

Dnr KS 2018/196-20

Cykelfrämjandet Storstockholmskretsen

Svar på samråd om Täby Översiktsplan 2050

Sammanfattning:

Cykelfrämjandets Storstockholmskrets har genom en remissgrupp samlat in synpunkter till Täbys översiktsplan 2050. Gruppen vill börja med att berömma en gediget utformad översiktsplan som är lätt att sätta sig in i och har en tydlig struktur.

Generellt anser remissgruppen att cykelns roll i Täbys framtida stadsbild har belysts men att förbättringar och tydligare prioriteringar kan göras för att ännu mer lyfta fram vikten av en god infrastruktur för cykling. Den samlade bilden som remissgruppen tar med sig är att planen lovar allt till alla. Givet cykelns status i kommunen idag ser vi en risk att dagens bilfokuserade prioriteringar spiller över på morgondagens prioriteringar. Vi tycker att ett modigare ställningstagande, som uppmuntrar till mer aktiva transporter, hade kunnat göra Täby till en mer attraktiv stad att leva och vistas i år 2050. Täby har som målsättning att cyklandet ska öka kraftigt framöver och därmed bör cykeln få en ännu mer framträdande plats i översiktsplanen annars riskerar det snarare bli antalet biltransporter som ökar i samband med att Täby byggs ut.

Citat från översiktsplanen och kommentarer:

Förutsättningar för Täbys översiktsplan, sid 7

*“Samverkan fortsätter kring utpekade utvecklingsstråk för **väg**-, spår- och båtkommunikationer till och från övriga regionen för att öka den regionala tillgängligheten för invånare och verksamma.”*

Kommentar: Här bör förtydligas för att inkludera även regionala och lokala cykelstråk. En kan inte anta att alla i tanken inkluderar cykelbanor i denna skrivning för att vägar står med.

Regionala utgångspunkter och intressen, sid 8

“Prioriteringar för samarbetet är:

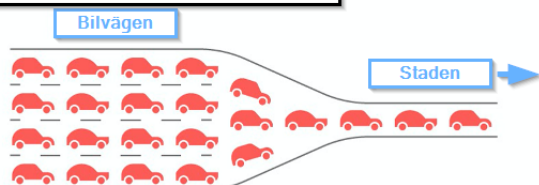
- *Förstärkt framkomlighet på Norrortsleden, Arningevägen och E18”*

Kommentar: Förstärkt framkomlighet på nämnda statliga vägar genom Täby är inte en lösning för att förbättra framkomligheten i regionen som helhet. Det vanligaste problemet med framkomlighet på större motorleder är att målpunkterna inte kan hantera den stora mängden trafik som motorleden bidrar till. Åtgärder för att förbättra framkomligheten på större vägar förvärrar bara problemet på lång sikt. Se illustration nedan.

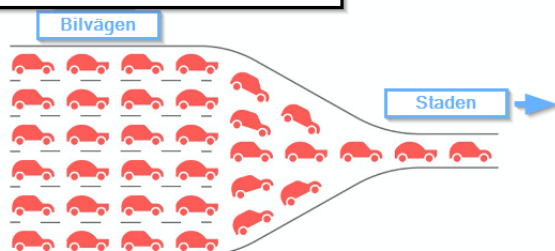
Istället bör fyrstegsprincipen tillämpas och möjliggöra för flera att hitta kapacitetsstarka, alternativa och attraktiva lösningar för sina transporter. Ett diversifierat transportsystem är mer motståndskraftigt och ger samtidigt invånarna en frihet att kunna välja det transportslag som bäst passar deras behov.

Lösningen för trafikinfarkter

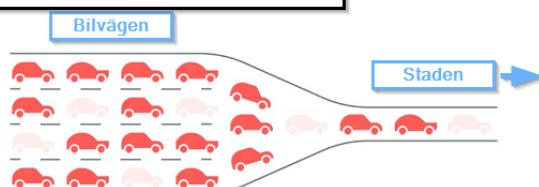
Har du detta problem...



...är det här inte din lösning.



Det här är din lösning!



“Många planeringsfrågor behöver samordnas på regional nivå och mellan kommuner. Nedan presenteras utgångspunkter och frågor som är viktiga för Täby att samverka kring.”

