

Målbild för regionala cykelstråk



Hållbar regional utveckling, samhällsplanering och infrastruktur
Beslutad: 2024-08-31

1 Innehållsförteckning

1. Inledning.....	3
1.1 Bakgrund och syfte.....	3
1.2 Arbetssätt	4
2. Utpekade regionala cykelstråk.....	6
Regionala cykelstråk – mellankommunala	6
Regionala cykelstråk – inomkommunala.....	7
Regionala cykelstråk - koppling till närliggande regioner	8
3. Genomförande	9
Fyrstegsprincipen som utgångspunkt	9
Poängsättningssystemet	9
Arbetssätt framåt.....	11

1. Inledning

Nedan beskrivs bakgrunden till varför målbilden för regionala cykelstråk tagits fram och dess syfte.

1.1 Bakgrund och syfte

Regional cykelstrategi för Sörmland ska främja och öka cyklingen i Sörmland. Att arbeta med cykling bidrar till minskad klimatpåverkan, förbättrad trafiksäkerhet, minskat buller och lokala utsläpp, förbättrad tillgänglighet i städer och förbättrade hälsoeffekter. Sverige har fyra nationella mål som alla starkt kopplar an till ett behov av ökad cykling; transportpolitiska målen, klimatmålet, miljömålen och folkhälsomålet.

Region Sörmlands cykelstrategi beslutades i februari år 2021 och är en strategi inriktad på mål- och strategiområden. Strategin är styrande för den regionala cykelplaneringen och innehåller bedömningsgrunder som ligger till grund för regional cykelinfrastrukturutbyggnad och prioritering av statlig medfinansiering till kommunalt vägnät. Den nuvarande strategin är länets andra cykelstrategi och innehåller inte några stråkprioriteringar. Den första cykelstrategin antogs år 2012 vilken innehöll stråkprioriteringar. Dessa stråk ansågs byggda, planerade eller inaktuella inför framtagandet av den nya cykelstrategin och det beslutades att ta fram nya stråk i ett senare skede. Därför har det varit viktigt att ta fram en målbild för regionala stråk, detta för att ha ett underlag för att kunna prioritera framtida stråkutbyggnad. Trafikverket bedömer att infrastrukturplaneringens inledande steg för insatser på statligt vägnät, åtgärdsvalsstudier (ÅVS), inte krävs om Regionens cykelstrategi tydligt pekar ut stråk för utbyggnad. Det innebär en effektivare planeringsprocess som möjliggör en snabbare utbyggnadstakt. Målbilden blir därför ett viktigt underlag för Region Sörmland som länsplaneupprättare, som kan prioritera pengar i plan och beställa åtgärder utifrån målbildens ställningstaganden.

Utifrån denna bakgrund har Regionen under år 2023 tagit fram ett antal prioriterade stråk. Detta har genomförts med hjälp av upphandlad konsult som tagit fram ett underlag för prioriterade stråk i Sörmland. Syftet med deras uppdrag var att definiera vilka stråk som skulle kunna prioriteras vid utbyggnation.

Målbilden för regionala cykelstråk i Sörmland är länets gemensamma syn på utvecklingen av cykelinfrastrukturen i länet. Det blir ett viktigt verktyg för att säkerställa en infrastrukturutbyggnad som främjar en hållbar regional utveckling. Den beslutade målbilden med tillhörande prioriteringar blir utgångspunkten för Sörmlands cykelinfrastrukturutbyggnad och ska genomföras på lång sikt. Ändrade förutsättningar i geografi och samhälle bör beaktas framåt.

1.2 Arbetsätt

Tillsammans med den upphandlade konsulten har Region Sörmland arbetat fram målbildens stråk. En nuläges- samt en målpunktsanalys och en analys av cykelbarheten på vägnätet har genomförts för att ta fram stråken i målbilden. I ett tidigt skede av arbetet inhämtades även underlag från Sörmlands kommuner genom nätverken hållbart resande och transportsystemet utveckling.

