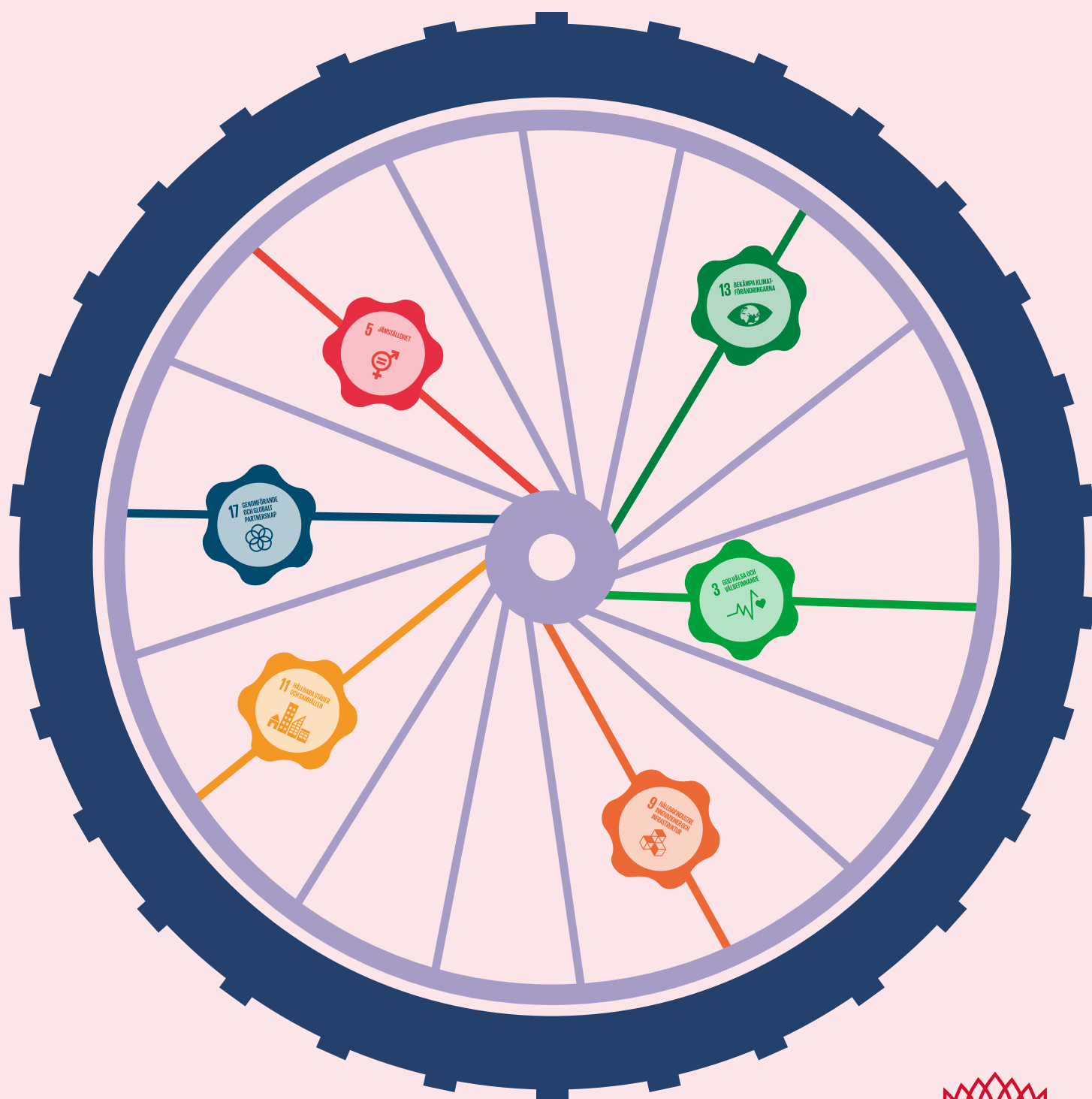


Regional cykelstrategi för Sörmland

En regional strategi för att stärka aktivt
resande och hållbar mobilitet



REGION
SÖRMLAND



Produktion: Haus. Bilder: Fossilfritt 2030-Rena resan och Sandra Strömstedt.



Sammanfattning

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. Region Sörmlands åtagande att förbättra cykelförutsättningar bidrar till den regionala utvecklingsstrategin och flera övergripande mål för hållbar utveckling och Agenda 2030.

Genom cykelstrategin och Länsplanen för regional transportinfrastruktur i Södermanlands län blir det tydligt hur infrastruktursatsningar för cykel prioriteras och finansieras. Både på statligt och kommunalt vägnät.

Cykelstrategins övergripande mål är att fler ska cykla för ett mer hållbart Sörmland. En ökad aktiv mobilitet för människorna i Sörmland bidrar till

att uppnå regionens ekonomiska, sociala samt hälso- och miljömål. För att kunna följa hur det övergripande målet uppfylls finns sju delmål. Arbetet med att uppfylla målen sker inom fyra strategiområden: Trafiksäkerhet och komfort, Tillgänglighet och cykelvägnät, Utbildning, uppmuntran och påverkan samt Miljö, hälsa, jämställdhet och jämlikhet. Tolv strategier med ett antal tillhörande åtgärder arbetats fram som svarar mot det övergripande målet och delmålen.

Cykelstrategin pekar också tydligt på hur genomförandet ska gå till och hur Region Sörmland ska följa upp arbetet. Cykelstrategins mållår är 2030. Strategin kommer att ses över och aktualiseras vart fjärde år och åtgärderna följs upp kontinuerligt.

Den 26 februari 2021 antog Regionala utvecklingsnämnden cykelstrategin.

Innehåll

Sammanfattning	3
1. Inledning	6
1.1 Syfte och utgångspunkter	6
1.2 Regional cykelstrategi för Sörmland i sitt sammanhang	7
1.3 Strategins roll i samhällsplaneringen	8
1.4 Avgränsningar	9
1.5 Bakgrund	10
2. Nulägesbeskrivning	12
2.1 Cykling i Sörmland	12
2.2 Tillgänglighet med cykel och kollektivtrafik	17
2.3 Turismcykelleder	18
2.4 Trafiksäkerhet	18
3. Mål	21
3.1 Övergripande mål	21
3.2 Delmål	21
4. Strategiområden	25
4.1 Trafiksäkerhet & komfort	26
4.2 Tillgänglighet & cykelvägnät	28
4.3 Utbildning, uppmuntran & påverkan	30
4.4 Miljö, hälsa, jämställdhet & jämlikhet	32
5. Genomförande	34
5.1 Åtgärdsplan	34
5.2 Finansiering av gång- och cykelåtgärder	36
5.3 Prioriteringsprinciper för finansiering	38
5.4 Planeringsstöd i genomförandet	38
5.5 Uppföljning	40
6. Noter	42





1. Inledning

regionalt perspektiv finns kopplingen till rollen som ansvarig för Länsplanen för regional transportinfrastruktur i Södermanlands län.

I länstransportplanen finns en bred ambition för cykelfrågorna generellt, turistcykelleder och för investeringar i cykelvägsinfrastruktur.

Eftersom betydelsen av ökad cykling är lika viktig på det statliga som det kommunala vägnätet behövs det skapas förutsättningar för infrastrukturen. Det krävs gemensamma riktlinjer och rekommendationer som Region Sörmland, länets kommuner och Trafikverket kan ställa sig bakom. Förutom åtgärder i infrastrukturen behövs även beteendepåverkande åtgärder för att få fler att cykla, gärna i kombination med andra färdmedel för att ersätta fler bilresor.

Regional cykelstrategi för Sörmland inriktas i första hand på målgruppen vardagscyklister till arbete, skola, fritidsaktiviteter eller andra viktiga målpunkter. I andra hand är målgruppen turist- och rekreationscyklister där resan är del av målet. Grupperna har olika behov, förutsättningar och är benägna att cykla olika långt. Vardagscyklisterna har ett behov att ta sig till viktiga målpunkter i vardagen året runt. För turist- och rekreationscyklister är själva resan oftast del av målet och ett mer säsongsbetonat behov. Åtgärder som blir till nytta för bägge målgrupperna är att föredra.

1.1 SYFTE OCH UTGÅNGSPUNKTER

Regional cykelstrategi för Sörmland syftar till att främja och öka cyklingen i Sörmland. Ökad cykling bidrar till minskad klimatpåverkan, förbättrad trafiksäkerhet, minskat buller och lokala utsläpp, förbättrad tillgänglighet i städer och förbättrade hälsoeffekter från ökad fysisk aktivitet. Region Sörmlands åtagande att förbättra cykelförutsättningar bidrar således till flera övergripande mål för hållbar utveckling och Agenda 2030.

I Sörmland har både de kommunala och regionala aktörerna länge haft höga ambitioner kring cykling. Regional cykelstrategi för Sörmland tar sin utgångspunkt i den regionala utvecklingsstrategin, även kallad Sörmlandsstrategin, där hållbart resande identifieras som en av flera viktiga insatser för den hållbara utvecklingen i Sörmland. Utifrån ett

1.2 REGIONAL CYKELSTRATEGI FÖR SÖRMLAND I SITT SAMMANHANG

Agenda 2030 och de globala målen syftar till att utrota fattigdom och hunger, förverkliga de mänskliga rättigheterna för alla, uppnå jämställdhet och egenmakt för alla kvinnor och flickor samt säkerställa ett varaktigt skydd för planeten och dess naturresurser. De globala målen är integrerade och odelbara och balanserar de tre dimensionerna av hållbar utveckling: den ekonomiska, den sociala och den miljömässiga. Särskilt anses mål 3 Hälsa och välbefinnande, mål 5 Jämställdhet, mål 9 Hållbar Industri, innovationer och infrastruktur, mål 11 Hållbara städer och samhällen, mål 13 Bekämpa klimatförändringarna samt mål 17 Genomförande och globalt partnerskap koppla till cykling.

Region Sörmland är regionalt utvecklingsansvarig i Sörmland. Regionalt utvecklingsansvariga ska skapa förutsättningar för en utveckling som leder till en hållbar tillväxt i alla delar av landet och som utgår från de lokala och regionala förutsättningar som råder. Det innebär bland annat att arbeta fram en regional utvecklingsstrategi (RUS) och samordna insatser för genomförande av strategin.