Kommentar: Under detta stycke nämns utveckling av regionala cykelstråk, vilket är bra. Arbetet med regional samverkan för cykling borde dock inte begränsas till de regionala cykelstråken. Det är inte alls ovanligt att cykelbanor slutar i tomma intet vid kommungränser (som t ex strax söder om Roslags-Näsby station där cykelbanan i Täby kommun övergår i Stationsvägen, och därmed försvinner i Danderyds kommun. Cykelbanan återkommer inte förrän vid Enmans väg, ca 1 km längre söderut). Därför bör även lokala målpunkter i närheten av kommungränserna samordnas med grannkommuner för att skapa sammanhängande lokala nät av cykelbanor mellan kommunerna.

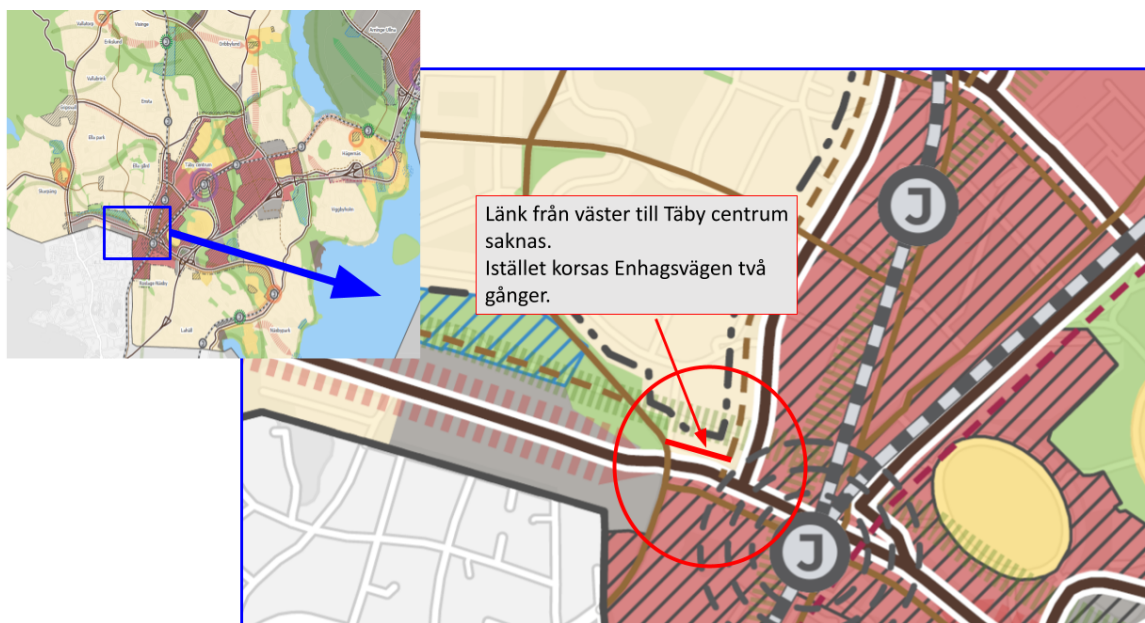
Där det regionala cykelstråket korsar kommungränsen söder om Roslags-Näsby försvinner cykelbanan och övergår till lokalgata (Stationsvägen) i Danderyds kommun. Framför allt vintertid kan sträckan fram till cykelbanan vid Enmans väg vara utmanande. Visserligen inte Täbys ansvar, men bättre samordning mellan kommunerna krävs för att skapa förutsättningar för säker cykelväg in till city.



“Framkomligt och sammanlänkat”, på sida 12, Avsnittet lägger förvånansvärt lite fokus på cykel och gång, som är de två mest hållbara trafikslagen för att uppnå Agenda 2030 mål 3, 9 och 11. Att inleda stycket med att det är lätt att ta sig fram med bil ger intrycket att bilen är det högst prioriterade trafikslaget i kommunen. Det är inget fel med att det är lätt att ta sig fram med bil men man ska inte planera för att göra bilen till förstahandsval för transporter. Särskilt inte i en översiktsplan som annars talar om förtätning av bostadsområden och skapandet av regionala stadskärnor.