Strukturbilden för Sörmland har legat som grund för målbilden och utöver det har dessa viktiga målpunkter tagits med som underlag:

- Järnvägsstationer
- Motorvägshållplatser
- Större arbetsplatser

Ytterligare underlag och perspektiv som tagits med i processen är:

- Näckrosleden
- Potentialstudien
- Barnperspektivet

Målbilden för regionala cykelstråk i Sörmland fokuserar på pendling till arbete och studier. Järnvägsstationer, motorvägshållplatser och större arbetsplatser blir därför viktiga målpunkter för att kunna binda samman det regionala cykelnätet. För att skapa ett cykelnät för arbetspendling behövs gena vägar och målbilden fokuserar därför inte på cykling för rekreation. Näckrosleden låg med som underlag initialt i framtagandet men då rekreativcykling och cykling för arbetspendling har olika fokus har inte stråken sammanfallit i någon större utsträckning.

Potentialstudien har gett en indikation om det finns potential på de stråk som pekats ut. Även om potentialstudien har fått viss kritik, främst kring potential för barn och unga,

har den varit ett underlag. Barnperspektivet bör alltid vara med i planering av infrastruktur. Inledningsvis har barnperspektivet varit med i analysen men målbildens stråk har inte sammanfallit med stråk där barn i någon större utsträckning cyklar. Detta eftersom deras målpunkter främst befinner sig inom en tätort och på kommunalt vägnät, vilket faller utanför ramarna för målbilden. Barnperspektivet ska tas i beaktning när infrastrukturen sedan byggs. Till exempel är det viktigt att få med barnperspektivet kopplat till kollektivtrafiken och att därmed säkerställa att gång- och cykelvägar till busshållplatser är tillgängliga för barn.

För att i nästa steg kunna göra prioriteringar av cykelstråken har en arbetsmetod tagits fram. Metoden har arbetats fram utifrån dialog med andra regioner och är ett poängsättningssystem. Metoden för prioritering beskrivs under rubriken Poängsättningssystem.

2. Utpekade regionala cykelstråk

Nedan beskrivs de utpekade regionala cykelstråken. Stråken är uppdelade i tre kategorier: mellankommunala, inomkommunala och stråk med koppling till närliggande regioner. Totalt pekas 36 cykelstråk ut. Stråken visualiseras i sin helhet med hjälp av kartor genom verktyget Storymap. Kartan återfinns på Regionens hemsida utvecklasormland.se eller genom denna länk: [Målbild regionala cykelstråk \(arcgis.com\)](https://arcgis.com)

Regionala cykelstråk – mellankommunala

I första hand utgörs de regionala stråken av kopplingar mellan närliggande kommunhuvudorter. Viktigt i målbilden har också varit att koppla ihop tätorter med sina kommunhuvudorter och större kollektivtrafikhållplatser (järnvägsstationer och motorvägshållplatser). Stråken har valts utifrån att så många som möjligt ska få nytta av de planerade stråken. Detta innebär bland annat att orter och målpunkter som ligger inom relativt kort avstånd från varandra ingår. Även stråk där tätorter och andra målpunkter ligger på rad, och därmed ökar potentialen, finns med i målbilden. I tabell 1 redogörs de 10 utpekade mellankommunala cykelstråken.

Tabell 1 Regionala cykelstråk - mellankommunalt

Stråk	Fjärrort 1	Fjärrort 2
1	Nyköping	Oxelösund
2	Nyköping	Flen
3	Nyköping	Trosa/Vagnhärad
4	Vingåker	Katrineholm
5	Katrineholm	Flen
6	Flen	Gnesta
7	Gnesta	Trosa/Vagnhärad
8	Gnesta	Strängnäs
9	Flen	Eskilstuna
10	Eskilstuna	Strängnäs

Regionala cykelstråk – inomkommunala

Förutom de mellankommunala finns ett antal stråk som, med tanke på storlek på tätorter och avstånd, bedömts som viktiga för att koppla ihop tätorter med sin huvudort. Dessa stråk går endast inom en och samma kommun och benämns som inomkommunala stråk. I tabell 2 redogörs de 17 utpekade inomkommunala cykelstråken. Tätorter som täcks in i stråken enligt Tabell 1 ovan är inte med i Tabell 2.

