

# Södertörnskommunernas yttrande över regional cykelplan för Stockholms län

Region Stockholms tillväxt- och regionplanenämnd har i samverkan med kommunerna i Stockholms län och Trafikverket tagit fram ett förslag till reviderad regional cykelplan för Stockholms län. Utgångspunkt för planen är att öka cyklingen i länet, vilket är ett av målen i den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUF 2050). Den regionala cykelplanen är ett strategiskt underlag och en plan för utbyggnad av regionala cykelstråk. Cykelplanen är vägledande och avsedd att vara stödjande för länets aktörer. Region Stockholms tillväxt- och regionplanenämnd har även tagit fram en vägledning för genomförande av cykelplanen. Förslaget till ny regional cykelplan lyfter fem strategiska insatsområden för att nå målet om ökad cykelandel och ett utbyggt regionalt cykelvägnät till 2030.

Rotel IV remitterar för yttrande tillväxt- och regionplanenämndens förslag till Regional cykelplan för Stockholms län.

Södertörnskommunerna (Botkyrka, Haninge, Huddinge, Nykvarn, Nynäshamn, Salem, Södertälje och Tyresö) står gemensamt bakom detta remissyttrande vad gäller utveckling av cykeltrafiken på Södertörn. Vid behov lämnas även kommunspecifika synpunkter av respektive kommun.

Remisstiden sträcker sig till den 16 april 2021.

## Södertörnskommunerna

De åtta Södertörnskommunerna samverkar med fokus på gemensam nytta och utveckling, driver ett långvarigt utvecklingsarbete tillsammans och arbetar utifrån den gemensamma visionen:

**”Södertörn driver Stockholmsregionen  
- med starkt näringsliv, tillgänglighet och hållbar utveckling”**

Idag bor över 500 000 människor på Södertörn. Både boende och verksamheter växer kraftfullt, fram till 2030 planeras för ytterligare cirka 100 000 invånare.

Södertörnskommunerna har höga ambitioner och arbetar gemensamt för ett ökat företagande och fler arbetsplatser söder om regionsnittet. Tillgång till arbete och arbetskraft stärker den sociala hållbarheten och sammanhållningen i regionen och ger förutsättningar för ett jämnare nyttjande av trafiksystemen. För den enskilda skapar

närhet mellan bostad, arbete och fritidsaktiviteter ökande möjligheter att välja cykeln som transportmedel med stora vinster för den egna hälsan, ekonomin och friheten som följd.

## Södertörnskommunernas viktigaste medskick

Uppdraget och målsättningen med revideringen av den regionala cykelplanen är att påskynda genomförandet av planen. De årliga regionala cykelboksluten visar att utbyggnadstakten är alltför långsam, standarden på det som byggs varierar och andelen cyklande är i stort sett oförändrad i länet. Vi har svårt att se att den nya planen kommer att ändra på detta – den är i stora delar en upprepning av den befintliga planen. Även om det finns några nya delar i den nya planen så saknas mer kraftfulla grepp för att nå målen på en cykelandel på 20 procent och ett fullt utbyggt regionalt cykelvägnät år 2030. Hur finansiering av utbyggnaden ska lösas utelämnas i den nya regionala cykelplanen, vilket Södertörnskommunerna anser vara olyckligt då detta troligen är den viktigaste pusselbiten för att utbyggnadstakten ska kunna öka och målen nås.

Om inte så pass stor del av länsplanen behövdes till infrastrukturinvesteringar för åtgärder överenskomna i Sverigeförhandlingen, skulle det bli möjligt att använda mer medel till cykelinvesteringar. I gällande plan är drygt nio procent av medlen avsatta för namngivna och icke namngivna objekt för cykelåtgärder. I sammanhanget är det bekymmersamt att så stor del av länstransportplanen går till finansiering av Sverigeförhandlingens åtgärder, vilka borde hanteras i nationell plan eller på annat sätt. Under nuvarande planperiod rör det sig om över 1 200 miljoner kronor som lämpligen kunde använts till förstärkning av bland annat länets cykelvägsutbyggnad.