Om kommunen menar allvar med att ha ett hållbart transportsystem bör man lägga extra stor vikt på de transportmedel som främjar långsiktigt hållbar utveckling. Cykel, gång och kollektivtrafik är de självklara transportmedlen för moderna och hållbara städer. Bilen kan utgöra ett komplement för områden där kollektivtrafik inte bär sig eller där avstånden överstiger rimliga cykelavstånd. I en kommun som Täby, som mäter ca 10 km i alla riktningar, är det lätt att argumentera för att majoriteten av persontransporterna inom kommunen skulle kunna göras med cykel, om man bara planerar för det.

Ett tydligt sätt att förbättra kommunikationerna med cykel är att ta bort onödiga omvägar som denna:

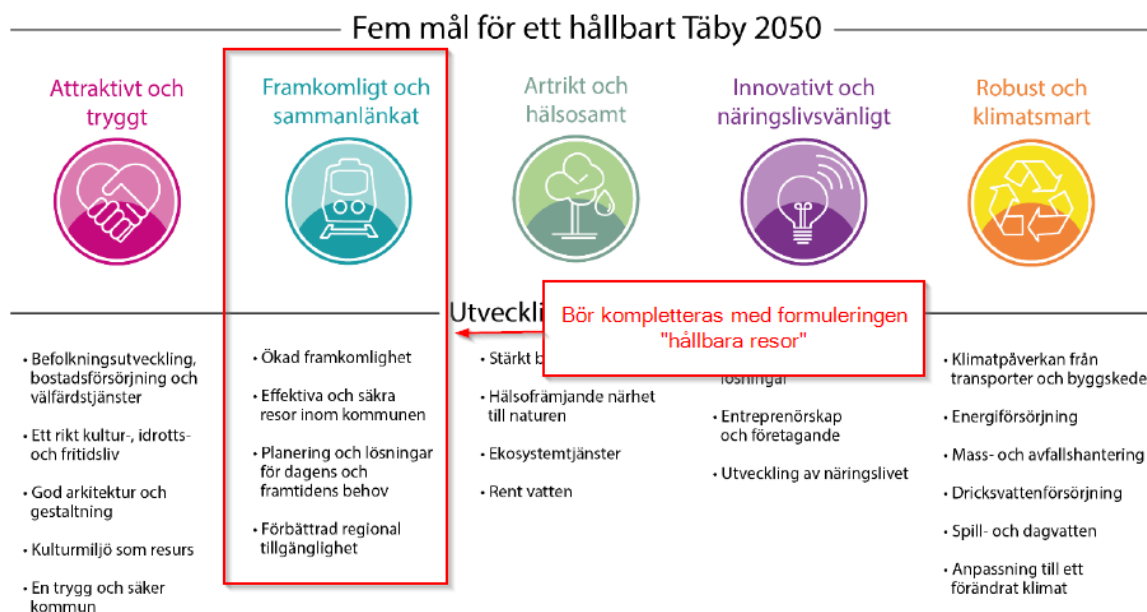


Artrikt och hälsosamt, sida 13

Kommentar:

Avsnittet går att förtydliga med att *“Täbybornas närhet till rekreativa och hälsosamma grönområden”* ska förstärkas och tillgängliggöras via ett väl utbyggt nätverk av cykelbanor. Cykelperspektivet bör finnas med som ett stående inslag i planeringen för transport till och från grönområden.

Utvecklingsinriktning:



Välfärdstjänster inom social omsorg och utbildning, sid 18:

"Närhet till ett kommersiellt utbud, kommunikationer och primärvård behöver tillgodoses när nya bostadsetableringar planeras."

Kommentar: Det bör tilläggas att exploateringar för nya bostäder utförs med planering för hållbara transportmedel och kommunikationer, där aktiva transporter premieras för en naturligt hälsosam livsstil och allmänt trevligare stadsliv.

Aktivt och tryggt, sid 18:

"Ett rikt kultur- idrotts- och fritidsliv ger möjlighet till rekreation, motion och gemenskap. Tillgången till föreningsliv, konst och kultur, idrottsaktiviteter och större friluftsområden samt att kunna gå och cykla till olika aktiviteter skapar förutsättningar för detta."

