

Kommunstyrelseförvaltningen  
Sofia Eneborg  
08-578 293 68  
Strategisk trafikplanerare  
Sofia.Eneborg@tyreso.se

Datum  
2021-02-19

Diarienummer  
2021/SBF 0023

Mottagare  
Hållbarhetsutskottet

## Svar på remiss Regional Cykelplan för Stockholms län

### Kommunstyrelseförvaltningens förslag till hållbarhetsutskottet för beslut i kommunstyrelsen

- Kommunstyrelseförvaltningens skrivelse och det södertörnsgemensamma yttrandet antas som Tyresö kommuns svar på remiss över Regional Cykelplan för Stockholms län.

Kommunstyrelseförvaltningen

Stefan Hollmark  
Kommundirektör

  
Sara Kopparberg  
Chef Samhällsbyggnadskontoret

## Sammanfattning

Tillväxt- och regionplaneförvaltningen, Region Stockholm har arbetat fram en ny Regional cykelplan för Stockholm län som Rotel IV, Regionstyrelsen remitterar Tyresö kommun för yttrande. Remisstiden sträcker sig till den 16 april 2021.

Den regionala cykelplanen är en revidering av tidigare cykelplan från 2014, den utgår från samma mål och ses bidra till genomförandet av Regional utvecklingsplan för Stockholm, RUF5 2050. Målet med cykelplanen är att cykelresor ska öka och de ska stå för 20% av alla resor 2030 ingår även som ett delmål i RUF5 2050. För att nå den detta cykelmål har fem strategiska insatsområden identifierats; cykelinfrastruktur, trafikinformation, kommunikation och kampanjer, kombinationsresor samt folkhälsa.

Den regionala cykelplanen pekar ut ett regionalt cykelvägnät som binder ihop viktiga målpunkter i länet. De regionala cykelstråken ska hålla genomgående hög standard, fortsatt genomförande och utbyggnad av cykelvägar och förbättringar av drift och underhåll föreslås.

Tyresö kommun är positiv till att den regionala cykelplanen och vikten av samverkan som cykelkansliet ansvarar för i regionen, samtidigt saknas mer kraftfulla grepp för att nå målen då andelen cykelresor i stort sett är den samma sedan 2015.

## Beskrivning av ärendet

Den regionala cykelplanen är en revidering av tidigare cykelplan från 2014. Den utgår från samma mål som tidigare då det är ett delmål i Regional utvecklingsplan för Stockholm, RUF5 2050. Cykelresor ska öka och de ska stå för 20% av alla resor 2030.

Den regionala cykelplanen pekar ut ett regionalt cykelvägnät med prioriterade cykelstråk som binder ihop viktiga målpunkter i länet. Cykelstråken ska hålla hög standard för att fungera som ett slags motorväg för cykel.

Planen beskriver funktion och utformningsprinciper för de regionala cykelstråken. Till den finns planeringsunderlaget Vägledning för genomförande av regional cykelplan framtaget. Det är ett friliggande dokument som ska fungera som ett stöd vid genomförandet av den regionala cykelplan som planering av annan cykelinfrastruktur och andra typer av cykelfrämjande åtgärder. Vägledningen uppdateras löpande och kommer inte att beslutas i Regionfullmäktige vilket den regionala cykelplanen kommer att göras.

## Strategiska insatsområden

För att nå cykelmålet har fem strategiska insatsområden identifierats;

1. Cykelinfrastruktur. Det regionala cykelvägnätet byggs ut och ska år 2030 innefatta cirka 800 km cykelväg som binder ihop regionen och regionala målpunkter med en standard som presenteras i Vägledning för genomförande av regional cykelplan. Den innehåller stöd och riktlinjer vid utbyggnad av cykelinfrastruktur och andra insatser för cykelutveckling i länet. Där beskrivs bland annat utformningsprinciper för regionala cykelstråk, enhetlig vägvisning och kommunikationsinsatser.
2. Cykelplanen pekar även ut prioritering av stråk där flöden ses bli höga. Vilket är stråk mot de centrala delarna av regionen och i de radiella kopplingarna nära de centraldelarna samt tvärkopplingar i samma område och mellan regionala stadskärnor.
3. Trafikinformation. Cykelresan blir smidigare, smartare och säkrare både före, under och efter resan. Genom sammanhängande vägvisning som gestaltas utifrån utformningsprinciper av färg och form blir tydligheten och orienterbarheten bättre. Även trygghet och upplevelser längs med stråken förbättras med rätt utformning. Ett gestaltungsprogram planeras för utformning och vägvisning.
4. Kommunikation och kampanjer. Marknadsföring av cykling på ett enhetligt sätt i regionen för att ge god utväxling på investeringar och samtidigt stärka cykelkulturen med syfte att locka fler att cykla. Förslag på kommunikationsinsatser exemplifieras i Vägledning för genomförande av regional cykelplan.
5. Kombinationsresor. Göra det enklare att kombinera cykel med kollektivtrafik och på så sätt öka resmöjligheterna i relationer där cykeln har svårt att ensam utgöra ett attraktivt alternativ. Därför är det viktigt med cykelparkering vid kollektivtrafikknutpunkter och att det finns anslutande cykelnät som möjliggör och förenklar för kombinationsresor. Vikten av att det finns hyrcyklar och att cykel kan tas med på kollektivtrafik, framförallt för tåg och sjötrafik presenteras även för att förenkla för ett hållbart resande.
6. Folkhälsa. Samverka och koppla samman folkhälsa och ökad cykling på regional nivå. Cykling är en fysisk aktivitet och sker den regelbundet ses effekter på hälsa i form av lägre risk att dö i förtid, lägre riska för hjärt- och kärlsjukdomar samt för vissa cancerformer och depression. Cykling ger även positiva effekter avseende bullernivåer, utsläpp och föroreningar. För att arbeta vidare med och samverka kring kopplingen cykel och folkhälsa introduceras en checklista att arbeta utifrån.