I den regionala utvecklingsstrategin, Sörmlandsstrategin, tillämpar Region Sörmland ett perspektiv på hållbar utveckling där social hållbarhet är målet, ekonomin är medlet och ekologin sätter ramarna. De tre dimensionerna är ömsesidigt beroende av varandra. I Sörmlandsstrategin används en modell för att, utifrån människan och befolkningen i centrum,

belysa att hållbar utveckling är resultatet av ett flerdimensionellt samspel mellan olika faktorer, som är ömsesidigt beroende av varandra. Den prioriterade inriktningen *En växande arbetsmarknad*, där efterfrågan på kompetens och utbud av arbetskraft med olika utbildningsbakgrunder och erfarenheter kan mötas, berör cyklingen i Sörmland. Att det är tillgängligt, attraktivt och hälsosamt att arbetspendla med cykel i Sörmland bidrar till hållbarhet och en växande arbetsmarknad.



Figur 1. Sörmlandsstrategins modell för hållbar utveckling.
Källa: Region Sörmland.



Strukturbild Sörmland visar den fysiska inriktningen för Sörmland med ortstruktur och funktionella samband med varandra och med omvärlden. Bilden är utgångspunkt i det fysiska perspektivet i det regionala utvecklingsarbetet och genomförandet av Sörmlandsstrategin. Digital- och transportinfrastruktur i kombination med kollektivtrafik skapar god tillgänglighet inom och mellan noderna med viktiga funktioner som exempelvis bostäder, arbetsplatser, utbildning, kultur och service. God tillgänglighet möjliggör också utveckling i hela regionen och Sörmlands attraktivitet ökar i och med att en större region med varierande miljöer kan attrahera människor, företag och kapital.

Cykelstrategin utgör viktigt underlag till kommande Länstransportplan. I länstransportplanen avsätts medel för cykelåtgärder utmed det statliga vägnätet, som medfinansieras av kommunerna, samt medel i form av statsbidrag som kommunerna kan ansöka om för att exempelvis medfinansiera cykelåtgärder utmed det kommunala vägnätet. Cykelstrategin kommer även utgöra input till andra planer och strategier kommunalt, regionalt och nationellt gällande cykling och cyklingsfrämjande åtgärder.

Förutom ovanstående mål och program kopplar Cykelstrategin även till Trafikförsörjningsprogram för Sörmland, som innehåller mål för kollektivtrafiken, samt Klimat- och energistrategi för Södermanland. Cykelstrategin har också betydelse för processarbetet med turismcykelleden Näckrosleden som bedrivs i ett eget forum med målsättningen att få den klassad och skyltad som en nationell turismcykelled. I övrigt förhåller sig cykelstrategin även till andra nationella, regionala och kommunala mål och strategier som verkar för att främja cykeln som färdmedel, exempelvis En nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling.

1.3 STRATEGINS ROLL I SAMHÄLLSPLANERINGEN

Cykelstrategin är vägledande och rådgivande för den regionala och kommunala cykelplaneringen. Cykelstrategin innehåller även olika bedömningsgrunder som ligger till grund för diskussion vid prioritering av åtgärder. Cykelstrategin är styrande i sina principer för finansiering av cykelvägsinvesteringar i det statliga vägnätet, och på så vis kopplat till genomförandet av Länspanen för regional transportinfrastruktur för Sörmland.



Trafikverket har det övergripande ansvaret för utvecklingen av alla trafikslag där cyklingen är en viktig del. Trafikverket har ansvar för genomförandet av både nationell plan och länsplanerna för regional transportinfrastruktur. Planeringen genomförs utifrån fyrstegsprincipen och fysisk planering ska föregås av en åtgärdsvalsstudie². Trafikverket ansvarar, förutom den fysiska planeringen av cykelvägar på det statliga vägnätet, även för drift och underhåll på det statliga vägnätet.

Steg 1 – Tänk om

Åtgärder som kan påverka behov av transporter och val av transportsätt

Steg 2 – Optimera

Åtgärder som effektiviserar nyttjandet av befintlig infrastruktur och fordon

Steg 3 – Bygg om

Begränsade ombyggnadsåtgärder

Steg 4 – Bygg nytt

Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder

Figur 3. Fyrstegsprincipen. Källa: Trafikverket.³

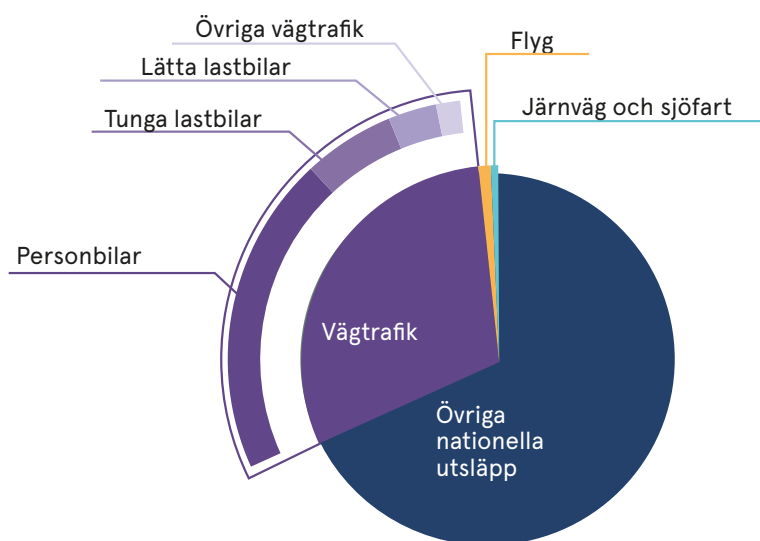
Regionalt utvecklingsansvarig ska upprätta Länstransportplaner för infrastrukturen

i länet. Region Sörmland är även en regional kollektivtrafikmyndighet. Region Sörmland är på det sättet ansvariga eller utförare i en del av de områden som berör cykling och hållbart resande.

Kommunerna ansvarar för planering, utbyggnad samt drift och underhåll av cykelvägar utmed det kommunala vägnätet. Kommunerna har även det huvudsakliga ansvaret för att få fler att cykla. Detta görs dels genom att ta med cyklingen tidigt i samhällsplaneringen dels genom information och andra påverkansåtgärder. Här ser Region Sörmland en utvecklingsmöjlighet att både Regionen och kommunerna i högre grad bör samverka och genomföra projekt samt påverkansåtgärder som informationsspridning och kampanjer.

1.4 AVGRÄNSNINGAR

Cykelstrategins fokus är i första hand på målgruppen vardagscyklister och i andra hand turist- och rekreationscyklister. I denna cykelstrategi hanteras inte motions- och tävlingscykling och dess förutsättningar för att få fler att cykla som motionsform vilket även gäller för mountainbikecykling. Region Sörmland ser dock att utbyggnad av säker cykelinfrastruktur även bidrar positivt till denna grupp av cyklister.



Figur 4. Växthusgasutsläpp från vägtrafik, sjöfart, flyg och järnväg som andel av totala utsläpp. Källa: Naturvårdsverket.

1.5 BAKGRUND

Klimatomställningen är den största globala utmaningen i vår tid. Sverige har ambitiösa klimatmål samt en klimatlag, som tydliggör att senast 2045 ska Sverige inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser. Ett etappmål har också tagits fram som berör transportsektorn som innebär att utsläppen från Sveriges inrikes transporter ska minska med 70 procent mellan 2010 och 2030. Målen om en fossilfri framtid innebär att transportsektorn kommer att behöva byta till ny och utsläppsfri teknik men även förändringar av färdmedelsval. Idag står koldioxidutsläppen från vägtrafiken, för 30 procent av Sveriges totala utsläpp.⁴

Arbetsprocess

Region Sörmland har ansvarat för framtagandet av strategin i samverkan med kommuner och organisationer i länet samt med stöd av Trivektor Traffic. Kommunerna, Trafikverket och Energikontoret i Mälardalen har varit med i arbetsprocessen och har bidragit med råd och insikter för framtagandet av cykelstrategin. En workshop genomfördes i oktober 2019 med syftet att diskutera mål och strategier. Inspelen från workshopen har använts i arbetsprocessen.

Potentialstudie

För att skapa en förankrad och genomarbetad cykelstrategi behövs kunskap och analysunderlag.

Inför arbetet med ny cykelstrategi genomfördes en potentialstudie över cykling i Sörmland. Potentialstudien togs fram som en del av ett forskningsprojekt av VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut och är en större analys som även omfattar Region Örebro län och Region Västmanland. En populärversion av potentialstudien finns tillgänglig på Region Sörmlands hemsida.

Potentialstudien för cykling innebär en kartläggning av samtliga förvärvsarbetande i länet med avseende på deras resväg från bostaden till arbetet. Studien analyserar vilken färdväg som är den snabbaste för respektive individ och hur lång tid det tar att cykla mellan bostaden och arbetet. Det gör det möjligt att se hur många personer som kan cykla inom ett visst tidsintervall, exempelvis 30 minuter, och hur detta antal ökar beroende på hur vägnätet ser ut.

Sedan har det gjorts en beräkning utifrån hem- och arbetsplatsrelationer vilka stråk i länet som har störst potential för cykelpendling enligt transportmodellen. Det gör det möjligt att i nästa steg kartlägga vilka brister som finns i dagens vägnät.

Potentialstudien bygger på en så kallad ruttvalsberäkning för samtliga förvärvsarbetande och

skolbarn i länet. Ruttvalsberäkningen räknar fram den snabbaste resvägen för respektive individ och hur lång tid det tar att cykla mellan bostaden och arbetet på det vägnät som finns. Hur ruttvalet blir beror bland annat på vägnätets beskaffenhet. Data för vägnätet som används i studien är hämtat från den nationella vägdatatabasen, NVDB. Det innebär att studien utgår från att det är möjligt att cykla på samtliga länkar i vägnätet, både i blandtrafik och på separerade cykelvägar. Det är alltså den teoretiska potentialen som redovisas i studien inte hur många som faktiskt cyklar på en länk idag.

Metodik och process i fyra steg:

1. Databearbetning

Detaljerade data kring vägnät, cykelvägnät och kollektivtrafiknät lades in som GIS-lager. Befolknings- och sysselsättningsdata inhämtades för analyserna.

2. Utveckling av transportmodell för färdmedelsval och efterfrågan för cykelresor

Baseras på modellerade relationer som till exempel den snabbaste eller bekvämaste vägen. Modellen tar hänsyn till olika faktorer som topografi och vägnät. Den tar också hänsyn till sociodemografiska faktorer som ålder och kön

3. Tillgänglighetsanalys

Beräknas från faktiska hem- och arbetsplatsrelationer. Visar andelar av den arbetsföra befolkningen som kan nå en arbetsplats inom givna tidsintervall. För skolbarn har analysen gjorts med antagandet om att barnen går i närmaste skola.

4. Kartläggning och analys av potential för cykling

Ruttvalsberäkningar och transportmodellen har använts för att få fram potentialflöden på länkar i vägnätet.