Kommentar: Mycket bra att lyfta fram cykeln som en nyckel till att uppnå ett rikt kultur- idrotts- och fritidsliv! Med tanke på att cykeln är ett transportmedel som är fritt från tidtabeller, bussruter, föräldrar som skjutsar eller tvåbilsägande ger det goda förutsättningar för många fler att ta sig till fotbollsträningen, danskursen eller annat.

Förbättrade livsmiljöer/Luft, sid 23.

Kommentar: Luftkvaliteten är av stor angelägenhet för pendlingscyklister. Därför är det viktigt att tänka in skyddsåtgärder för cykelbanor där dessa planeras intill större trafikleder. Allra bäst är om pendlingsstråkens dragning görs franskt de större motorlederna för att minska risken för partiklar i inandningsluften. Självlärt bör detta göras utan att skapa stora omvägar med många svängar för cyklisterna.

Förbättrade livsmiljöer/Buller, sid 25.

För att minska cyklisternas utsatthet för vägbuller och skapa attraktiva pendlingsstråk bör cykelbanorna planeras franskt de större motortrafiklederna eller med bullerskyddsåtgärder som avgränsar cyklisterna från buller. Självlärt bör detta göras utan att skapa stora omvägar för cyklisterna.

Framkomligt och sammanlänkat/Ökad framkomlighet, sid 27:

Kommentar 1:

Här bör cykel bättre lyftas fram som det självklara valet för hållbara transporter i en modern tid. Ett utbyggt cykelbanenät är en grundläggande självklarhet men det krävs mycket mer åtgärder för att skapa attraktiva förutsättningar för cyklister.

Kommentar 2:

Enligt fyrstegsprincipen bör man tänka om och tänka nytt kring den befintliga infrastrukturen. Där lokala bilvägar med låga hastigheter är överdimensionerade i bredd bör det utredas om del av vägbanan kan byggas om till cykelbana.

Framkomligt och sammanlänkat/Effektiva och säkra resor inom kommunen, sid 28:

“Bilen är och kommer att vara en självklarhet i vardagen för många. Vägtrafiken behöver därför fungera varje dag så störningsfritt som möjligt, genom åtgärder för ökad framkomlighet.”

Kommentar:

Denna formulering är nästan ett textboksexempel för bilcentrerad planering. Vi har många bilar idag, därför planerar vi för många bilar i framtiden... Det är varken hållbart eller hälsosamt att planera för att en majoritet av Täbys invånare som norm ska frakta runt sig själva med 1-2 ton metall i släptåg. Formuleringen strider även mot fyrstegsprincipen som förespråkas i avsnittet innan. Steg 1 är att tänka om och skapa förutsättningar för människor att göra smarta val när de kommer till sina resor. Om Täby fortsätter att planera för bilen i första hand så kommer Täbys invånare välja bilen för sina resor i första hand. Målet borde istället vara att i första hand planera för, och uppmuntra invånarna till, hållbara resvanor. När färre invånare slentrianmässigt väljer bilen så minskar behovet av kostsamma investeringar i ökad biltrafik.

“Gång- och cykelvägnätet behöver fortsatt utvecklas, med särskilt fokus på att förbättra barns möjligheter att röra sig tryggt och säkert, både i vuxens sällskap och på egen hand.”

Kommentar: Bra, men formuleringen och målbilden skulle kunna förstärkas med att tydligt lyfta gång och cykel som prioriterade trafikslag. Som det ser ut idag i kommunen håller infrastrukturen för biltrafik mycket högre standard än infrastrukturen för cykel. För att jämna ut denna obalans behöver kommunen de närmaste åren 2020-2030 prioritera satsningar för cykel högre än biltrafik.

Vi anser att kommunen är inne på helt rätt spår att gång- och cykelvägnätet måste utvecklas för att fler barn ska kunna röra sig tryggt och säkert. Samtidigt vill vi uppmana kommunen att sätta ambitionen mycket högre.

Ett sätt att ytterligare förbättra barnens möjlighet till självständig mobilitet är att begränsa rusningstrafiken med bil kring målpunkter för barn och ungdomar. När hela resan kan ske på ett tryggt sätt med cykel kommer fler föräldrar känna sig trygga i att släppa iväg sina barn i staden. Färre skjutsande föräldrar leder till färre bilar och gör andra föräldrar tryggare med att låta sina barn självständigt utforska sitt närområde.

