

2013-05-06

## **Södertörnskommunernas yttrande över Regional cykelplan för Stockholms län**

Ett förslag till en Regional cykelplan för Stockholms län har skickats ut på remiss av Trafikverket Region Stockholm, Tillväxt, miljö och regionplanering och Trafikförvaltningen inom landstinget samt Länsstyrelsen i Stockholms län.

### ***Södertörnskommunerna har höga ambitioner***

Södertörnskommunerna har höga ambitioner och stark tillväxt. Det behöver uppmärksammas och understödjas av hela Stockholmsregionen.

### **Södertörn: en halv miljon människor och fyra regionala stadskärnor**

Södertörnskommunerna med drygt 450 000 invånare är viktiga aktörer i förverkligandet av Stockholmsregionens utvecklingsplan, RUFS 2010. Södertörnskommunerna arbetar för att skapa nya, attraktiva stadsmiljöer där fyra regionala stadskärnor, Flemingsberg, Kungens kurva-Skärholmen, Haninge och Södertälje, bidrar till att stärka och utveckla södra Stockholmsregionen. Södertörns befolkningsutveckling är kraftig. De åtta kommunerna på Södertörn hade 2012 sammanlagt en högre befolkningstillväxt i absoluta tal än följande åtta län hade tillsammans: Västmanland, Örebro, Kronoberg, Jönköping, Västerbotten, Norrbotten, Värmland och Kalmar.

### **Södertörn satsar på ökad tillväxt**

Vi har i enlighet med RUFS 2010 viktiga näringslivssatsningar framför oss och en stor del av kommande exploateringar kan ske genom förtätning i goda kollektivtrafiklägen. Kommer prioriterade infrastrukturesatsningar på plats ligger vårt åtagande fast att skapa förutsättningar för 65 000 bostäder och 110 000 arbetstillfällen under perioden fram till år 2030.

### **Vår vision, våra mål och våra strategier avspeglas i RUFS 2010**

Infrastruktur och trafik har inget egenvärde utan är medel för att uppnå övergripande visioner och mål för samhällets utveckling. Vår vision, våra mål och våra strategier för hur Stockholmsregionen inklusive Södertörn ska utvecklas avspeglas i RUFS 2010. Södertörnskommunerna planerar i enlighet

med RUF 2010 för en utbyggnad av de fyra regionala stadskärnorna med fler arbetsplatser, fler bostäder och förbättrade möjligheter till utbildning - vilket i sin tur möjliggör en avlastning av Stockholms innerstad. Nya målpunkter och tvärförbindelser skapar även ett robustare system som bättre tål störningar.

### **Södertörnskommunernas synpunkter på Regional cykelplan**

På Södertörn finns en stor potential för att öka cyklandet. Följaktligen prioriterar Södertörnskommunerna i gemensamma mål fram till 2020 bättre möjligheter till att arbets- och studiependla med cykel.

Därför menar vi att utbyggnaden av de regionala cykelstråken måste fullföljas, så att det inom och mellan närbelägna regionala stadskärnor finns möjlighet till arbets- och studiependling med cykel.

När arbetet med cykelplanen inleddes och fick medel från EU framstod det som att planen skulle vara en regional plan samt att även turism- och rekreationsresor skulle finnas med. Den plan som nu skickats ut på remiss uppfyller inte de förväntningar som skapades då.

### **Bra att Trafikverket arbetar med gång och cykel**

Trots att de initiala förväntningarna på den regionala cykelplanen inte infriats är det bra att Trafikverket arbetar med gång och cykel. Arbetet med cykelplanen har föregåtts av en ambitiös process. Det är ett till synes gediget arbete som ligger bakom, sett till de underlagsrapporter som tagits fram och den inventering av befintliga cykelstråk som ligger till grund för förslaget.

Södertörnskommunerna upplever dock att de synpunkter som getts under processen ej tagits med - vilket syns i förslaget till plan där delar av regionen utelämnats eller behandlas summariskt. Remissförslaget är därför inte en regional cykelplan utan behöver kompletteras enligt nedan för att bli just en regional plan.

### **Bidra till en hållbar och balanserad utveckling i hela regionen**

Var finns de stora målpunkterna år 2030? Förslaget till regional cykelplan utgår främst från reserelationer där många människor redan idag reser men nämner även att länkar mellan viktiga regionala målpunkter delvis kan skapa nya resmönster. Tänk längre – vilken utveckling vill vi stötta? På Södertörn kan vi skapa förutsättningar för 65 000 bostäder och 110 000 arbetstillfällen under perioden fram till år 2030 – om infrastruktursatsningar kommer på plats.