Utöver länstransportplanen finns möjlighet att söka statlig medfinansiering genom stadsmiljöavtal där vissa typer av cykelåtgärder kan bli aktuella. Det är dock ett resurskrävande ansökningsförfarande och för kommuner med mindre personella resurser kan det bli en för stor administrativ börda som inte hinns med, vilket inte gynnar utbyggnaden av cykelnätet. Södertörnskommunerna anser därför att ansökningsprocessen för stadsmiljöavtalen borde förenklas.

Regionala cykelstråk passerar ofta över kommungränser och i många fall har kommun A större nytta av att kommun B bygger ut sitt cykelvägnät än vad kommunen B har. Det gör finansieringsfrågan komplicerad vid kommunal väghållning eftersom åtgärden inte får bekostas till hundra procent av länstransportplanen, utan medfinansiering upp till femtio procent kan lämnas endast till den kommun som är väghållare. Exempelvis är kommuninvånare i Södertörnskommunerna helt beroende av att Stockholms stad prioriterar saknade eller bristfälliga länkar i det regionala nätet som för Stockholm kan kännas perifera. Södertörnskommunerna önskar att Region Stockholm, i samråd med Trafikverket och kommunerna, kan utarbeta finansieringslösningar som är mer anpassade till verklighetens utmaningar.

Vår uppfattning är att det är ovanstående som den regionala cykelplanen ska fokusera på.

## Södertörnskommunernas synpunkter på cykelplanen

### Samverkan är nödvändig

Södertörnskommunerna anser att det regionala cykelkansliet och en regional cykelplan har en viktig samordningsfunktion att fylla för att nå våra gemensamma målsättningar om en ökad andel resor som sker med cykel. Att skapa ett attraktivt, gent, sammanhängande nät av cykelvägar med god standard kräver samverkan, uthållighet och en gemensam målbild.

### Utbyggnadstakten är för låg

Utbyggnadstakten av cykelnätet är inte i nivå för att nå målet och det är allvarsamt, vilket bland annat visar sig genom att andelen cykelresor i Stockholms län inte ökat de senaste fyra åren utan ligger kvar på samma nivå år 2019 (7 procent) som vid resvaneundersökningen från 2015. Det är långt ifrån målet om en cykelandel på 20 procent till 2030 och kräver en kraftsamling kring de åtgärder som ger störst effekt.

För att nå målet anger cykelplanen ett antal strategiska insatsområden. Det är dock oklart vilken måluppfyllelse dessa insatsområden ger. Utbyggd cykelinfrastruktur har exempelvis mycket större effekt /påverkan än kampanjer och trafikinformation. Hur stora ekonomiska resurser kommer att krävs? Hur långt når nuvarande investeringar i länstransportplanen och kommunernas egna investeringar? Hur mycket behöver de öka för att nå målet? Sådana resonemang efterfrågas av Södertörnskommunerna i planen.

Figur 4.4 på sidan 33 i cykelplanen visar andel arbetsresor som sker med cykel per kommun. Kommunerna är indelade i Stockholms stad, nordostkommuner, nordvästkommuner och södertörnskommuner. Bilden visar tydligt på lägre siffror i södertörnskommunerna. Södertörnskommunerna vill gärna samverka och medverka till att denna utveckling vänder och är övertygande om att andelen cykelresor skulle kunna öka markant med ett sammanhängande och utbyggt cykelvägnät i vår del av regionen. Detta trots att några av kommunerna på Södertörn ligger perifert med långa avstånd till Stockholm och ibland även långa avstånd mellan målpunkter.

### Prioriteringsvägledning för utbyggnad

De stråk med högst potential för cykling, in/ut från Stockholm City föreslås i planen få högsta prioritet. Därefter vägar på tvären nära de centrala delarna och sist vägarna mellan de regionala stadskärnorna. Södertörnskommunerna kan hålla med om att denna prioritering är rimlig som generell utgångspunkt men anser samtidigt att det finns fler faktorer som kan behöva beaktas. Då prioriteringarna i planen grundar sig enbart på vart människor bor och arbetar i länet och deras arbetsresor kommer detta i realiteten innebära att många tvärförbindelser sannolikt aldrig kommer att kunna

byggas samt att cykelvägar längre ut i länet aldrig blir aktuella. Fokuseringen på enbart arbetsresor är dessutom olycklig då resvaneundersökningar visar att fritidsresor med bil utgör cirka 2/3 av resorna i länet. Prioriteringsvägledningen behöver därför vidgas till att även inkludera andra cykelresor än enbart arbetspendling.