Förbättrad regional tillgänglighet, sid 29

“Från Täby och övriga kommuner i nordostsektorn arbetspendlar många med bil. Det bidrar till hög belastning under rusningstid i både kommunens vägnät, på de större infarterna till Stockholm och i kollektivtrafiken. För att säkerställa den regionala tillgängligheten behöver kommunen fortsatt verka för förbättrad framkomlighet på E18, Norrortsleden och Arningevägen.”

Kommentar: Samma kommentar som tidigare. Eftersom många åker bil idag så investerar vi för ännu fler bilar imorgon. Det är en negativ spiral som aldrig tar slut. Fokus borde istället ligga på att faktiskt tillämpa fyrstegsprincipen som översiktsplanen säger att kommunen ska göra. Vilka åtgärder skulle få en andel av dessa pendlare att välja ett annat färdssätt? I första hand bör man möjliggöra alternativa hållbara färdssätt och i sista hand planera för utbyggnad av vägar som bidrar till sämre luft, mer buller och ökad resursanvändning i samhället.

“I samband med förlängningen av Roslagsbanan till Arlanda har Såsta-Karby, där Norrortsleden och Roslagsbanan korsas, potential att utvecklas med nya företagsetableringar och till en ny bytespunkt för kollektivtrafikresor och för byten mellan bil och kollektivtrafik.”

Kommentar: Även om det står tidigare på sidan så bör byten mellan cykel och kollektivtrafik poängteras lika mycket som för bilen i utvecklingen av ny sträckning för Roslagsbanan på dessa platser. Detta för att inte missa vikten av att planera för trygga och användarvänliga cykelparkeringar i anslutning till stationerna. Utbyggnaden av cykelbanor i dessa områden är också av stor vikt.

Förbättrad regional tillgänglighet, sid 30

“Kollektivtrafik på vatten har goda förutsättningar att utvecklas genom båtpendling mellan Täby och bland annat Stockholms innerstad”

Kommentar: Detta borde vara ett gyllene tillfälle att planera för kombinerade resor med båt och cykel. Möjligheten att kunna cykla till båten och sen till jobbet i city borde kunna tilltala många invånare i Täby.

Hälsofrämjande närhet till naturen, sid 33

Kommentar:

Utöver att det ska vara enkelt att *“gå eller cykla inom och mellan tätortsområdena”* så bör även grönytor ses som målpunkter för gång och cykel. Således bör man planera för attraktiva gång- och cykelvägar från bostadsområden ut till grönområden.

Robust och klimatsmart, sid 40

“Förnybara energikällor, nya tekniska lösningar och en effektiv användning av mark och resurser, teknisk infrastruktur och transportinfrastruktur ska prioriteras för att begränsa Tåbys miljö- och klimatpåverkan.”

Kommentar: Visst att det säkert finns många tekniska lösningar som bidrar till ett mer hållbart samhälle. Men när det kommer till *“effektiv användning av mark och resurser”* så borde cykelns potential lyftas fram som en självklar lösning.

“En minskning av miljö- och klimatpåverkan från transporter kan också ske genom en kombination av utbyggda gång- och cykelvägar, olika mobilitetslösningar och bostadsplanering i goda kollektivtrafiklägen.”

Kommentar: Istället för att formulera sig som att det kan ske förbättringar så borde man istället formulera sig som att **“vi planerar för** minskad miljö- och klimatpåverkan från transporter genom att prioritera hållbara trafikslag, såsom gång, cykel och kollektivtrafik”

Skyfall och översvämning, sid 44

“Anläggningar för teknisk försörjning kan slås ut och vägar svämmas över med risk för att räddningstjänstens framkomlighet hindras.”

Kommentar: Vägar borde kunna bytas ut till ett färdmedelsneutralt ord, som transportinfrastruktur. Det är minst lika illa om Roslagsbanan eller cykelstråk översvämmas. Räddningstjänsten nyttjar dagligen infrastrukturen för cykel som ett sätt att snabbt komma förbi bilköer. Cykelinfrastruktur kan även redan i planeringsstadiet ha med den funktionen och säkerställa god framkomlighet för räddningstjänsten.

Stadsbebyggelse, Blandad karaktär, Sid 51

“Gator ska utformas så att de länkar samman stadsbebyggelsen och förbättrar möjligheten att gå och cykla tryggt och trafiksäkert.”