Resvaneundersökning

Under 2020 publicerades en ny nationell resvaneundersökning och myndigheten Trafikanalys ansvarar för den nationella resvaneundersökningen. Undersökningen

omfattar Sveriges befolkning i åldern 6–84 år och genomförs som en kombinerad pappers- och webbenkät.⁵ Region Sörmland använder underlag och statistik från resvaneundersökningen och har i denna undersökning köpt till ett extra urval för regional nivå. Det extra urvalet ger möjligheter till fler och mer specifika analyser av resvanor. Det ger ett underlag för vidare utveckling av infrastruktur och trafikutbud, för trafiksäkerhetsarbetet och för forskning och utveckling kring människors resande- och kommunikationsmönster.

Resvaneundersökningen genomfördes via en webbenkät eller via brev och omfattar 902 personer i Sörmland. I materialet tillfrågas en person om dess resande under en särskild mättdag. Dessa resor definieras sedan som en huvudresa eller en delresa. En huvudresa är i materialet en resa som utgår från en huvudresepunkt som bostad, arbete, skola eller annat övernattningsställe och som sedan avslutas vid en annan huvudresepunkt. Detta kan vara samma huvudresepunkt, till exempel en resa från hemmet till en matvarubutik och hem igen, eller en resa mellan två olika huvudresepunkter, till exempel en resa från hemmet till arbetsplatsen. Dessa huvudresor delas sedan in i delresor efter platser där respondenten genomför ärenden. Till exempel är resan från hemmet till matvarubutiken och hem igen en huvudresa men två delresor (en från hemmet till matvarubutiken och en från matvarubutiken och hem). I undersökningen anges också det huvudsakliga färd sättet och detta definieras som det färd sätt som har använts längst sträcka under huvudresan.



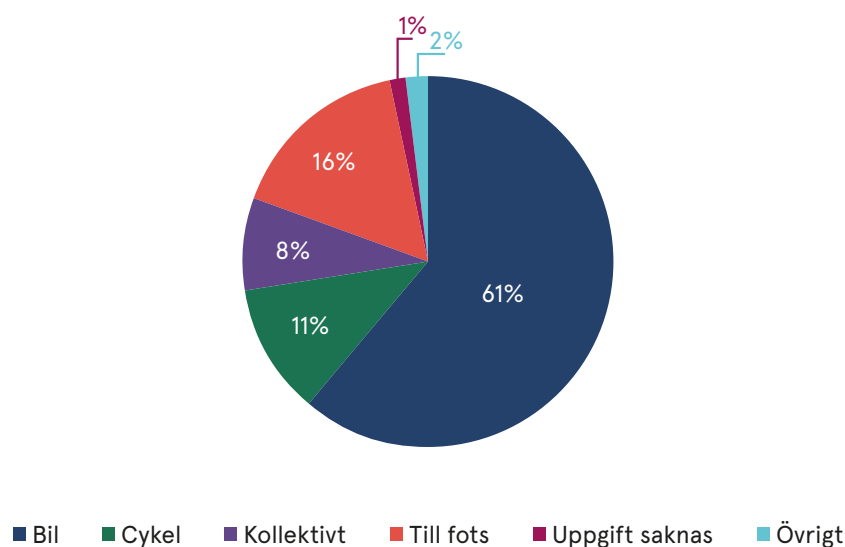


2. Nulägesbeskrivning

2.1 CYKLING I SÖRMLAND

Sörmland har en befolkning på cirka 300 000 invånare. Cirka 84 procent bor i tätorter med fler än 200 invånare. De största tätorterna i länet är Eskilstuna, Nyköping, Katrineholm och Strängnäs.⁶ Sörmland är ett län med spridda utvecklingsförutsättningar geografiskt och demografiskt. Länet utmärks av sin flerkärniga struktur, utan tydlig regional centralort med flera mellanstora kommuner, och utvecklingsstråk som kopplar samman länen i Mälardalen. En bärande del i Strukturbild Sörmland är flerkärnighet som möjliggör hållbar utveckling i hela Sörmland där de olika platserna i Sörmland, moderna och deras omland är beroende av och kompletterar varandra.

Cyklandet i Sörmland undersöktes under 2019 via den nationella resvaneundersökningen. Resultatet visar att 11 procent av alla delresor görs med cykel. Den genomsnittliga längden på en cykelresa är 2,4 km. Cykling är en stor del av invånares vardag, pendlingsresor med cykel utgör nämligen 58 procent av alla cykelresor. Resvaneundersökningen visar att lika många män som kvinnor cyklar, det vill säga 50 procent. Medelåldern för de som cyklar är 37 år. De flesta cyklister driver fordonet av egen muskelkraft, elcykeln och andra eldrivna färdmedel som sparkcyklar blir dock allt vanligare.⁷ För vidare läsning hänvisas till resvaneundersökningen i sin helhet.



Figur 5. Färdmedelsandelar i Sörmland. Källa: Resvaneundersökning Trafikanalys och Region Sörmland 2020.

Bilen sticker ut som det avsevärt mest använda färdmedlet i Sörmland, se figur 5. Nationellt utgör cykel och till fots 27 procent, vilket är lika stora andelar av alla delresor till fots och cykel i Sörmland. Kollektivtrafiken utgör 14 procent nationellt mot 8 procent i Sörmland och bilen utgör 55 procent nationellt mot 61 procent i Sörmland.

Folkhälsa och jämställdhet

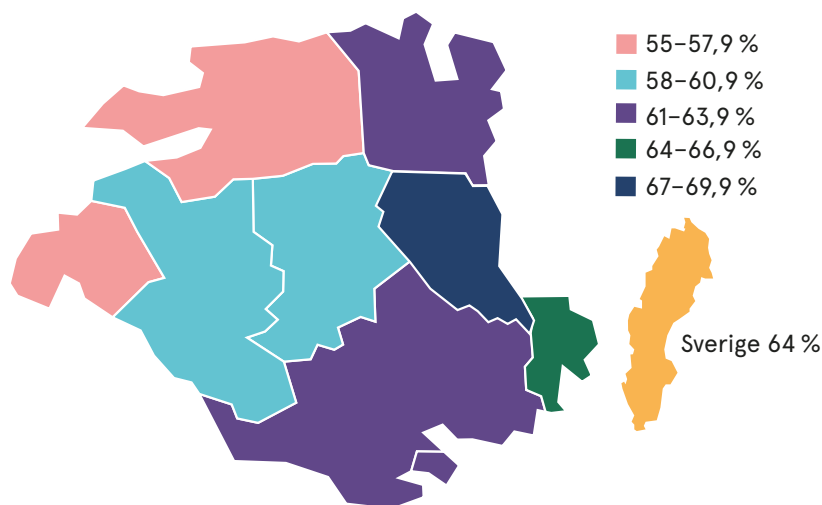
Cykling är ett effektivt färdmedel och bidrar till en ökad folkhälsa. Daglig fysisk aktivitet sänker risken för insjuknande i hjärtkärlsjukdomar, typ 2-diabetes och vissa cancerformer samt förtida död. När vi lever ett allt mer stillasittande liv blir möjligheter till aktiv transport – att kunna gå och cykla – alltmer viktigare. Den nationella rekommendationen för fysisk aktivitet för vuxna är 150 minuter per vecka och 30 minuter per dag. För barn, i åldern 5–17, är den siffran hela 60 minuter per dag. I hela landet uppnår bara 64 procent av den vuxna befolkningen rekommendationen och för barn och unga når pojkarna 44 procent och flickorna 22 procent av rekommendationen. Figur 6 visar den vuxna andelen av befolkningen som uppnår rekommendationen per kommun i länet.

Jämställdhet är centralt för att uppnå en hållbar transportsektor. Det finns ett övergripande mål

för svensk jämställdhetspolitik: *kvinnor och män ska ha samma makt (möjligheter, rättigheter och skyldigheter) att forma samhället och sina egna liv*⁸. Sedan 2001 är jämställdhet också en del av de transportpolitiska målen: *”Målet skall vara ett jämställt transportsystem, där transportsystemet är utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män skall ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar skall tillmätas samma vikt.”*

Transportsektorn har större skillnader mellan könen än många andra sektorer. Skillnaderna i män och kvinnors resvanor är väldokumenterat. Generellt ger kvinnors resvanor högre trafiksäkerhet och betydligt lägre utsläpp och energianvändning i jämförelse med mäns resvanor. Förutom detta finns det också skillnad i val av färdmedel och reslängd. Detta beror delvis på skillnaden i mäns och kvinnors roll i arbetslivet och hem samt på olika ekonomiska förutsättningar. Till sist så finns det också skillnader i värderingarna hos män och kvinnor. Kvinnor värderar trafiksäkerhet, kollektivtrafik, miljö och hållbarhet högre än vad män gör.

Med ett helt jämställt transportsystem och samhälle skulle inte bara påverka resandet så



Figur 6. Andel av den vuxna befolkningen som uppger att de rör sig minst 150 minuter per vecka.
Källa: Liv och Hälsa CDUST, 2017.

det ser lika ut. Det handlar om två delar, dels lika möjligheter mellan könen och dels vems normer som är styrande i transportplaneringen. Detta är viktigt för att skillnaden i transportbeteendet i Sverige är så stor att om män reste som kvinnor skulle energianvändningen från transporter minska med nästan 20 procent. Förutom att energianvändningen kan minskas ger ett jämförbart transportsystem en mer aktiv mobilitet som bidrar till en ökad folkhälsa. För att detta ska kunna realiseras krävs dels att kvinnors transportbeteende är utgångspunkten, och norm, för transportbeteendet och dels att transportpolitiken tar likvärdig hänsyn till mäns och kvinnors förutsättningar och inställning till transportsystemet och dess konsekvenser.

Några utgångspunkter för att börja inkludera jämställdhetsperspektiv på transportsektorn:

1. Kvinnors och mäns transportvanor väger lika tungt.
2. Mäns och kvinnors inställning (attityder och värderingar) till transportsystemet tillmäts lika stor vikt.
3. Både kvinnors och mäns förutsättningar och värderingar inkluderas i hela beslutsprocessen – från problemformulering via alternativgenerering till fastställande av beslut.

Dagens cykelinfrastruktur

Sörmland har bra förutsättningar för cykling inom framförallt kommunhuvudorterna. Det är framförallt i tätorter som cykelvägnätet är utbyggt vilket Figur 7, kartan över befintligt cykelvägnät, visar. Det sammanhängande cykelvägnätet som finns utanför tätbebyggt område kopplar oftast ihop mindre tätorter nära kommunhuvudorten.