Tabell 2 Regionala cykelstråk - inomkommunala

Stråk	Huvudort	Tätort
E1	Eskilstuna	Ärla
E2	Eskilstuna	Torshälla
E3	Eskilstuna	Kvicksund
E4	Eskilstuna	Alberga
E5	Eskilstuna	Sundbyholm
F1	Flen	Malmköping
K1	Katrineholm	Forssjö
K2	Katrineholm	Bie
K3	Katrineholm	Strångsjö
N1	Nyköping	Stavsjö
N2	Nyköping (Oxelösund)	Nävekvarn
S1	Strängnäs	Merlänna
S2	Strängnäs	Stallarholmen
S3	Stallarholmen	Mariefred
S4	Åkers Styckebruk	Mariefred
T1	Vagnhärad	Västerljung
V 1	Vingåker	Läppe

Regionala cykelstråk - koppling till närliggande regioner

I målbilden har även kopplingar som finns till större arbetsplatser eller större tätorter i angränsande län pekats ut. I tabell 3 redogörs de 9 utpekade cykelstråken med koppling till närliggande regioner. I första hand är framför allt kortare kopplingar över länsgränsen intressanta.

Tabell 3 Regionala cykelstråk till närliggande regioner

Stråk	Huvudort	Grannkommun
R1	Eskilstuna	Västerås
R2	Eskilstuna	Kungsör
R3	Strängnäs	Enköping
R4	Läggesta	Södertälje
R5	Gnesta	Södertälje
R6	Vagnhärad	Södertälje
R7	Nyköping	Norrköping
R8	Vingåker	Örebro
R9	Katrineholm	Norrköping

3. Genomförande

En grund för att skapa en effektiv utbyggnad av cykelinfrastrukturen i länet är samverkan mellan Region Sörmland, kommunerna och Trafikverket. Trafikverket är den myndighet som genomför infrastrukturutbyggnaden enligt länsplanens prioriteringar på det statliga vägnätet, och kommunerna har ägandeskap för utbyggnaden på det kommunala vägnätet. Nedan beskrivs arbetet med målbilden i närtid och hur det gemensamma arbetet med uppföljning och översyn hanteras övertid.

Fyrstegsprincipen som utgångspunkt

Fyrstegsprincipen är utgångspunkten i infrastrukturplanering samt ett verktyg för att säkerställa en god resurshushållning och för att åtgärder ska bidra till en hållbar samhällsutveckling. En analys utifrån fyrstegsprincipen kommer att genomföras på målbildens sträckningar. Detta för att säkerställa och se över genomförbarheten på stråken för att utröna möjliga alternativ till utbyggnad. Analysen genomförs i ett första skede tillsammans med Trafikverket. Därefter kopplas kommunerna in för deras lokalkännedom och mandat över det kommunala vägnätet.

Kort om fyrstegsprincipen

1. Det första steget handlar om att överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.
2. Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.
3. Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer.
4. Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen och handlar om nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder

Poängsättningsystemet

Poängsättningsystemet tar utgångspunkt i ett antal utvalda prioriteringskriterier. Samtliga sträckor utvärderas i enlighet med nedanstående kriterier och poängsätts. De sträckorna med högst poäng kommer i dialog med berörda kommuner prioriteras utifrån nuvarande princip om 50/50 finansiering av cykelinsatser inom länstransportplanen.

Trafikverket och Regionen kommer gemensamt poängsätta och sammanställa stråken i prioriteringsordning.