Kommentar: Bra, komplettera gärna formuleringen till att tydliggöra gång och cykel som prioriterade trafikslag i stadsmiljö.

Stadsbebyggelse med främst bostäder, sid 52

“En trygg och levande miljö ska eftersträvas genom planering för attraktiva stråk och inslag av lokaler i bottenvåningarna i centrala lägen.”

Kommentar: bör kompletteras med skrivelse om att gång och cykel utgör grunden för trygga och hållbara transporter längs attraktiva stråk.

Småhusbebyggelse, sid 52

“Villaområdenas större gator kan utvecklas för att öka vistelsevärden och stärka sambanden mellan målpunkter samt genom utveckling av trygga och säkra gång- och cykelvägar.”

Kommentar: Bra!

Verksamhetsområden, företags- och industriområden, sid 53

Kommentar: Bör kompletteras med skrivelse om att hållbara pendlingsresor till arbetsplatser främst utförs med cykel.

Olika cykelnät, sid 57-58

Kommentar: Nu visas visserligen inte mindre lokala gång och cykelbanor i plankartan men dessa utgör en viktig länk i “hela-resan-perspektivet” för cyklister. Den svagaste länken i cyklistens resa är den som gör att många väljer bort cykeln. Därför borde översiktsplanen förtydligas med hur de mindre lokala GC-banorna ska verka som en del i ett sammanhängande cykelbanenät.

Plankartan:

Plankartan innehåller både befintligt huvudcykelnät och förslag på sträckor för utveckling av huvudcykelnät. På flertal ställen finns det idag brister i befintligt huvudcykelnät som gör att det inte kan anses uppfylla kraven enligt Täby Cykelplan på att vara sammanhängande och tillgängligt. Som påpekats tidigare så kommer en svag länk göra att många väljer bort cykeln till förmån för bil.

Vi föreslår att översiktsplanen tydligare lyfter fram att göra aktiva inventeringar och investeringar kring befintliga huvudcykelvägar för att bygga bort dessa brister så att de uppfyller cykelplanen. Nedan listas ett antal konkreta åtgärds punkter på både befintliga och framtida huvudcykelnät. Notera att nedanstående punkter inte på något sätt gör anspråk på att vara komplett utan mera konstaterar att plankartan har brister (inte stämmer med verkligheten) och därför rekommenderas att en inventering genomförs av Täby kommun.

Det saknas gena och attraktiva planer för cykelbanor mellan flertalet utpekade tätortssamband, till exempel mellan Visinge - Gribbylund och Visinge - Vallatorp.