Planen kan med fördel struktureras om så att den utgörs av en övergripande regional cykelplan med två ben; ett för arbetspendling och ett för cykelturism/rekreationscykling. Då faller det sig naturligt att lägga till ett mål

för den övergripande regionala cykelplanen; att den ska bidra till en hållbar och balanserad utveckling i hela Stockholmsregionen. För att uppnå det behövs strategiska infrastruktur- och trafiksatsningar, inte bara i områden där utveckling redan sker, utan framförallt i områden med uttalad potential.

### **Utgå från framtida markanvändning**

En cykelplan med målsår 2030 måste ta sikte på att uppfylla behov år 2030 och längre fram - inte på hur vi reser idag. Förslaget bör utgå från en framtida markanvändning och då naturligtvis RUFSS 2010 och de målpunkter som den genererar. Viktiga målpunkter för arbetspendling är de regionala stadskärnorna - de ska kopplas samman med det regionala cykelnätet. I förslaget till regional cykelplan saknas länken mellan de regionala stadskärnorna Haninge och Flemingsberg – vilket är anmärkningsvärt. Förslaget hanterar dessutom kopplingar till den regionala stadskärnan Södertälje mycket summariskt, det är särskilt uppseendeväckande då remissförslaget anger som ambition att öka andelen arbetsresor med cykel och Södertälje är den tredje största arbetsplatskommunen i Stockholms län. Dessutom behöver kopplingen mellan övriga kärnor förbättras ytterligare. Använd RUFSS plankarta för år 2030 som utgångspunkt i det vidare arbetet med den regionala cykelplanen.

### **Utformningsprinciper**

Utformningen av de regionala cykelstråken bör anpassas lokalt efter hur stora cykelflödena prognosticeras vara år 2030. Att som i förslaget lägga fast en utformningsprincip som anger en lägsta nivå för dimensionering och utformning av de regionala cykelstråken - oavsett hur stora cykelflödena är anser vi vara orimligt. Utformningen bör kopplas till kapacitetsbehovet. Behovet av gena och snabba regionala cykelstråk är detsamma men flödena är olika.

De utformningsprinciper som föreslås bör därmed vara mål - inte krav. Den föreslagna utformningsprincipen leder till onödigt dyra lösningar på vissa platser vilket i sin tur antingen gör att de inte blir av eller tränger undan andra investeringar. Principen gör att flera länkar, som är utpekade, inte kan bli regionala cykelstråk. I förslaget anges att endast 1 % av dagens cykelstråk uppfyller kraven. De föreslagna kraven utgår från vilket utrymme cyklister och mötande behöver och bör finnas kvar som en målsättning.

Enhetlig cykelvägvisning och skyltning av de regionala stråken är viktigt och bör lyftas fram i den regionala planen. Det kan även finnas en poäng att prioritera att skylta regionala stråk även om förbättringsåtgärder planeras.

Det går att skapa igenkänning av ett regionalt cykelstråk på andra sätt än genom bredden på cykelbanan. Inspiration kan hämtas från exempelvis Superkilen i Köpenhamn.



## **Saknade reserelationer på Södertörn**

Södertörnskommunerna saknar reserelationer och målpunkter i förslaget till cykelplan. Det gäller:

- Södertörnsleden, väg 259, ska med som en föreslagen ny sträckning. Södertörnsleden och en regional cykelväg är saknade länkar mellan de regionala stadskärnorna Flemingsberg (Huddinge) och Handen (Haninge). Utvecklingen av de regionala stadskärnorna är av största vikt och mellan dem ska det vara möjligt att arbets- och studiependla med cykel. Avståndet mellan dessa två stadskärnor är mindre än 20 km. Detta stråk skulle kopplas ihop med det regionala cykelstråket Västerhaningestråket vid Jordbro.
- Vitsåvägen, väg 560, ska med som en föreslagen ny sträckning. Stråket kopplar samman Västerhaninge och Årsta Havsbad. Försvarsmakten vid Berga har drygt 2000 anställda. Denna målpunkt saknas i förslaget och Försvarsmakten expanderar dessutom. Många av de anställda kommer att bosätta sig i Västerhaninge med omnejd, en sträcka på ca: 5 km. Detta stråk skulle kopplas ihop med de regionala cykelstråken Västerhaningestråket och Nynäshamnstråket vid Fors trafikplats.
- Södertäljestråkets förlängning (förbinder Södertälje, Salem, norra Botkyrka) måste i likhet med övriga stråk utredas i samråd med de berörda kommunerna innan den regionala cykelplanen beslutas. Södertälje är den kommun som har tredje flest arbetstillfällen i länet. I samband med den utredningen skall anslutning av Salemstråket till Södertäljestråket klarläggas.
- Förseningen av Södertörnsleden väg 259 innebär att den tunga trafiken från den befintliga hamnen i Nynäshamn samt om några år även från hamnen i Norvik kommer även fortsättningsvis att belasta den smala och krokiga väg 225. Någon ombyggnad av vägen finns inte med i länsplanen. Det är därför angeläget att Trafikverket fortsätter och bygger vidare på den G/C-väg som står klar mellan Vårsta och Botkyrka Golfklubb och ansluta till den regionala G/C-vägen som går längs väg 73 vid Ösmo. På detta sätt knyts den södra delen av Södertörns samman för såväl rekreationsresor som arbetsresor per cykel.