Kriterierna är:

- cykelpotential
- vägbredd
- hastighet
- trafikmängd
- ohälsotal
- schablonkostnad
- samt huruvida stråket en del av ett starkt kollektivtrafikstråk eller inte

En trafiksäker miljö är en grundförutsättning för att stärka och utveckla cyklingen i länet. I poängsättningssystemet viktas trafiksäkerhet högre än de andra kriterierna i poängsättningssystemet för att prioritera stråk som inte är cykelbara idag. I trafiksäkerhet inkluderas vägbredd, hastighet och trafikmängd. Nedan beskrivs kriterierna för områdena och hur dessa kommer att värderas. Ett stråk kan få höga poäng inom ett kriterium och lågt inom ett annat kriterium vilka i slutändan summeras ihop till en slutsumma. En hög slutsumma kommer innebära en högre prioritering av stråket.

Vägbredd

En smalare väg innebär stora risker och bristande trafiksäkerhet för aktiva trafikanter. Det är svårt att samsas med biltrafikanter och det finns mindre utrymme att cykla på. Stråk med smalare vägbredd innebär högre poäng inom detta kriterium.

Hastighet

Höga hastigheter innebär stora risker och bristande trafiksäkerhet för aktiva trafikanter. Stråk med höga hastigheter tilldelas högre poäng inom detta kriterium.

Trafikmängd

Höga trafikmängder innebär större risker och bristande trafiksäkerhet för aktiva trafikanter då det blir många bilister att samsas med på vägen. Därför får sträckor med hög årsdygnstrafik högre poäng inom detta kriterium.

Cykelpotential

Bedömningen av potential utgår ifrån Regionens cykelpotentialstudie. Potentialstudien har utifrån hem- och arbetsplatsrelationer beräknat vilka stråk i länet som har störst potential för cykelpendling. Stråk med hög potential värderas med högre poäng inom detta kriterium.

Starkt kollektivtrafikstråk

Regionen vill stärka det kombinerade resandet. Genom att koppla samman olika trafikslag skapas förutsättningar för att nå längre inom och utanför länet. Detta kopplar an till skrivningar i trafikförsörjningsprogrammet, länstransportplanen och cykelstrategin. De av målbildens sträckningar som ansluter till ett starkt kollektivtrafikstråk får därmed en högre poäng inom detta kriterium. Kopplingen till kollektivtrafiken är också av högsta vikt för barns självständiga resande.

Ohälsotal

Ökad cykling bidrar till att stärka folkhälsan genom ökad fysisk aktivitet och lägre utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar. Därför värderas sträckor inom områden med höga ohälsotal med högre poäng inom detta kriterium.

Schablonkostnad

Kostnadseffektiva sträckor premieras, lägre omkostnader för det utpekade stråket ger högre poäng inom detta kriterium.

Arbetsätt framåt

Nedan beskrivs hur arbetet framåt med målbilden kommer att fortskrida.

Samverkan i trepart

Region Sörmland, respektive kommun och Trafikverket ses årligen för att diskutera genomförande och utmaningar inom länsplanen och transportinfrastrukturens utveckling. Samverkansformen ska även inkludera frågeställningar kopplat till målbilden och utvecklingen av cykelinfrastrukturen lokalt och regionalt och hur dessa samspelar.

Uppföljning

Målbilden följs årligen upp genom det regionala cykelbokslutet som bland annat utvärderar utvecklingen av cykelinfrastrukturen. Kommunerna ansvarar för att rapportera infrastrukturutbyggnad i NVDB och till Regionen enligt det regionala cykelbokslutets arbetsprocess. Trafikverket ansvarar för att årligen följa upp genomförandet av Länsplanen och beskriva utbyggnaden på det statliga vägnätet.

Genomlysning i enlighet med Länsplaneprocessen

Målbilden genomgår en genomlysning i enlighet med länstransportplanens process, om vart fjärde år. Detta för att se över om stråken är fortsatt relevant, kommunerna hjälper Regionen genom att synliggöra nya planeringsförutsättningar som kan komma att kräva förändringar av målbilden för regionala cykelstråk. Målbilden för regionala cykelstråk är ett levande dokument.