att det finns bra och gena cykelvägar över kommungränserna.

År 2030 kommer Förbifart Stockholm öppnas för biltrafiken. Detta innebär att kommunen kommer att hamna mer centralt i Stockholmsregionen, det kommer bli närmare söderorten och den nordvästra delen av Stockholmsregionen för bilburna trafikanter. Under rätt förutsättningar kan kollektivtrafiken också gynnas av den nya infrastrukturen. Men för att kunna öka andelen cykeltrafiken kommer det krävas stora ansträngningar, nu premisserna för bil- och kollektivtrafiken kommer förbättras rejält.

I den regionala cykelplanen pekas länken mellan Ekerö centrum och Brommaplan ut som regionalt cykelstråk, medan länken mellan Ekerö centrum och Fittja anses vara ett utredningsstråk. Cykelvägen mellan Tappström och Nockebybron kommer uppgraderas i samband med den pågående ombyggnationen av Ekerövägen LV261. Sedan 2015 har Ekerö kommun gjort ansträngningar för att bygga ut utredningsstråket längs med Bryggavägen, till exempel på sträckan mellan Ekebyhovs skidbacke och Jungfrusunds färjeläge. Dessutom håller kommunen på med att förankra dimensioneringen av ett regionalt cykelstråk i pågående detaljplanearbeten i anslutning till Bryggavägen.

Det som saknas just nu är ett delat ansvar för kopplingen mellan utredningsstråket inom Ekerö kommun och de regionala cykelstråken i Botkyrka och Huddinge kommun. Idag sker länken genom kommunens bilfärja, där cyklister får åka gratis. Driftkostnaderna för färjan betalas helt av bilister och Ekerö kommun. Efter år 2030 kommer det dock behövas ett nytt koncept för denna länk, eftersom färjans primära funktion som kompletterande billed kommer ersättas av Förbifart E4. Ekerö kommun anser att det inte är hållbart att ha samma finansieringsform som idag för en färja som är en del av det regionala huvudnätet för cykeltrafiken. Det som Ekerö kommun önskar se är en bra förankring av utredningsstråket, där Region Stockholms, Botkyrka kommuns och Huddinge kommuns engagemang blir större. Säkerställandet av stråket kommer behöva en bra förankring i länets infrastrukturprogram, där finansieringen av de regionala stråken inte enbart kan vara kommunens ansvar.

Att planen tar upp information, kommunikation, kombinationsresor och hälsa som delstrategier är en viktig utvidgning av omfattningen av den regionala cykelplanen. Även utökningen av målgrupper och olika typer av cykelresor kan anses som viktiga element i att kunna uppnå de regionala målen. I Ekerö kommun finns en stor potential i att utöka cykelåkningen utanför arbets- eller skolpendlingen. Våra egna mätningar visar att cykeltrafiken på helgdagarna är på samma nivå som på vardagarna på alla våra mätpunkter. Det finns alltså lika många cyklister som pendlar än de som åker i fritidsrelaterat syfte. Det handlar inte bara om kommunens egna invånare, natur- och kulturmiljöerna i Ekerö kommun är attraktivt för alla regioninvånare. Det är även därför att länken mellan söderorten och Ekerö kommun kommer behöva förverkligas, för att kunna uppnå målen i den regionala cykelplanen. Kedjan är bara så stark som den svagaste länken i den.

Ekerö kommun kommer förankra de regionala cykelstråken i den pågående revideringen av kommunens gång- och cykelplan, samt även se till att det regionala huvudnätet anslutas till det kommunala huvudnätet mot Träkvista, Skå och Stenhamra för att skapa ett robust och bekvämt cykelnätverk för olika ändamål. Men allt detta är bara meningsfullt på en regional nivå om länken över Jungfrusundet och mot Botkyrkaleden kommer anordnas.

Det är viktigt att alla kommuner i regionen jobbar med samma rekommendationer och riktlinjer när det gäller dessa regionala stråken. Frågan är om ett separat vägledningsdokument kommer att räcka för att förankra den önskade kvalitén på det regionala cykelnätet. Vägledningen för genomförandet är ett dokument som kan jämföras med övriga regionala riktlinjedokument, dock i det här fallet med ett otydligt status. Tre kvart av

dokumentet handlar om utformning och gestaltning. Den regionala cykelplanen omfattar även flera strategier kring information och kommunikation, där vägledningsdokumentet inte ger lika mycket vägledning. Därmed kan dokumentet anses som en otydlig blandning av mer kvantitativa krav på den fysiska miljön och mer kvalitativ vägledning inom kommunikation, marknadsföring och kampanjer. Här skulle Ekerö kommun vilja se ett mer tydligt upplägg och status för dokumentet.

För Ekerö kommun

Adam Reuterskiöld

Kommunstyrelsens ordförande