



Naturskyddsföreningen i Stockholms län

2002-05-23

Länsstyrelsen i Stockholms län
Box 22067
104 22 Stockholm

Vägdirektör Hans Rode, Vägverket Region Stockholm
Box 4202
171 04 Solna

Cykelledsinvesteringar i Stockholms län

Svenska Naturskyddsföreningen och Cykelfrämjandet har tidigare (på nationell nivå) tillskrivit Vägverket och länsstyrelserna/regionerna om vikten av att den pågående detaljplaneringen av investeringarna i nya vägar beaktar regeringens och riksdagens målsättning om att cykeltrafikens andel av den totala trafiken ska öka till 2015. För att detta mål ska nås – trenden är idag den motsatta – krävs betydande investeringar i bilfria cykelbanor och cykelleder.

Enligt riksdagsbeslutet ska staten ansvara för kostnaderna längs det statliga vägnätet, inklusive passage genom tätorter i de fall vägverket är väghållare. För åtgärder längs kommunala gator och vägar ansvarar kommunerna.

Enligt regeringens preliminära fördelning förfogar Stockholms län över totalt ca 3.6 miljarder kronor för ännu ej preciserade regionala väginvesteringar. Därtill kommer några miljarder som öronmärks för Norrortsleden, Södertörnsleden, RV 73 Älgviken-Fors samt Norra Länken. För att de ska finnas någon möjlighet att nå regeringens mål om ökad andel cykeltrafik måste cykelbanor och cykelvägar få 8-10 procent av de regionala investeringsmedlen. Det motsvarar 4-5 procent av de totala anslagen för väginvesteringar, inklusive den nationella ramen. För Stockholms län torde detta innebära att ca 800 Mkr bör användas till investeringar i cykel- och gångvägar.

Vi anser att Vägverkets plan för regionala cykelstråk i Stockholms län i sin helhet bör genomföras under planperioden. I enlighet med propositionens anvisningar bör staten därvid ta fullt ansvar för investeringarna i de cykelstråk som planeras längs vägar för vilka Vägverket är väghållare. Enligt Vägverket Region Stockholm är staten väghållare för en fjärdedel av de ännu inte utbyggda avsnitten som dock tillsammans beräknas stå för ungefär halva den återstående investeringskostnaden. Kommunernas cykelvägar får lägre genomsnittlig kostnad därför att man i större utsträckning kan bygga på olika former av befintlig infrastruktur. För Vägverket torde utbyggnaden innebära en kostnad om närmare 400 Mkr. Därtill bör medel reserveras så att kommunerna kan söka 50-procentiga bidrag för investeringar i de cykelstråk eller delar av cykelstråk som löper längs kommunala gator och vägar. För detta ändamål behövs en ram på ca 200 Mkr.

Utöver de investeringar som omfattas av Vägverkets regionala cykelstråksplan anser vi att ytterligare två investeringar bör genomföras:

1. Cykelstråksplanen omfattar inte vägar öster respektive söder om Ålstäket och Gustavsberg i Värmdö kommun. Värmdö kommun växer snabbast i landet och den fastboende befolkningen förväntas öka med 45-55 procent till 2010. För fem år sedan (då senaste mätning gjordes) uppgick årsmedelsdygnstrafiken (ÅDT) på väg 222 öster om Ålstäket till 5 890 fordon. Väg 646 öster om Brunn hade samma år 6 160 ÅDT. Sommartid bör värdena ha legat över 8 000 fordon. År 2010, kommer dessa smala vägar att nå årsmedelsdygnsvärden kring 8 000 och sommarvärden över 10 000. I förslaget till ny översiktsplan redovisar kommunen behov av separat gång- och cykelväg längs väg 222 till Djurö/Stavsnäs, längs väg 646 till Björkvik och längs väg 274 till Myttinge. Kostnaden för alla delprojekten kan grovt uppskattas till ca 40 Mkr.
2. Cykelstråksplanen omfattar "Norrtäljestråket" mellan Norrtälje och Rimbo. Vi anser att detta stråk bör kompletteras med sträckan Rimbo-Kårsta (14 km) på den nedlagda banvallen efter Roslagsbanan. Det skulle ge cyklisterna möjlighet att ta cykel på Roslagsbanan till Rimbo och att cykla därifrån på bilfria led via Rimbo till Norrtälje. Kostnaden för den tillkommande delen Rimbo-Kårsta uppskattar vi till ca 2 Mkr.

Tidvis uppkommer problem med att avgränsa vad som ryms i den statliga väghållningens ansvar för cykel- och gångvägarna. Vi anser att staten har det funktionella ansvaret för cykelförbindelser mellan tätorter som knyts samman av statliga vägar avsedda för motoriserad trafik. Att cykelvägen ibland av praktiska, miljömässiga eller estetiska skäl hamnar en bit från den motoriserade vägen får inte utgöra skäl att betrakta den som en primärkommunal angelägenhet. Man bör heller inte förglömma att cykeltrafik längs europavägarna i flera fall hänvisas till parallella vägar som kan ligga ända upp till 5-10 km från motorvägen (t.ex. E4 söder om Gränna och E6 söder om Varberg). För cyklisterna är det ofta en fördel om cykelvägen kan förläggas på sådant avstånd från den högratifierade att de slipper stänk, vinddrag, risker vid avkörningar samt en del av bullret.

Kommunerna sköter ibland driften av cykelvägar som anlagts av Vägverket. Vid sådana överenskommelser om driftansvar är det av stor vikt att fastställa om kommunen också ska stå för kostnaden för framtida reinvesteringar i den statliga cykelvägen.

Viljan från kommunernas sida att investera i sina delar av de regionala cykelstråken varierar. För att inte ändamålet med stråken ska äventyras är det viktigt att Vägverket i varje fall ser till att skyltningen samordnas så att det finns möjlighet för cyklisterna att finna en (om än sämre) alternativ väg i de avsnitt där stråket inte färdigställts.

Nyttjandet av de regionala cykelstråken kan bedömas bli mycket omfattande och främst bestå av arbets- och skolpendling samt inköpsresor och lokal rekreation. Några av de aktuella stråken/lederna har också betydande potential för regional rekreation och turism.

Vägverkets rapport "Plan för svenska cykelrekreationsvägar (Vägverket Publikation 2001:116) innehåller en mall för hur den samhällsekonomiska nyttan av cykelleder kan beräknas. Det råder knappast någon tvekan om att man beträffande stockholmsstråken får positiva nettonuvärdeskvoter som är så höga att projekten kan konkurrera med de allra flesta konventionella vägprojekt.

Med vänlig hälsning

Magnus Nilsson

Svenska Naturskyddsföreningen i Stockholms län
Högbergsgatan 30 A, 116 20 Stockholm
08/644 52 70

Mats Matsson

Cykelfrämjandet
Tulegatan 43, 113 53 Stockhom
08-545 910 30