Vidare bör genomförbarhet och kostnad också vara faktorer som beaktas vid prioritering. Generellt sett är kostnaden lägre för att bygga i ytterstads-landsbygdsmiljö än i stadsmiljö.

I avsnitt 4 i den regionala cykelplanen beskrivs vikten av bra förutsättningar till cykling för många olika målgrupper – från barn till äldre – för att uppnå en kraftigt ökad cykling på bred front. Prioriteringsvägledningens fokus på arbetsresor samspelar dåligt med resonemanget och analyserna i avsnitt 4 i planen.

### **Ny fordonsflotta innebär nya möjligheter och förutsättningar**

Cykelflottan står inför stora omvandlingar, främst genom elektrifieringen. Denna förvandling av cykelflottan får konsekvenser för utbredningen av cykelvägnätet och dess dimensionering och detta anser Södertörnskommunerna behöver tas hänsyn till i cykelplanen.

Elcyklar i olika modeller och former blir allt vanligare och en kraftigt ökad försäljning av elcyklar har skett sedan 2015. De utgör nu cirka 20 procent av den totala cykelförsäljningen. Studier visar att man cyklar mer och längre och dessutom högre upp i åldrarna med elcykel än med vanlig cykel.

### **Stor potential för ökad andel cykelresor med utbyggd infrastruktur**

Erfarenheterna från länder, regioner och städer med höga cykelandelar är mycket tydlig – utbudet och standarden på cykelinfrastrukturen är helt avgörande. Det måste finnas ändamålsenlig infrastruktur att cykla på. Det är ett naturligt resonemang när det gäller vägtrafik och kollektivtrafik, men ännu inte fullt ut när det gäller cykeltrafiken. Utan rätt infrastruktur för cykling kommer målen aldrig att nås.

Restid och kostnad påverkar våra färdmedelsval. Därför behövs gena och attraktiva cykelförbindelser. Helst genare än vägtrafikens förbindelser så att cykeltrafikens konkurrenskraft ökar.

Att Södertörnskommunerna idag har en lägre andel cykelresor än snittet i länet kan troligen förklaras delvis av att gena cykelvägar mellan viktiga målpunkter saknas. Än idag, åtta år efter den förra regionala cykelplanens antagande, saknas cykelvägar mellan flera av de regionala kärnorna på Södertörn och mellan tätorterna i våra kommuner.

Exempelvis planeras den framtida regionala cykelförbindelsen mellan Haninge och Flemingsberg gå en lång omväg via centrala Huddinge. Ingen annan och genare dragning har prövats i samband med planerandet av Tvärförbindelse Södertörn. Detta anser Södertörnskommunerna var olyckligt. Resultat kanske hade blivit



detsamma men vi anser att större ansträngningar kunde gjorts för att åtminstone prövat en genare cykelkoppling mellan dessa viktiga målpunkter som idag saknar cykelväg helt.

### **Drift och underhåll**

Att säkert kunna färdas på cykelvägnätet har stor betydelse för om cyklandet är attraktivt, tillförlitligt och ska öka. Därför måste ett fokus läggas på drift och underhåll av cykelvägnätet. En självklar förutsättning för detta är att arbeta med de mest effektiva metoderna för till exempel snö- och halkbekämpning av de regionala cykelvägarna. Erfarenheten visar att metoden med sopsaltning av cykelvägarna är överlägsen traditionell snö- och halkbekämpning, vilket leder till både ökat och säkert cyklande. Södertörnskommunerna anser därför att sopsaltning i dagsläget är den metod som bör användas för en effektiv halkbekämpning.

Även halkbekämpning av löv under hösten och tidig bortsoptning av eventuellt grus på våren är viktigt liksom regelbundna inspektioner och jämnhetsmätningar av beläggningsen på cykelvägarna.