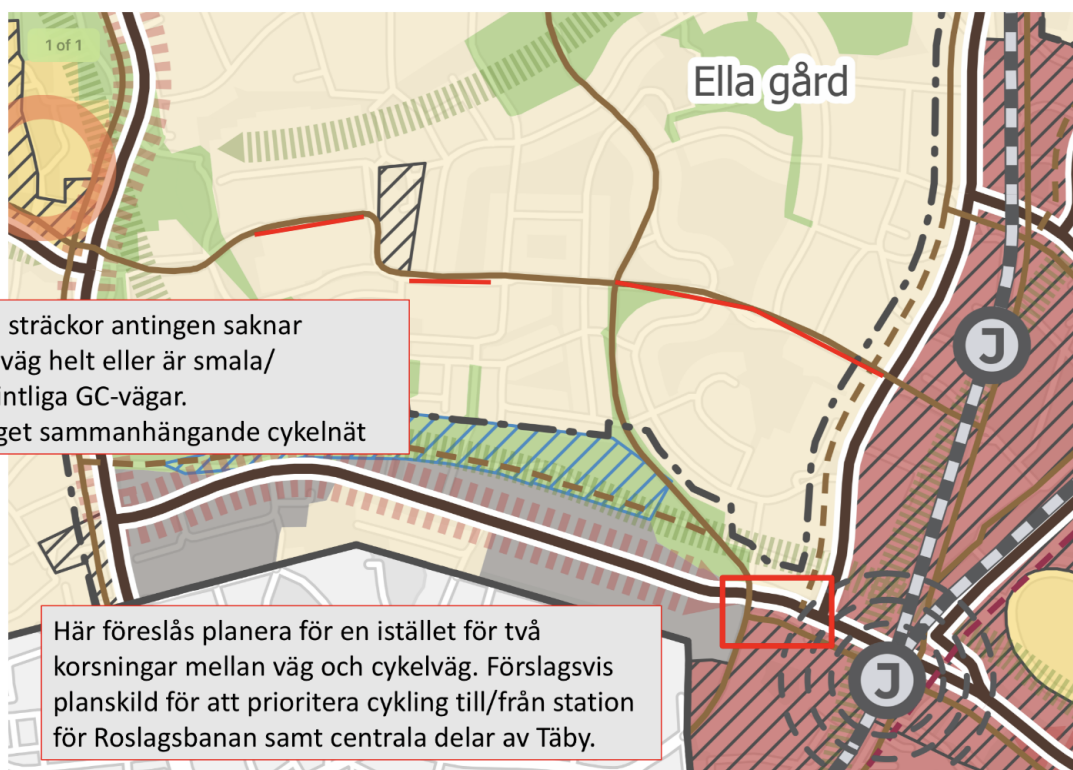
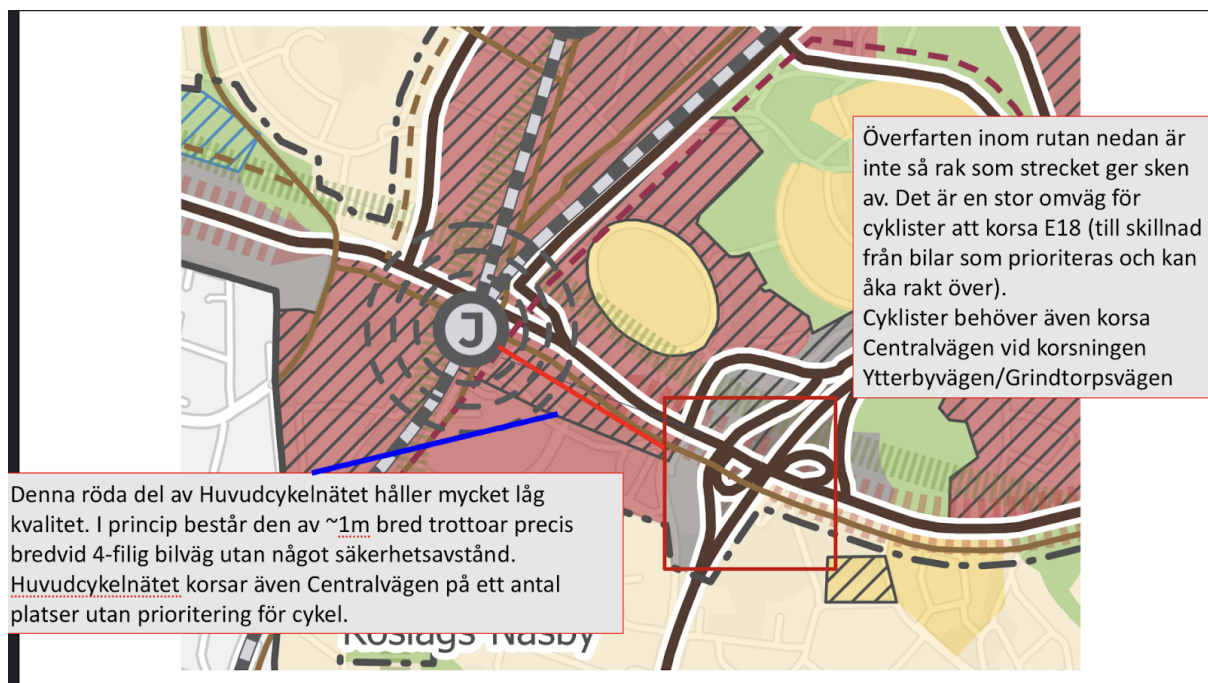
Det finns ingen fastslagen definition av en gen cykelbana men en omvägsfaktor (omväg/fågelvägen) på mer än 1.3 på korta sträckor innebär inte en god standard enligt riktlinjer från Trafikverket¹. Huvudcykelnätet mellan Visinge station och Vallatorp är nästan 1.5 i plankartan. Om man ska cykla mellan Visinge och Gribbylund på någon av de utpekade huvudcykelstråken är omvägsfaktorn 2,5. Visserligen finns det lokala cykelbanor som är genare på dessa sträckor men det vore minst sagt klädsamt att planera för huvudcykelstråk mellan alla utpekade tätortssamband i översiktsplanen.