## Finansiering

För att kunna genomföra åtgärder för ett utbyggt cykelnät på regional nivå behövs finansiering. Stor del av det regionala cykelstråken är på statliga vägar, där trafikverket är väghållare och då även ansvarig för utbyggnaden.

Trafikverkets budget styrs av den nationella planen med tillhörande länsplaner. I Stockholms län är det Region Stockholm som är författare av länsplanen. I dagsläget saknas medel i länsplan för att finansiera så kallade steg 1 och 2 åtgärder enligt Fyrstegsprincipen. För kommuner finns möjlighet till medfinansiering av utbyggnad cykelinfrastruktur, detta för att främja cykelutveckling.

## Utformning

För att främja cykling behöver de regionala stråken ha god utformning och standard av dess infrastruktur. Cykelvägarna ska vara tillräckligt breda och baseras på cykelflöde vilket ger två standarder, lägre respektive högre nivå. Kombinerad gång- och cykelväg ska separeras, det ska finnas skyddszoner för mot fasta hinder och de ska utformas med god linjedragning för god framkomlighet och trafiksäkerhet. Det ska finnas parkering vid viktiga målpunkter och kollektivtrafik och tillgänglig cykelservice ska finnas på strategiska platser.

## Cykling för alla

Andelen som cyklar och förutsättningarna för att cykla ser olika ut i olika grupper i befolkningen. Genom att identifiera hur förutsättningar skiljer sig mellan olika grupper, kan riktade insatser göra skillnad. Sedan varierar även cykling efter vilken typ av resa det är, så som arbetspendling, fritidsresor, motionsresor och exempelvis tjänsteresor.

För barn finns potential att öka andelen cyklister då 73% av barnen i Stockholms regionen bor inom 2 kilometer från sin skola och nästan hälften inom 1 kilometer. Även deras fritidsresor kan öka då trenden de senaste 20 åren har visat på en kraftig minskning av barn och ungas cykelresor. Genom insatser kring attraktiva skolvägar och mindre skjutsning av barn ökar tryggheten som kan hjälpa till att öka andelen barn som reser mer hållbart. Insatser på följande områden kan påverka barns cyklande positivt:

- Samordning av skolvägsplanering över kommungränser.
- Gemensamma underlag till informationskampanjer.
- Regionala kunskapsunderlag kring barns resande.
- Trafikutbildningar och cykelkurser för barn.

## Tyresö kommuns synpunkter

Tyresö kommuns trafikmål gällande andelstal för cykling baseras på detta regionala mål om 20 procent trafikandelar. Vi ställer oss positiva till den regionala cykelplanen, att andelen cyklister behöver öka kraftigt om målet om 20 procent trafikandelar ska nås. Speciellt viktigt är detta i och med att andelen mer eller mindre inte ökat sedan 2015.

Samtidigt ser vi att planen kan utvecklas mer och ta kraftigare grepp kring cykelutvecklingen för att skärpa dokumentets strategiska nivå och för att nå målet. Tyresö kommun ställer sig frågande till varför cykelplanen inte har samma dignitet som Regionens andra strategiska dokument som vi ser är mer tydliga och skarpa än denna plan.

Vi ställer oss bakom det Södertörns-gemensamma yttrandet, se bilaga.

### Krav på planens nivå

Planen ses som vägledande men samtidigt ska den ha en sådan dignitet att den ska följas. Den strategiska nivån på båda handlingarna, trafikplanen och vägledningen, kan öka genom att den skrivs med ska-krav och därigenom blir det tydligare och skarpare på vad som verkligen behöver göras för att nå målen.

Tydligare och distinktare villkor är en förutsättning för god framkomlighet och trafiksäkerhet för cyklister vilket saknas ibland annat utformningen av stråken.

I och med att cyklar har utvecklats och andelen el-cyklar och transportcyklar ökat kraftigt de senaste åren behöver även cykelplanen hantera denna utveckling och det ytanspråk som dessa cyklar kräver. Bredder för cykling som presenteras i denna plan utgår likt 2014 års regional cykelplan efter vanliga cyklar vilket är beklagligt. Det behöver utvecklas och arbetas in.