### **Cykling för alla**

Cykelbranschen redovisar en ökad försäljning av olika typer av cyklar för motion och rekreation. Även tillbehörsförsäljningen inom dessa områden ökar. Startfälten till motionslopp på cykel ökar och i länet ser vi en kraftig ökning av antalet motionscyklister på vägarna. Södertörn är populärt för denna motions- och träningscykling. Planen bör redovisa ett förhållningssätt för utbyggnad av cykelvägar i naturområden – både som en del av friluftslivet och pendling.

Södertörnskommunerna hade också gärna sett ett resonemang och förslag till åtgärder i planen för att vända utvecklingen med att barn och unga cyklar allt mindre, även om ansvarsfrågan för denna typ av åtgärder också hanteras av andra aktörer.

### **Kombinationsresor**

Södertörnskommunerna önskar se en utveckling av kombinationsresor cykelkollektivtrafik. Även om elcyklar kommer att bidra till längre cykelresor är länet alltför stort för att enbart cykeln kan utgöra hela resan. Hela resan perspektivet behöver beaktas som bland annat innebär att det ska finnas bra cykelförbindelser till kollektivtrafikens hållplatser och säkra cykelparkeringar. Men minst lika viktigt är möjligheten att ta med cykeln i kollektivtrafiken i varje fall i de delar av länet som ligger längre ut, där finns också oftast ledig kapacitet i kollektivtrafiksystemet.

### **Utformning, vägvisning**

Planen redovisar att de regionala stråken ska ha en likartad utformning, ha bra framkomlighet och trafiksäkerhet oavsett var i regionen stråken befinner sig. Planen beskriver också att cykelvägarna ska utgöra ett attraktivt och konkurrenskraftigt alternativ till andra trafikslag. Detta är bra och avgörande för att åstadkomma en högre resandandelen för cykel.

Den regionala cykelplanen förordar att gående och cyklande ska separeras. Det är bra och rätt åtgärd för att skapa trygga och bra förhållanden för såväl gående som cyklande. På sidan sex i vägledningen redovisas två tabeller vad gäller de regionala cykelvägarnas bredd. De är motsägelsefulla då de visar olika breddmått för cykelbana trots att de har samma dimensioneringsgrund (tre alternativt fyra cyklister i bredd). Denna motsägelse ska enligt planen lösas genom att man cyklar på gångbanedelen. Det är olyckligt att en plan som har som ambition att göra cykling effektivt och attraktivt lutar sig på en utformning som innebär att man ska cykla på gångbanan. Vidare är det en lösning som på intet sätt är bra för gående.

Gällande sammanhållen vägvisning och gestaltning är det även viktigt med samverkan mellan kommunerna. För kommuner som ligger i periferin är det viktigt att platser långt ut i systemet tydliggörs tidigt i vägvisningen. Södertörnskommunerna anser därför att det regionala cykelkansliet kan fylla en funktion genom att samordna detta arbete.

### **Trafiksäkerhet**

Planen redovisar att trafiksäkerhet uppnås genom väl utformade cykelvägar, säkra passager och tillförlitlig standard vad gäller drift och underhåll av cykelvägarna. Vad gäller upplevd säkerhet och trygghet är det bra att planen pekar på vikten av att separera gående och cyklande genom ändamålsenlig separering.

### **Övrigt**

Södertörnskommunerna vill slutligen framföra att processen med framtagandet av cykelplanen och möjligheterna för kommuner att delta och bidra med inspel och synpunkter under arbetes gång har varit värdefullt och uppskattat.

**För Södertörnskommunerna:**

**Ebba Östlin**

Ordförande i kommunstyrelsen i Botkyrka

**Meeri Wasberg**

Ordförande i kommunstyrelsen i Haninge

**Daniel Dronjak**

Ordförande i kommunstyrelsen i Huddinge

**Bob Wällberg**

Ordförande i kommunstyrelsen i Nykvarn

**Harry Bouveng**

Ordförande i kommunstyrelsen i Nynäshamn

**Lennart Kalderén**

Ordförande i kommunstyrelsen i Salem

**Boel Godner**

Ordförande i kommunstyrelsen i Södertälje

**Anita Mattsson**

Ordförande i kommunstyrelsen i Tyresö