I Sörmland finns det totalt cirka 727 kilometer cykelvägar, dessa delas oftast med gångtrafik så kallade GC-banor. En annan typ av infrastruktur som cyklister använder är vägar med skyltad hastighet på 30 km/h som också bedöms som säkra för cyklister att cykla på i blandtrafik. Detta eftersom högre hastigheter än 30 km/h eller med höga fordonsflöden bidrar till dålig trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter i blandtrafik. Vid högre hastigheter eller höga fordonsflöden bör separat cykelbana byggas. Sammantaget finns 1 537 kilometer cykelvägar och lågfartsvägar i Sörmland, det blir 5 meter per invånare.

Cykelvägarna är i huvudsak koncentrerade till tätorterna och deras närområden och det finns endast ett fåtal sammanbindande cykelvägar mellan tätorterna. Standarden på cykelvägarna



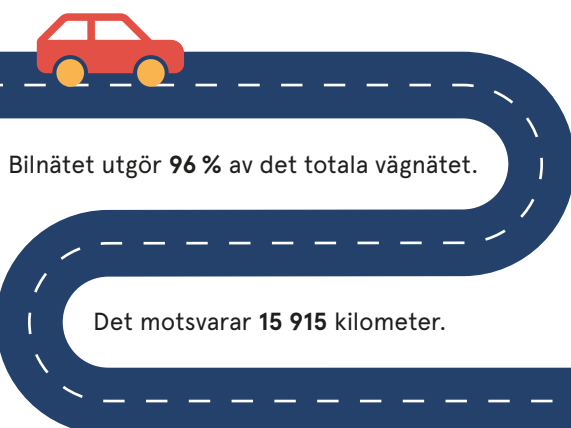
Figur 7. Översiktsskarta över cykelinfrastruktur i Sörmland. Källa: NVDB.

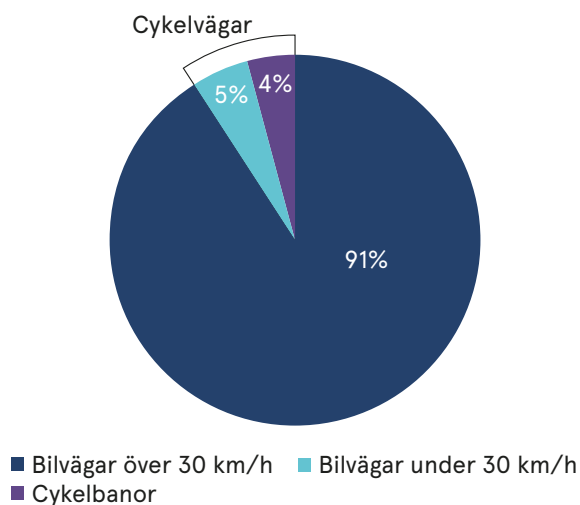
varierar dessutom stort mellan olika sträckor och för olika typer av cykelinfrastruktur. Även korsningspunkter varierar i kvalitet. Av antalet gång- och cykelpassager i länet är 17 procent klassificerade som god kvalitet, enligt Trafikverkets klassificering för gång- och cykelpassager. Klassificeringen baseras på typ av passage, hastighet på vägen och farthinder i anslutning till passage.⁹

Tabell 1. Antal och andel vägtyp i länet.

Källa: NVDB.

Vägtyp	Antal kilometer	Procent av vägnätet
Bilvägar (alla hastigheter)	15 915	96
Varav bilvägar skyltade 30 km/h och lägre	810	5
Cykelbana	727	4
Cykelvägar (cykelbanor inklusive bilvägar 30km/h och lägre)	1 537	9





Figur 8. Diagram över vägnätsfördelning i Sörmland.
Källa: NVDB.

Bilvägnätet utgör 96% av det totala vägnätet och av dessa har 5% skyltad hastighet under 30 km/h. Cykelbanor utgör bara 4% av det totala vägnätet och tillsammans med bilvägar under 30 km/h utgör det 9% av det totala vägnätet.

Bytespunkter

Flera av kommunhuvudorterna i länet har stadstrafik med buss. Alla kommuner utom en i Sörmland har en minst en station med regional tågtrafik. I ett cykelperspektiv är det viktigt att det finns så nära anslutningar som möjligt till den buss eller det tåg som resan ska kombineras med. Om benägenheten att kombinera cykel och kollektivtrafik ska öka behöver hela resan vara snabb, bekväm, smidig och trygg så det är attraktivt att ta sig till och från bytespunkten samt lämna sin cykel i en säker och trygg cykel-parkering om så önskas. På de nya Mälartågen, som kommer gå på ett antal sträckor i Sörmland, är det möjligt att ta med sex cyklar per tågsätt. På alla landsbygdsbusslinjer får man ta med cykel på bussen genom att hänga upp cykeln på cykelhållare bak på bussen eller förvara den i bagageutrymmet under bussen.



Figur 9. Karta över linjenät för kollektivtrafik i länet. Källa: Region Sörmland.



2.2 TILLGÄNGLIGHET MED CYKEL OCH KOLLEKTIVTRAFIK

I potentialstudien för cykling tog VTI fram värden på tillgänglighet för cykel i Sörmland. Cykeltillgängligheten är ett mått på den andel av befolkningen som kan nå sin arbetsplats eller skola inom en viss cykelrestid. Denna analys är även gjord för kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik.

Resultatet visar att utifrån faktiska hem- och arbetsrelationer i Sörmland når 45 procent av invånarna sin arbetsplats inom 15 minuter och 62 procent inom 30 minuter med cykel, se Figur 10. För länets skolbarn är det svårare att säga hur andelen ser ut då det fria skolvalet gjort att närhetsprincipen inte gäller. Men om alla länets skolbarn skulle gå i närmaste skolan skulle 42 % nå sin skola med cykel inom 10 minuter¹⁰. Enligt Svenska Cykelstäder har barns cyklande minskat drastiskt. Det har halverats sedan 1990-talet och idag cyklar enbart 14 procent av barnen till skolan¹¹. Detta trots att sex av tio barn i Sverige bor inom två kilometer till skolan.¹²

Andel av invånarna i Sörmland som kan nå sin arbetsplats inom olika tidsintervall med cykel	15 min	30 min
	45 %	62 %

Figur 10. Fördelning över hur många av invånarna i Sörmland som kan nå sin arbetsplats med cykel inom ett visst tidsintervall.

Tillgänglighetsanalysen över kombinationsresor mellan cykel och kollektivtrafik är beräknade utifrån modellerade hem- och arbetsrelationer på SAMS-zonnivå¹³. Resultatet från tillgänglighetsanalysen för arbetspendling med kombinationsresor kollektivtrafik och cykel:

- 79% av länets invånare kan med en kombinerad cykel- och kollektivtrafikresa ta sig till sin arbetsplats inom 45 min.
- 88% av länets invånare kan med en kombinerad cykel- och kollektivtrafikresa ta sig till sin arbetsplats inom 60 min.

För analysen av potentialstråk för cykling används både faktiska hem- och arbetsrelationer och modellerade relationer. Eftersom kollektivtrafik och kombinationsresor är en av variablerna i transportmodellen som avgör sannolikheten om en individ gör ett visst ruttval och cyklar delar eller hela resan.¹⁴



Figur 11. Karta över turistcykelleden Nackrosleden. Källa: Region Sörmland.

2.3 TURISMICYKELLEDER

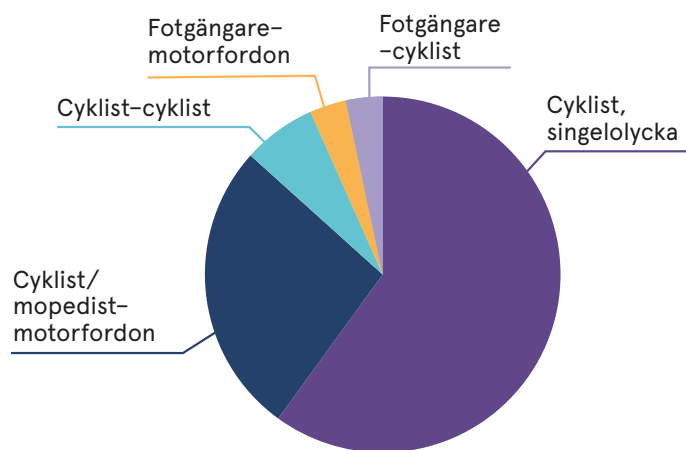
De regionala turismcykellederna fungerar som dragplåster för cykelturism och är ryggraden för den rekreativa cyklingen i Sörmland. Nackrosleden är Sörmlands längsta cykelled, cirka 700 km, och största delen av leden går inom länet och alla länets kommuner täcks in. Nackrosleden delas upp i femton etapper, se Figur 11. Etapperna är organiserade så att man kan cykla en etapp per dag och hitta matplatser och boende i anslutning till varje etapp. Leden går till stor del på mindre vägar. Nackrosleden anlades år 1996.

Region Sörmland bedriver ett arbete tillsammans med kommunerna och Trafikverket för utveckling av Nackrosleden. Målet för Region Sörmland är att Nackrosleden ska bli klassad som en nationell cykelturistled. För att leden ska kunna godkännas som nationell turistcykelled av Trafikverket behöver olika kvalitetskriterier uppfyllas inom framförallt trafiksäkerhet för cyklister.

2.4 TRAFIKSÄKERHET

Ökad trafiksäkerhet är viktigt för att få fler att cykla. I vissa fall handlar det om upplevd osäkerhet och att det skulle vara farligt att cykla. I Sverige uppger 20 procent av föräldrarna att det huvudsakliga skälet till att skjutsa barn i bil till skolan är att trafiken kring skolan upplevs som farlig för att cykla.¹⁵ Dessutom visar det sig att barn gärna skulle vilja cykla men att föräldrar inte litar på deras förmåga.¹⁶ Därför är det viktigt med insatser där infrastrukturen förbättras men också tydliggöra och prioritera gång och cykling före bilen kring skolor och förskolor så att de upplevs som säkra transportmedel.

Olyckstalen i Sörmland ligger på 0,2 olyckor per 10 000 invånare och för Sverige som helhet ligger det på 0,4. Under de senaste fem åren har 30 personer som cyklat i länet omkommit eller skadats allvarligt varav fyra olyckor inträffade på statliga vägar. Av dessa 30 olyckor var knappt en tredjedel kollisioner mellan cykel eller moped



Figur 12. Andel av olika olyckstyper för allvarliga cykelolyckor i länet. Källa: STRADA.

och motorfordon. 60 procent av cykelolyckorna var klassificerade som singelolyckor.