Utformning av bredder och annan vägledning kring utformning kopplat till utbyggnad kan ges tyngre strategiskt värde. Exempel på detta är att separering mellan gående och cyklister, planen menar att dessa alltid bör separeras. Ett annat exempel är hur man hanterar den lägre nivån på utformning, författarna menar att det är okej att använda gångbana som omkörningsfil. Detta ger dubbla budskap om vilken nivå planen har och vilken viljeinriktning Regionen har på den infrastruktur som behövs. Ska cykel ses som ett transportmedel som är konkurrenskraftig gentemot bilen behöver cykeln framkomlighet värderas högre än planen föreslår.

Tydligare ska-krav ger också tydlighet i vad som gäller när det kommer till medfinansiering

## **Gestaltning och vägvisning**

Det är bra att det finns tankar kring att utveckla gestaltning och vägvisning av de regionala cykelstråken. Detta ser Tyresö kommunen som en viktig del som saknats för de regionala stråken idag och som kommer att hjälpa till att öka andelen cyklisterna och öka orienterbarheten. Gestaltning och vägvisning behöver samordnas och kan hjälpa till att marknadsföra de regionala cykelstråken.

## **Kombinationsresor**

Ett sätt att öka andelen cykelresor är att möjliggöra kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik vilket är bra att det beskrivs. Under samma kapitel diskuteras även cykel på kollektivtrafik i form av tåg och sjöfart. För Tyresö kommun, som endast har buss som kollektivtrafikmedel, saknas cykelplanen den aspekten av utveckling gällande kombinationsresor. Cykelkansliet behöver arbeta för dessa förändringar gällande cykel på bussar, men även på tunnelbana och spårvagn.

## **Genomförande och finansiering**

Tyresö ställer sig frågande till vem som ansvarar för genomförandet av utbyggnaden av stråken. Det kan inte vara så att det är upp till väghållaren att ansvarar för utan genomförandet behöver styras, förslagsvis av Regionen. Ett stråk behöver ses som ett oavsett om stråket går genom flera kommuner där det även ofta finns ett uppdelat väghållaransvar mellan kommuner och Trafikverket. En gemensam genomförandeplan eller ett liknande genomförande som av Grönt Ljus Stombuss för hela stråk behöver utvecklas. På detta sätt kan stråken även prioriteras och kommuner och regionen har en samlad bild om vad som ska genomföras. Samverkan kring genomförande och finansiering av hela stråk kan då bli tydligare. Prioriteringsgrunder som presenteras kan leda till att stråk som har lägre prioritet än de centrala stråken inte genomförs då de ofta har en påverkan av uppdelat väghållaransvar.

Om genomförandet ska ske i den takt som krävs för att få ett sammanhållet regionalt cykelvägnät så behöver även medel för finansiering i länsplanen utökas för sådana åtgärder. Ska andelen hållbara transporter öka, i detta fall andelen resor med cykel, så krävs att den medfinansieringen och finansiering även motsvara denna utvecklingsnivå som genomförandet av denna cykelplan vill nå.

## **Viktigt stråkval**

Cykelplanen pekar ut prioritering av stråk där flöden ses bli höga, vilket är bra samtidigt får det inte bli för stort fokus på stråk i direkt närhet till centrala Stockholm och att det är arbetspendling som prioriteras högst. Kommuner längre ut i systemet kan ha andra prioriteringsgrunder än arbetspendling. För

Tyresö kommun som till en tredjedel består av naturreservat är även rekreationscykling viktig. Vi ser att även denna typ av cykling prioriteras samt annan typ av cykling och då behöver prioritetsnivåer ses över och utvecklas.

Med utbyggnaden av Vendelsöstråket förbättras och byggs ut utmed Gudöbroleden ökar möjligheten för boende i Trollbäcken att cykla till Stockholm via Flatenbadet. Kopplingen som idag inte finns leder även till ökad närhet till Älta. Det är viktigt att den regionala planen förstår uppdelningen av Tyresö kommun och att det med fördel kan vara två stråk från kommunen mot Stockholm. Tyresö kommun planerar för bättre cykelinfrastruktur bland annat utmed Tyresövägen kopplat till arbetspendling, men även för ökad närhet till Tyresö slott och dess kulturmiljö samt kringliggande naturreservat.

Det är av stor vikt att gång- och cykelbana längsmed Skrubba malmväg mellan Gudöbroleden och Bollmoravägen får högre standard än den har idag och att den sopsaltas. Viktigt att Stockholm stad arbetar för en sopsaltning på denna sträcka, samordning kring detta behöver utvecklas.

### **Prövning av barnets bästa**

Den regionala cykelplanen behandlar barnperspektivet i kapitlet Cykling för alla och redogör där för exempel på hur barns resande med cykel kan ändras och förbättras. Delar av förslagna insatser behöver behandlas av kommunerna själva, vilket även Tyresö kommun behöver göra. Eftersom trenden är att barn och unga cyklar mindre behöver fler konkreta åtgärder för dessa utvecklas i planen. Tyresö kommun ser att prövning av barn och unga är genomförd men vi ser att detta kan utvecklas betydligt mer.