¹:https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/11895/RelatedFiles/2015_032_Vagledning_for_regional_cykelvagvisning.pdf



I översiktsplanen lyfts det fram att Roslagsbanan kommer att spela en stor roll för kollektivtrafiken framåt. Cykeln är ett väldigt effektivt sätt att hantera transporter till och från Roslagsbanans stationer. Detta bör lyftas fram mer i översiktsplanen, t.ex. genom att utveckla huvudcykelnätet med tydliga stråk och flöden från närliggande bostadsområden till dessa stationer. Det är tydligt i plankartan att detta perspektiv inte varit en del av arbetet med plankartan när man tittar på Roslagsbanans stationer, närliggande bostadsområden och huvudcykelnätet. Detta bör åtgärdas vid revidering av plankartan framåt. T.ex. för västra Täby/Skarpäng (sida 69-70) som identifieras "Har långt till Roslagsbanans stationer" bör det lyftas fram konkreta åtgärder för att öka hållbart resande. Den enda åtgärd som finns listad handlar om ökad framkomlighet/kapacitet på Täby-vägen (dvs. uppmuntra till mer bilresande inom kommunen). Täby Centrum och den utbyggnad av stadsmiljö och aktivitetscentrum planeras ligger inom utmärkt cykelavstånd från västra Täby/Skarpäng men utan ordentliga sammanhängande cykelvägar så tar många bilen antingen för egen transport eller för att säkert skjutsa barn till aktiviteter.

Nedan listas några ställen där huvudcykelnätet idag inte uppfyller de krav som Täby cykelplan förespråkar vilket leder till att färre använder cykeln och fler använder bilen. Bitvis saknas helt cykelväg och därmed är befintligt huvudcykelnät inte sammanhängande.



Generellt sett bör även Täby kommun kartlägga och se över kritiska passager där cykeltrafikanter möter biltrafikanter och överväga att införa cykelöverfarter, ett exempel är tex den nuvarande cykelpassagen där cykelbanan som går parallellt med Täbyvägen korsar Vallatorpsvägen. Visserligen är cykelpassagen utformad som en så kallad genomgående cykelväg men införandet av en cykelöverfart skulle ytterligare förbättra säkerheten. Här har grannkommunen Danderyd kommit mycket långt i sitt arbete.



Korsningen Täbyvägen / Vallatorpsvägen - lämplig plats för en framtida cykelöverfart.

Den nya breda cykelbanan på västra sidan av Roslags-Näsby station övergår till ett övergångsställe där cyklisterna ska lämna företräde. Här borde en cykelöverfart anläggas för bättre säkerhet. Många cyklistar invaggas i falsk säkerhet när man kommer söderifrån, pga den breda cykelbanan - man tror det är "fritt fram". (Bilden hämtad från Täby kommuns Cykelplan).



Foto: Täby Kommun

2.1 Täbys cyklistar

Cykelvägnätet ska ha en struktur och utformning som gör att alla typer av cyklistar känner sig trygga i trafiken och får sina behov tillgodosedda. Cykelplanen omarbetar ut tre huvudkategorier av

Barn och ungdomar

Till kategorin barn och ungdomar räknas cykelresor som görs av barn och ungdomar till skola och fridagsaktiviteter. Resorna sker ofta inom en stadsdel eller inom en bebyggd del av

Täby Cykelplan 2020-2024

En kommentar och detalj som egentligen berör Täbys cykelplan 2020-2024 (men är refererad till i Översiktsplan 2050) är att under avdelningen "drift & underhåll" i cykelplanen så saknas en mycket betydelsefull detalj, nämligen en hög status för cykeltrafiken när det gäller trafikstörande arbeten/omledningar/avstängningar. TA-planer skall vara "perfekta" och själva arbetet genomförs skyndsamt (inga onödiga spiltider etc). Vidare skall slutbesiktnings alltid ske, och dåliga återställningar undvikas.