Trafikverkets långsiktiga mål för trafiksäkerhet, Nollvisionen, är att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i vägtrafiken. Statistiken visar att det fortfarande finns mycket arbete att göra för att öka trafiksäkerheten samt om nollvisionen ska uppnås i Sörmland.

Drift och underhåll

Kommunerna ansvarar för drift och underhåll av cykelvägar som ligger på det kommunala vägnätet och Trafikverket ansvarar för drift och underhåll av cykelvägar som är det statliga vägnätet.

Flera av singelolyckorna i länet inträffade på grund av hal is, grus eller ojämn beläggning. Detta problem kan undvikas med bra standard för drift och underhåll samt bra vinterväghållning. Cykelvägar som sköts bra och upplevs som säkra stimulerar till ett ökat cyklande.

Vintertid är halkbekämpning viktig för cyklisternas säkerhet, samtidigt som cyklisternas framkomlighet mest påverkas av kvaliteten på snöröjningen. Restiderna under vintermånaderna kan öka om det är för stora brister i vinterväghållningen. I Sörmland är det två kommuner som under 2019 sopsaltade delar av sitt huvudcykelnät under vintern. Några av kommunerna rapporterade att de har undersökt möjligheten eller har testat sopsaltning under en vinter. Anledningen till att de inte fortsatt med sopsaltning är för att det bedöms som för dyrt. I strategi- och åtgärdsdelen utvecklas rekommendationer för drift- och underhåll av cykelvägar som är en viktig del för att främja en ökad cykling.



3. Mål

3.1 ÖVERGRIPANDE MÅL

Cykelstrategins övergripande mål är att fler ska cykla för ett mer hållbart Sörmland. En ökad aktiv mobilitet för människorna i Sörmland bidrar till att uppnå regionens ekonomiska, sociala samt hälso- och miljömål.

Förutom de övergripande målen ska cykelstrategin också bidra till att 2030-målet¹⁷ kan nås och påskynda omställningen av transportsektorn. Cykelstrategin bidrar därmed även till Sörmlandsstrategins mål och prioriteringar och Region Sörmlands mål om att bli Sveriges friskaste län 2025.

3.2 DELMÅL

För att enklare och systematiskt kunna arbeta mot det övergripande målet samt kunna följa utvecklingen för cykling i Sörmland finns sju mätbara delmål med perspektivet 2030.

- Halvera antalet allvarligt skadade och omkomna cyklister i Sörmland från år 2019 till 2030.
- År 2030 ska andelen, gång- och cykelpassager i Sörmland som är hastighetssäkrade och av bra kvalitet, vara fördubblade, för att stärka framkomligheten enligt Trafikverkets kartläggning av GCM-passager.¹⁸

- År 2030 ska 90 procent av nätet där cykling är tillåten, i tätbebyggt område i Sörmland, bestå av säker cykelinfrastruktur. Cykelnätet kan inkludera till exempel gång- och cykelbanor, eller blandtrafikvägar med max 30 km/h i hastighetsbegränsning.
- År 2030 ska antalet kilometer biltrafikseparerad cykelväg i Sörmland ha ökat med 10 procent jämfört med 2019.
- År 2030 ska cykeltrafikens färdmedelsandel ha ökat med tio procentenheter jämfört med 2019. Från dagens ca 11 procent till 21 procent år 2030.
- År 2030 ska andelen resta kilometer med cykel, till fots och med kollektivtrafik (GCK) i Sörmland ska ha ökat 4 procentenheter jämfört med 2019 utan att cykelns andel minskar.
- År 2030 ska andelen barn som cyklar till skolan öka jämfört med 2019.

För att uppnå cykelstrategins mål har fyra strategiområden arbetats fram. Inom varje strategiområde finns ett antal delstrategier med tillhörande åtgärder. Se figur 13.

MÅL

Strategiområden



**Trafiksäkerhet
& komfort**



**Tillgänglighet
& cykelvägnet**



**Utbildning,
uppmuntran
& påverkan**



**Miljö, hälsa,
jämsällldhet
& jämlikhet**

Delstrategier

Prioritera investeringar där det sker olyckor med gång- och cykel

Skapa effektiv drift- och underhåll av gång- och cykelvägar

Prioritera åtgärder på felande länkar

Investera i regionala cykelstråk med hög potential

Prioritera anslutningar till arbetsplatser, skolor, parker, hälsovård och samhällsservice

Skapa förutsättningar för kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik

Kombinera ny utbyggnad av cykelinfrastruktur med MM-åtgärder

Regionala satsningar för samverkan och kunskapsbyggande inom MM-området

Verka för att Sörmlands arbetsgivare är ledande inom hållbart resande

Investera i geografiska områden med dokumenterat höga ohälsotal

Prioritera infrastruktur utifrån ett intersektionellt perspektiv

Främja rekreations- och turismcykling

Figur 13. Struktur för Sörmlands cykelstrategi.

Nedanstående tabell visualiserar vilka delstrategier som bidrar till uppfyllelse av delmålen.

Tabell 2. Vilka delstrategier som bidrar till uppfyllande av delmålen.

Delmål	Koppling till delstrategier
Halvera antalet allvarligt skadade och omkomna cyklister i Sörmland från år 2019 till 2030.	• Prioritera investeringar där det sker olyckor med gång och cykel • Skapa effektiv drift- och underhåll av gång- och cykelvägar
År 2030 ska andelen, gång- och cykelpassager i Sörmland som är hastighetssäkrade och av bra kvalitet, vara fördubblade, för att stärka framkomligheten enligt Trafikverkets kartläggning av GCM-passager.	• Skapa effektiv drift- och underhåll av gång- och cykelvägar • Prioritera investeringar där det sker olyckor med gång och cykel
År 2030 ska 90 procent av nätet där cykling är tillåten, i tätbebyggt område i Sörmland, bestå av säker cykelinfrastruktur. Cykelnätet kan inkludera till exempel gång- och cykelbanor, eller blandtrafikvägar med max 30 km/h i hastighetsbegränsning.	• Prioritera åtgärder på felande länkar • Prioritera investeringar där det sker olyckor med gång och cykel
År 2030 ska antalet kilometer biltrafikseparerad cykelväg i Sörmland ha ökat med 10 procent jämfört med 2019.	• Investera i regionala cykelstråk med hög potential
År 2030 ska cykeltrafikens färdmedelsandel ha ökat med tio procentenheter jämfört med 2019. Från dagens ca 11 procent till 21 procent år 2030.	• Kombinera nyutbyggnad av cykelinfrastruktur med MM-åtgärder • Verka för att Sörmlands arbetsgivare är ledande inom hållbart resande
År 2030 ska antalet andelen resta kilometer med cykel, till fots och med kollektivtrafik (GCK) i Sörmland ska ha ökat 4 procentenheter jämfört med 2019 utan att cykelns andel minskar.	• Skapa förutsättningar för kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik • Verka för att Sörmlands arbetsgivare är ledande inom hållbart resande
År 2030 ska andelen barn som cyklar till skolan öka jämfört med 2019.	• Prioritera infrastruktur utifrån ett intersektionellt perspektiv





4. Strategiområden

Kapitlet sammanfattar och beskriver de fyra strategiområdena och delstrategier med tillhörande åtgärder som Region Sörmland och andra aktörer behöver arbeta med de kommande åren. Flera åtgärder är direkt kopplade

till genomförandet av länstransportplanen och den fysiska planeringen. Vissa av åtgärderna går att utföra inom ramen för befintlig verksamhet medan andra förutsätter extern finansiering, till exempel större analyser eller projekt inom MM (mobility management).



4.1 TRAFIKSÄKERHET & KOMFORT

Strategiområdet trafiksäkerhet och komfort innebär utveckling av infrastruktur och faciliteter i Sörmland som gör gång- och cykel säkert, bekvämt och ändamålsenligt för alla.

Trafiksäkerhet är en grundläggande faktor för att personer ska känna sig trygga och bekväma med att cykla. Otrygghet i trafiken är ett hinder för att inte fler cyklar. Infrastruktur- och vägvisningsåtgärder är viktiga för att cyklister ska känna sig trygga och att de ska ha säkra förutsättningar för att cykla. Separerade gång- och cykelbanor, låga hastigheter på vägarna, gång- och cykelpassager, belysning, drift och underhåll och vägvisning med mera ger en ökad trygghetskänsla men gör också att färre skadas i trafiken.

Prioritera investeringar där det sker olyckor med gång och cykel

Det är viktigt att aktörerna i Sörmland arbetar med transportinfrastrukturen, för att förbättringar av cykelvägar genomförs. Vägar där det finns dokumenterade olyckor med cykel ska prioriteras vid infrastrukturåtgärder.

Separering från biltrafik med höga hastigheter är den prioriterade utformningsaspekten för cykelvägar längs det statliga vägnätet. En process och metod för att komfort- och trafiksäkerhetsbesiktiga det cykelbara nätet bör tas fram som stöd för kommuner och andra väghållare. Genom besiktningen kan kända och farliga trafikutformningar med låg komfort identifieras och åtgärdas av kommuner och andra väghållare. Detta för att förebygga skador och olyckor.

En process och metod för att följa upp och kunna använda olycksstatistik i infrastrukturplaneringen för Region Sörmland och kommunerna behöver utvecklas som ett hjälpmedel när behov och brister diskuteras. Detta system kommer att bidra till bättre planering av investeringar samt drift- och underhåll, när osäkra punkter och korsningar lättare kan identifieras och följas upp.

ÅTGÄRDER:

- Utveckla en process och metod för att följa upp olycksstatistik.
- Ta fram en process och metod för att komfort- och trafiksäkerhetsbesiktiga det cykelbara nätet.

Skapa effektiv drift- och underhåll av gång- och cykelvägar

Planering och underhåll av cykelvägar ska tillgodose behoven för alla typer av aktiv mobilitet och alla användare. Cykelstråk bör skötas med bästa möjliga rutiner för drift och underhåll. Större pendlingsstråk för cykel i tätorterna och starka regionala cykelstråk på statliga vägnätet bör ha en högre prioritet gällande drift och underhåll än allmänna vägar, åtminstone vad gäller vinterväghållning.

En jämlik tillgänglighet till cykelnätet skapar möjligheter för en mångfald av mobilitetslösningar. Lastcyklar och cykelvagnar är en kategori av cyklar som växer i omfattning och som har särskilda behov av god kurvgeometri och bredd på cykelbanan. De kräver också en ny utformning av cykelparkering som tillåter att dessa cyklar kan låsas fast på ett säkert sätt.