## **Kriterier för prioritering av målpunkter och stråk**

Regionala cykelstråk kan bidra till att fler får tillgång till en större arbetsmarknad genom att prioritera målpunkter och stråk som fångar upp områden med låga bilinnehav och låg förvärvsfrekvens. Det ger fler medborgare möjlighet att nå arbetsplatser och ingångar till arbetsmarknad, som annars ligger utom räckhåll när till och med ett månadskort i kollektivtrafiken är för dyrt.

### **Kombinationsresor måste vara en målsättning**

När det gäller synen på kombinationsresor har förslaget till cykelplan återigen tappat fokus på målåret och hela regionen. Kollektivtrafiken måste ha som mål att utforma vagnar, antalet avgångar etc så att det i största möjliga mån är möjligt att göra kombinationsresor år 2030. Förslaget till regional cykelplan tar istället upp problematiken med att cyklar i kollektivtrafiken riskerar tränga undan kollektivtrafikresenärer och att ett hyrcykelsystem skulle kunna ersätta kombinationsresor. Det skulle vara intressant om planen istället såg till hela regionens förutsättningar och såg möjligheten i att resenärer tog med cykel där så är möjligt redan idag.

### **Regional finansiering av regional infrastruktur**

Södertörnskommunerna förutsätter att regional infrastruktur för cykel finansieras genom att medel sätts av i länsplanen och i nationell plan för transportinfrastruktur. Av praktiska skäl kan kommunerna sträcka sig till att stå för drift och underhåll av det regionala cykelnätet på de delar av det regionala cykelnätet där kommunen är huvudman.

Med ökat cyklande krävs även infartsparkering för cykel. För infartsparkeringar för bil bekostar SLL/Trafikförvaltningen anläggandet av parkering medan kommunen kan upplåta mark. Samma lösning är rimlig även för infartsparkeringar för cykel.

De uppskattningar som gjorts av kostnaden för anläggande av de regionala cykelstråken är baserade på ett mycket lågt löpmeterpris.<sup>1</sup> Trots det uppgår kostnaderna för anläggandet av de föreslagna regionala cykelstråken till mångdubbelt mer än vad som finns avsatt i länsplanen.

### **Regional prioritering och en överenskommelse behövs**

Förslaget till cykelplan har ett upplägg som är användbart för samarbete mellan olika väghållare och för varje väghållares kommande arbete – både på övergripande nivå såväl som vid ett konkret genomförande.

En regional prioritering av de regionala cykelstråken behöver dock göras och lyftas fram i planen. Den regionala prioriteringen behövs eftersom nyttan av en saknad länk kan vara större för andra delar av regionen än för väghållaren. Exempelvis är kommuninvånare i Södertörnskommunerna helt beroende av att Stockholms stad prioriterar de saknade eller bristfälliga länkar i det regionala nätet som för Stockholm kan kännas perifera.

I förslaget föreslås att en gemensam överenskommelse för ett genomförande tecknas. Det skulle få upp frågan på bordet hos samtliga väghållare och är ett bra förslag. Detta tillsammans med en tydlig regional prioritering ger goda förutsättningar för ett genomförande av det regionala cykelnätet för arbetspendling.

---

<sup>1</sup> Baserat på 2500 kr per meter men kommunernas erfarenhet är att det kostar minst 3500-4000 kr per löpmeter.

Vi ser fram mot ett fortsatt samarbete för att komplettera samrådsförslaget till en fullgod regional cykelplan och ett genomförande av denna plan.

### **För Södertörnskommunerna**

Katarina Berggren  
Ordförande i kommunstyrelsen i Botkyrka

Daniel Dronjak Nordqvist  
Ordförande i kommunstyrelsen i Huddinge

Boel Godner  
Ordförande i kommunstyrelsen i Södertälje

Lennart Kalderén  
Ordförande i kommunstyrelsen i Salem

Anna Ljungdell  
Ordförande i kommunstyrelsen i Nynäshamn

Martina Mossberg  
Ordförande i kommunstyrelsen i Haninge

Fredrik Saweståhl  
Ordförande i kommunstyrelsen i Tyresö

Bob Wållberg  
Ordförande i kommunstyrelsen i Nykvarn