Cykelvägarnas beläggning påverkar både körkomfort och trafiksäkerhet. Cykelvägarnas ytstruktur bör därför inspekteras och jämnheten mätas regelbundet, så att förebyggande underhållsåtgärder kan utföras innan eventuella vägsador uppstår. Under barmarkspenoden bör cykelstråken hålls fria från grus, löv och glaskross för att undvika olyckor. Skador på vägbanan, såsom sprickor och potthål, behöver åtgärdas så fort de uppdagas för att undvika olyckor. Vegetation som skymmer sikten bör kontinuerligt tas om hand för att undvika kollisioner. Som stöd för arbetet med drift och underhåll av cykelvägar finns generella rekommendationer för drift och underhåll av cykelvägnätet framtagna, dessa har hämtats från SATSA II-projektet.¹⁹ Se tabell 3 till höger.

ÅTGÄRDER:

- Se över framtida behov kopplat till drift och underhåll utifrån nya olika typer av cyklar och parkering. Detta sammanställs i ett kunskapsunderlag.
- Arbeta för att drift och underhåll på länets cykelvägar förbättras.

Tabell 3. Generella rekommendationer för drift.

Generellt	
Vägnätet ska ha tillsyn var 14:e dag	
Skyltar, belysning, borttagande av hinder ska skötas löpande	
Åtgärd	Frekvens och utförande
Vinterväghållning	
Snöröjning/plogning	Påbörjas vid 2 cm, 6/8 timmar, högre ambition vardagar under pendlingstid.
Halkbekämpning	Vid halkrisk, påbörjas omedelbart.
Kompletterande snöröjning	Påbörjas inom 1 dygn.
Isdrivning	Vid behov.
Snöbortforsling	Vid behov.
Barmarksväghållning	
Sandupptagning	Sandupptagning efter vintersäsong ska vara avslutad i april.
Sopning	Sopning sker vid behov, dock minst 1 gång/månad.
Röjning/Slåtter	Fria rummet bör uppgå till 3 m (höjdröjning). Röjning i längsled ska skötas löpande så grenar och kvistar ej inkräktar på cykelbanan. Röjning i korsningar för att öka sikten. Slåtter utföres minst 2 ggr/år, sommar och höst.
Beläggning	Sprickor med en vidd > 5 mm eller sprickor med förekomst mer än 10 sprickor/100 meter med vidd > 3 mm åtgärdas inom 7 dagar. Potthål större diameter än 50 mm lagas omedelbart efter upptäckt.



4.2 TILLGÄNGLIGHET & CYKELVÄGNÄT

Strategiområdet tillgänglighet och cykelvägnät innebär en förbättrad tillgänglighet för gående och cyklister inom och mellan tätorter samt bättre kopplingar till bytespunkter för kollektivtrafik.

De flesta vägarna i Sörmland har byggts utifrån biltrafikens behov av smidiga kopplingar från dörr till dörr. Cykeln har traditionellt setts som ett lokalt fordon vilket har börjat förändras i och med elcykelns genomslag. Tillgänglighet och cykelvägnät för cykling behöver därför planeras på ett nytt sätt och i högre utsträckning på en regional- och kommunövergripande nivå. Cykeltrafik behöver minst samma nivå av tillgänglighet och framkomlighet som biltrafiken och till och med bättre då målet är att öka cyklandet. Cykeln är också mer kapacitetsstark och yteffektivare än biltrafik, vilket framförallt kommer till nytta i täta samhällen och bidrar till framkomlighet. Sammanhängande trafiksäker infrastruktur från dörr till dörr med säkra, trygga och bekväma cykelparkeringar vid målpunkter gör att cykling bli lika smidig som bilåkande. Cykelparkeringar behöver utformas så att de även passar lastcyklar och cykelvagnar.

Prioritera åtgärder på felande länkar

För att skapa ett sammanhängande cykelnät ska Region Sörmland prioritera finansiering av investeringar som åtgärder felande länkar i det befintliga gång- och cykelvägnätet. Region Sörmland ska arbeta för att samordna cykel- och kollektivtrafikplanering och skapa effektiva anslutningar.

ÅTGÄRDER:

- I den årliga prioriteringsprocessen för statlig medfinansiering på kommunalt vägnät ska felande länkar i gång- och cykelvägnätet prioriteras.

Investera i regionala cykelstråk med hög potential

Störst potential för att öka cyklingen finns i och omkring kommunhuvudorterna i Sörmland eftersom flest människor bor och är verksamma där. Regionala cykelvägar finns vanligtvis utefter det statliga vägnätet. En viktig del för att de regionala cykelvägarna ska fungera effektivt är att de kommunala cykelvägarna ansluter på ett bra sätt och tvärtom. De kommunala cykelstrategierna och cykelplanerna är ett viktigt underlag för prioritering och genomförandet av åtgärder inom länstransportplanen.

På sikt kommer investeringar i cykelvägar genomföras mellan orter i cykelstråk med hög potential och där kommunerna prioriterar och har behov för att stärka arbets- och studiependling. Det är inte möjligt att bygga gång- och cykelvägar längs alla sträckor i det regionala cykelvägnätet på kort sikt. Prioritering och utbyggnad av regionala cykelstråk är en del av framtagandet och genomförandet av länstransportplanen i Sörmland. I genomförandet ska de planeringsstöd som finns i regionala cykelstrategin som till exempel prioriteringsprinciper för finansiering och potentialstudien användas för en bättre samhällsplanering och för att möta de regionala målen.

ÅTGÄRDER:

- Tillämpning och användning av prioriteringsprinciper samt framtagna planeringsstöd i den löpande infrastrukturplaneringen.

Prioritera anslutningar till arbetsplatser, skolor, parker, hälsovård och samhällsservice

Prioritering av cykelvägar som ansluter till arbetsplatser, skolor, parker, hälsovård och samhällsservice bidrar till en underlättad cykelburen vardag. I tätbebyggt område bör cykelöverfart eller planskild lösning, där huvudcykelvägar korsar körbanor, prioriteras för en ökad tillgänglighet för cyklister. I genomförandet behöver utformning av

cykelöverfarter belysas och stöd till kommunerna tas fram. Det ska också vara säkert att parkera sin cykel på olika målpunkter.

ÅTGÄRDER:

- Skapa arbetssätt så att tillgänglighet i ett systemperspektiv och målpunkter kan kopplas till arbetet med behov och brister i infrastrukturplaneringen i tidiga skeden.
- Genomföra GIS-analyser för att i ett geografiskt perspektiv kunna utvärdera hur infrastrukturinvesteringar motsvarar strategins mål.

Skapa förutsättningar för kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik

Att kombinera cykel med kollektivtrafik är viktigt för Sörmland eftersom en betydande del av bebyggelsen är utspridd samt att det finns en stor arbetspendling inom länet och över länsgräns. Kombinationsresor är resor som sker med två eller flera färdssätt. Det kan till exempel vara att cykla eller ta bilen till en infartsparkering och sedan fortsätta med kollektivtrafik, eller att cykla till tågstationen, ta med cykeln och sedan fortsätta resan på cykel när man gått av tåget.

För att skapa förutsättningar för att kombinationsresor ska öka behöver cykel och kollektivtrafikplanering samordnas bättre med samhällsplaneringen på lokal och regional nivå. En viktig åtgärd för att främja kombinationsresor med cykel är att bygga ut cykelparkeringar vid viktiga målpunkter. Vid framtagande av kommunala cykelstrategier och kommunal planering av cykelvägar behövs vägledning till väghållare för hur samplanering kan ske med kollektivtrafiken.

Det är viktigt att säkerställa att hållplatser vid riks- och länsvägar är trafiksäkra och att det finns goda möjligheter att ta sig till dessa gående eller via cykel. Vid utbyggnad av 2+1-väg för 100 km/h ska separat cykelväg anläggas. När åtgärder genomförs vid hållplatser ska tillgängligheten för cyklister ses över så att det finns goda gång- och cykelförbindelser till och hållplatserna.



Det ska finnas goda möjligheter att parkera sin cykel vid hållplatser. Därför ska det finnas säkra, funktionella och attraktiva cykelparkeringar vid kollektivtrafikens prioriterade bytespunkter. Behovet av parkering varierar beroende på resenär, cykeltyp och hur lång tid cykeln ska stå parkerad.

I framtiden kommer kombinerad mobilitet och mobilitet som tjänst (MaaS)²⁰ bli allt mer viktigt och ta marknadsandelar. Detta kan bidra till att öka tillgängligheten inte bara i städer och större tätorter utan även på landsbygden. Det bidrar också till en cirkulär ekonomi och effektiviserar våra resurser.

ÅTGÄRDER:

- Analysera tillgänglighet med gång- och cykel till och från bytespunkter och strategiskt viktiga hållplatser.
- Öka samverkan mellan kommunal och regional planering, infrastruktur och kollektivtrafik. Utveckla en standard på bytespunkter utifrån gång- och cykelperspektiv i den fysiska planeringen.
- Delta i utvecklingsprojekt och bidra till utvecklingen av mobilitet som tjänst (MaaS) och kombinerad mobilitet (KM) i Sörmland.



4.3 UTBILDNING, UPPMUNTRAN & PÅVERKAN

Strategiområdet utbildning, uppmuntran och påverkan innebär ett bredare deltagande och ökad medvetenhet kring cykelfrågor hos befolkningen genom projekt och aktiviteter som riktar sig till människor av alla åldrar, kön, bakgrund och plats.

Resande är ett starkt vanebeteende och vi människor tenderar att göra som vi brukar. Mobility management (MM) är en metod som kan användas för att påverka och förändra resenärers beteende och attityder för att uppnå ett hållbart resande. Det är "mjuka" åtgärder för att påverka resan innan den har börjat. Genom exempelvis rådgivning, information, kampanjer och marknadsföring får trafikanter stöd att förändra sina resvanor. Det kan också vara organisation av tjänster och koordinering av olika parter verksamheter. Mobility management-åtgärder har en bra kostnads-nyttokvot och kräver inte de stora finansiella investeringarna som de "hårda" åtgärderna kräver och samtidigt ökar MM effektiviteten av de hårda åtgärderna. För att den byggda infrastrukturen ska användas effektivt och samtidigt locka fler att cykla kan

de hårda åtgärderna kombineras med mjuka åtgärder, som beteendeförändringar, attityder och sociala normer kopplat till cykling.

Det krävs ett nytt sätt att tänka för att nå en hållbar transportsektor. Det krävs att arbetet drivs på olika fronter, mer strategiskt och målgruppsanpassade budskap. Många fler behöver kanske bli *mobilister*, det vill säga att de använder olika färdmedel efter behov istället för bara ett färdmedel. MM-insatser kan riktas mot målgrupper som har lättare att byta färdmedel eller byta till resfria möten. Det är också viktigt att arbetet utgår från fyrstegsprincipen i högre utsträckning. Det behöver tydliggöras i det framtida arbetet hur offentliga aktörer kan arbeta mer med fyrstegsprincipens första två steg.

Kombinera nyutbyggnad av cykelinfrastruktur med MM-åtgärder

Att anpassa transportsystemet till att fokusera på människors behov av flera hållbara alternativ för transport är viktigt, och något som ska utvecklas genom arbete med MM-åtgärder.

Region Sörmland behöver samarbeta med Länsstyrelsen, Trafikverket och Sörmlands kommuner för att främja utökad mobilitet och befolkningens transportalternativ.

Detta arbete ska kopplas till Region Sörmlands och kommunernas cykelstrategier genom samordnade kampanjer för kunskapsspridning, utveckling av fysisk infrastruktur, förbättrade förutsättningar för ett hållbart resande samt en kombination av dessa insatser för maximerat resultat.

ÅTGÄRDER:

- Utforma en rutin för MM-åtgärder kopplat till fysiska åtgärder och nybebyggelse.

Regionala satsningar för samverkan och kunskapsbyggande inom MM-området

Ett program för hur Region Sörmland planerar att arbeta med beteendeförändringar, attityder och sociala normer kopplat till cykling för olika målgrupper rekommenderas att ta fram. För att styra framtida mobilitetsarbete kopplat till cykling. Här är nätverket för hållbart resande ett viktigt forum där många aktörer kommer att bidra med kunskap och lokal kännedom. Kommunerna är ansvariga för en del av genomförandet av de kampanjer som förslås i handlingsplanen för hållbart resande nätverket och är också de som ansvar för reglering av mobilitetslösningar och parkering vid nybyggnation (exploatering). Det behöver därför ske ett utvecklat samarbete mellan Region Sörmland och kommunerna för att få ett ökat cyklande och förbättrade förutsättningar för hållbart resande.

Att anpassa insatser efter målgrupper är viktigt och kunskapen kring målgruppernas förutsättningar och behov behöver förstärkas. För att förstärka kunskapen kring olika målgruppers behov kan en intersektionell²¹ analys göras. Intersektionalitet kan användas som analysredskap inom många olika områden. En intersektionell analys kan exempelvis synliggöra hur särskilda satsningar på vissa målgrupper, såsom nyanlända, lågutbildade eller personer med funktionsvariation, inte tar hänsyn till att personer kan tillhöra flera målgrupper samtidigt och ha behov som kräver en kombinerad insats.

ÅTGÄRDER:

- Arrangera kunskapsdagar och samordna satsningar på MM-området.
- Ta fram ett program för beteendeförändringar och sociala normer kopplat till cykling.
- Kartlägga målgrupper utifrån ett intersektionellt perspektiv och därefter arbeta med insatser anpassade efter gruppernas förutsättningar och behov.

Verka för att Sörmlands arbetsgivare är ledande inom hållbart resande

Arbetsgivare har ett särskilt stort mandat att påverka sina medarbetares resor i såväl tjänsten som till och från arbetet. Arbetsgivare kan arbeta med vilka förutsättningar det finns för att resa hållbart till arbetet men också uppmuntra sina medarbetare. Det är ett enkelt sätt att nå ut till många människor och även påverka faciliteter på arbetsplatser.

Offentliga organisationer i Sörmland har en tredjedel av alla anställda och de fem största arbetsgivarna i länet är offentliga organisationer²². Att arbeta med medarbetarnas tjänsteresor men också arbetsresor ger ett stort bidrag till helheten och möjligheten att få fler att välja cykeln. Region Sörmland är länets andra största arbetsgivare med ungefär 7500 anställda stationerade över hela länet. Region Sörmland har ambitiösa målsättningar i Hållbarhetsprogrammet²³ där det framgår att tjänsteresorna ska ske mer med kollektiva färdmedel och cykel. Det innebär att åtgärder kan genomföras och prövas inom ramen för Region Sörmland hållbarhetsarbete och lyckade exempel spridas till andra arbetsgivare i Sörmland. För att vara en trovärdig aktör i arbetet att främja hållbara resor är det även viktigt att Region Sörmland och andra offentliga aktörer själva ligger långt fram i arbetet och visar vägen för andra aktörer att inspireras och lära sig av.

ÅTGÄRDER:

- Skapa förutsättningar och främja ökad användning av cykel och kollektivtrafik vid tjänsteresor men även för arbetsresor.



4.4 MILJÖ, HÄLSA, JÄMSTÄLLDHET & JÄMLIKHET

Strategiområdet miljö, hälsa, jämställdhet och jämlikhet innebär att cykling ska vara möjligt för alla oavsett inkomst, bakgrund eller kön. Ökad cykling bidrar också till en förbättrad miljö, ökad folkhälsa samt förbättrad jämställdhet och jämlikhet.

Ökningen av cykelresor kommer ha en positiv inverkan på den lokala miljön och på människors hälsa. Luftkvalitet, buller, lägre stressnivåer, ökad fysisk aktivitet och bättre tillgänglighet till natur- och grönområden är positiva effekter av färre bilresor och fler cykelresor. Cyklingens nyttor ska erbjudas alla Sörmlands invånare och besökare. Generellt så bidrar insatser som innebär prioritering och ökad framkomlighet för gång, cykel och kollektivtrafik till ökad jämställdhet för både kvinnor och män i form av ökad makt för kvinnor och män att själva utforma sina liv.²⁴ En ökad andel gång, cykel och kollektivtrafik kommer även att minska glappet mellan mäns och kvinnors andel av miljökostnaderna för utsläpp. I Sörmlandsstrategin är synen på social

hållbarhet att människors grundläggande behov och rättigheter säkerställs, att alla är inkluderade och att stadsbyggnadsutvecklingen behöver anpassas och utformas utifrån olika gruppers behov. Infrastruktur för gång och cykling är en nyttighet som alla ska ha tillgång till och kunna använda.

Investera i geografiska områden med dokumenterat höga ohälsotal

Genom att identifiera geografiska områden med dokumenterat höga ohälsotal för hjärtkärlsjukdomar, stroke, diabetes och cancer går det att fastställa var behoven är som störst ur ett folkhälsoperspektiv och erbjuda bättre förutsättningar för vardagsmotion. Inkludering av hälsa som ett viktigt mått vid utvärdering av transportinvesteringar och prioriteringar leder till förstärkt koppling mellan hållbara resor och hälsonyttor.

ÅTGÄRDER:

- Skapa arbetssätt och metoder så att folkhälsa kan kopplas till arbetet med behov och brister i infrastrukturplaneringen i tidiga skeden.
- I uppföljningsarbetet av strategin ska hälsa beaktas vid utvärdering.



Prioritera infrastruktur utifrån ett intersektionellt perspektiv

För att göra transportsystemet mer jämställt krävs bland annat ett intersektionellt perspektiv som inkluderar olika gruppers behov och perspektiv.²⁵ Bland annat handlar det om insatser för att öka jämställdheten och jämlikheten i transportsystemet. Senaste undersökningen av Trafikanalys över cyklingen i Sverige visar att barns cykling har minskat över tid. Därför ska åtgärder för att öka barns cykling prioriteras. Infrastruktur eller stråk som ansluter till skolor, parker, öppna ytor och rekreationsområden ska prioriteras. Barnperspektivet är särskilt viktigt utifrån kommunala cykelplaner. Där kan målpunktperspektivet beaktas praktiskt ur ett lokalt perspektiv när investeringar och åtgärder för en ökad trygghet, komfort och trafiksäkerhet planeras. För att barnperspektivet ska kunna beaktas kan nya analyser och inventeringar behöva göras för att identifiera behov och brister som är av särskild vikt för barn som till exempel tillgänglighet till idrottsplatser, badplatser, ridhus och kulturverksamheter. Dessa analyser får gärna göras utifrån barnens egna perspektiv och behov för att få till en långsiktig beteendeförändring.

ÅTGÄRDER:

- Skapa arbetssätt och metoder så att jämställdhet, jämlikhet och barnperspektivet kan kopplas till arbetet med behov och brister i infrastrukturplaneringen i tidiga skeden.

Främja rekreations- och turismcykling

Rekreations- och turismcykling främjas genom satsningen på Näckrosleden. Turismcykelsatsningen bidrar till att realisera hälsonyttor av fritids- och rekreationscykling. Region Sörmland och Trafikverket arbetar med åtgärdspaket kopplat till länstransportplanen för att trafiksäkra Näckrosleden.

ÅTGÄRDER:

- Fortsätta det långsiktiga arbetet med att utveckla Näckrosleden samt stärka samverkan med kommunerna och näringslivet kring turismcykelfrågor.

5. Genomförande



Genomförandet av cykelstrategin innebär att använda dokumentet löpande i infrastrukturplaneringen när finansiering diskuteras och när åtgärdsvalsstudier tas fram. Det innebär också att använda dokumentet som stöd i regional och kommunal planering och när nya projekt skapas som berör cykling. För att kunna arbeta mot de uppställda målen och delstrategierna behöver också Region Sörmland arbeta in föreslagna åtgärderna i verksamhetsplaneringen för att kunna utveckla arbetet med cykelfrågorna i samhällsplaneringen. Eftersom cykelstrategins delmål är mätbara har

också Region Sörmland ansvaret att arbetet följs upp enligt den framtagna modellen för uppföljning.

5.1 ÅTGÄRDSPLAN

Berörda aktörer ska arbeta aktivt mot de mål och delstrategier som föreslagits. Därför har en åtgärdsplan tagits fram som anger olika aktiviteter som Region Sörmland behöver ta ansvar för i genomförandet. Aktiviteterna behöver i flera fall göras i samarbete med kommunerna och Trafikverket.

Tabell 4. Samlad åtgärdslista.

Åtgärder	Intressenter
Utveckla en process och metod för att följa upp olycksstatistik	Region Sörmland & Trafikverket
Ta fram en process och metod för att komfort- och trafiksäkerhetsbesiktiga det cykelbara nätet.	Region Sörmland
Se över framtida behov kopplat till drift och underhåll utifrån nya olika typer av cyklar och parkering. Detta sammanställs i ett kunskapsunderlag.	Region Sörmland
Arbeta för att drift och underhåll på länets cykelvägar förbättras.	Region Sörmland, kommunen & Trafikverket

Åtgärder	Intressenter
I den årliga prioriteringsprocessen för statlig medfinansiering på kommunalt vägnät ska felande länkar i gång- och cykelvägnätet prioriteras.	Region Sörmland, kommunen & Trafikverket
Tillämpning och användning av prioriteringsprinciper samt framtagna planeringsstöd i den löpande infrastrukturplaneringen.	Region Sörmland, kommunen & Trafikverket
Skapa arbetssätt så att tillgänglighet i ett systemperspektiv och målpunkter kan kopplas till arbetet med behov och brister i infrastrukturplaneringen i tidiga skeden.	Region Sörmland
Genomföra GIS-analyser för att i ett geografiskt perspektiv kunna utvärdera hur infrastrukturinvesteringar motsvarar strategins mål	Region Sörmland
Analysera tillgänglighet med gång- och cykel till och från bytespunkter och strategiskt viktiga hållplatser.	Region Sörmland & Trafikverket
Öka samverkan mellan kommunal och regional planering, infrastruktur och kollektivtrafik. Utveckla en standard på bytespunkter utifrån gång- och cykelperspektiv i den fysiska planeringen.	Region Sörmland, kommunen & Trafikverket
Delta i utvecklingsprojekt och bidra till utvecklingen av mobilitet som tjänst (MaaS) och kombinerad mobilitet (KM) i Sörmland.	Region Sörmland, kommunen, Trafikverket & privat sektor
Utforma en rutin för MM-åtgärder kopplat till fysiska åtgärder och nybebyggelse.	Region Sörmland, kommunen & Trafikverket
Arrangera kunskapsdagar och samordna satsningar på MM-området.	Region Sörmland, kommunen & ideell sektor
Ta fram ett program för beteendeförändringar och sociala normer kopplat till cykling	Region Sörmland
Kartlägga målgrupper utifrån ett intersektionellt perspektiv och därefter arbeta med insatser anpassade efter grupperns förutsättningar och behov.	Region Sörmland
Skapa förutsättningar och främja ökad användning av cykel och kollektivtrafik vid tjänsteresor men även för arbetsresor	Region Sörmland, kommunen, Trafikverket, privat sektor och ideell sektor
Skapa arbetssätt och metoder så att folkhälsa kan kopplas till arbetet med behov och brister i infrastrukturplaneringen i tidiga skeden.	Region Sörmland
I uppföljningsarbetet av strategin ska hälsa beaktas vid utvärdering	Region Sörmland
Skapa arbetssätt och metoder så att jämställdhet, jämlikhet och barnperspektivet kan kopplas till arbetet med behov och brister i infrastrukturplaneringen i tidiga skeden.	Region Sörmland
Fortsätta det långsiktiga arbetet med att utveckla Näckrosleden samt stärka samverkan med kommunerna och näringslivet kring turismcykelfrågor.	Region Sörmland

5.2 FINANSIERING AV GÅNG- OCH CYKELÅTGÄRDER

Nationell finansiering

Den nationella infrastrukturplanen finansierar cykelvägsinvesteringar på det nationella vägnätet. Det är Trafikverket som är ansvariga för den nationella infrastrukturplanen. Förutom den nationella infrastrukturplanen går det även att söka medel via stadsmiljöavtal, Klimatklivet, Energimyndighetens forskningsprogram samt andra nationella fonder.

För turismcykellederna finns nationella medel för skyltning samt drift och underhåll. För att få del av de nationella medlen för turismcykelleder behöver vissa kriterier uppfyllas. Avtal om drift och underhåll på turistcykelleder kan bara skrivas mellan väghållare och en organisation som garanterar långsiktighet, inte mellan en ideell organisation och en väghållare. Ansvaret ska regleras genom avtal mellan Trafikverket

eller huvudmannen för leden och väghållaren. För skyltning av nationella och regionala turismcykelleder är det Trafikverket som har det övergripande ansvaret för skyltningen i samverkan med huvudmannen. För utmärkning finns möjlighet att söka nationella medel hos Trafikverket. Trafikverket samordnar uppställning samt drift och underhåll av skyltar.

Regional finansiering

Den största potten medel för utbyggnad av cykelvägar och trafiksäkerhet i Sörmland ur ett regionalt perspektiv finns genom Länsplanen för regional transportinfrastruktur. Viss finansiering av åtgärder för cykling kan gå via Trafikverkets drift- och underhållsbudget. Sådana åtgärder kan till exempel vara målning av sidolinjer eller andra smärre åtgärder som kan samordnas med olika planerade drift och underhållsåtgärder på det statliga vägnätet.



Förutom dessa medel finns bland annat EU:s strukturfonder. Projektmedel från fonderna ansöks via Tillväxtverket inom förbestämda ansökningsomgångar och kräver 50 procent medfinansiering. EU-finansiering från strukturfonderna lämpar sig väl för både små och stora samverkansprojekt med olika aktörer över olika administrativa gränser eller för internationella projekt. Medel från strukturfonderna kan inte ansökas för direkta investeringar. Denna typ av finansiering kan lämpa sig väl för projekt som berör strategiområdet utbildning, uppmuntran & påverkan.

EU-finansiering är viktig eftersom medel från länstransportplanen inte kan användas för att finansiera steg 1 och 2-åtgärder inom fyrstegsprincipen, enligt nuvarande tolkning av förordningen gjord av Trafikverket. MM-åtgärder finansieras idag via Region Sörmlands eller kommunernas budget eller via projekt.

Länstransportplanerna i Sörmland har traditionellt haft en budget för större investeringar i cykelstråk på det statliga vägnätet. Budgetposten innehåller de cykelstråk längs statligt vägnät som prioriteras över en planomgång. I planomgången 2018–2029 hade denna budgetpost 51,7 miljoner avsatt för investeringar i cykelstråk.

Det finns också en budget för trafiksäkerhet och trimningsåtgärder på statligt vägnät där vissa trafiksäkerhetsåtgärder som berör gång- och cykel kan finansieras. I länstransportplanen anges ett krav på kommunerna om medfinansiering av cykelvägar på 50 procent.

Kommunal finansiering

När det gäller investeringar i det kommunala vägnätet ingår dessa i de åtgärdsgrupper i länsplanen som ger statlig medfinansiering för trafiksäkerhets- och miljöåtgärder längs kommunala gator och vägar. Statlig medfinansiering utgår med maximalt 50 procent av de kostnader som berättigar statlig medfinansiering.

Normalt beviljas medel för statlig medfinansiering ett år i taget av Trafikverket. Som incitament för ökat samarbete och koordinering av insatser i sammanhängande stråk kan Trafikverket ge beslut för fleråriga projekt gällande cykelåtgärder. Detta kan prioriteras framförallt om minst två kommuner ansöker gemensamt om kommunövergripande åtgärder längs ett stråk. Sådana investeringslösningar skapar incitament för ökad samverkan för mellankommunala cykelsatsningar.

Förutom medfinansiering av regionala cykelvägar gör kommunerna till exempel investeringar i det kommunala vägnätet för att förbättra trafiksäkerhet för cyklister. Ibland finansierar kommunerna denna typ av åtgärder till 100 procent, ibland söks medfinansiering genom länsplanen. För kommunerna är drift och underhållsfrågorna viktiga. För varje ny investering följer också kostnader, om kommunen är väghållaren av cykelvägen.





Utöver rena infrastrukturåtgärder finansierar kommunerna själva eller genom ansökta medel olika lokala cykelprojekt. Det kan handla om till exempel stödjande åtgärder som byggande av cykelgarage, cykelställ, cykelpumpstationer och åtgärder på lokala rekreationscykelleder. Andra typer av lokala projekt är inriktade på skolcykling, hjälmanvändning, folkhälsofrämjande arbete eller andra typer av påverkansåtgärder.

5.3 PRIORITERINGSPRINCIPER FÖR FINANSIERING

Eftersom målen och delstrategierna har ett helhetsperspektiv på cykling i Sörmland har också ställningstaganden kring finansiering samma synsätt oavsett kommunalt eller statligt vägnät och lokal eller regional cykling. Prioriteringarna är ett stöd för genomförandet av länsplanen och en vägledning för den kommunala cykelplaneringen. Rekommendationerna stödjer de delstrategier som tagits fram.

Rekommendationer för prioritering av cykelåtgärder:

1. Åtgärda felande länkar i tätort. Särskilt felande länkar som möter de strategier som tagits fram med koppling till trafiksäkerhet, arbetspendling och folkhälsoaspekten.
2. Förstärk cykelinfrastrukturen till och från viktiga målpunkter inom tätort som stöds av de strategierna i cykelstrategin. Till exempel arbetsplatser, bytespunkter för

kollektivtrafik, sjukhus, servicepunkter och rekreationsområden.

3. Bygg bort felande länkar och investera i starka cykelstråk som ger ett sammanhängande cykelvägnät.
4. Höj standarden på befintliga cykelvägar längs statliga vägnätet i de regionalt starka cykelstråken där brister finns.
5. Höj standard och förbättra trafiksäkerhet där turismcykelvägar går utefter statlig väg och där det finns brister och särskild potential.
6. Komplettera utbyggnad ur ett systemperspektiv för ett sammanhängande nät (inkluderar turismcykelvägar).

Prioritetsordningen bygger på vilka satsningar som förväntas ge störst samhällsekonomisk nytta och där det är störst potential att öka antalet cyklister. Därför bör finansiering av cykelvägsinfrastrukturen i tätorterna, det vill säga punkterna ett–fyra prioriteras i första hand.

Punkt 5 och 6 refererar till satsningar på rekreationscykling och där bör trafiksäkerhetssatsningar på Näckrosleden prioriteras. Eftersom Näckrosleden är den regionalt prioriterade turismcykelleden.

5.4 PLANERINGSSTÖD I GENOMFÖRANDET

I samhällsplaneringen behövs stöd för att göra bra prioriteringar. Cykelstrategin utgör ett planeringsstöd kopplat till behov och brister med koppling till strategiområden och mål samt ett stöd utifrån kunskapsunderlaget om potential för cykling.

Som hjälp i genomförandet med koppling till behov och brister och potentiella investeringar i cykelvägsinfrastruktur har ett planeringsstöd tagits fram. Planeringsstödet kan användas av både Region Sörmland, kommunerna och Trafikverket som ett diskussionsunderlag för att bedöma hur en regional eller en kommunal investering möter målen och strategierna för cykling. Planeringsstödet kan användas i till exempel åtgärdsvalsstudier, länsplaneprocessen eller för arbetet med kommunala cykelplaner.

Tabell 5. Planeringsstöd.

Strategiområde	Kriterier att beakta vid prioritering	Beskrivning
Trafiksäkerhet och komfort	Förbättrar trafiksäkerheten och minskar olyckor för gående och cyklister	Investeringen är på sträckor och korsningar med trafiksäkerhetsproblem och dokumenterade olyckor med cyklister och fotgängare.
	Faciliteter som medför hög komfort och är utöver standardutförande	Investeringen medför faciliteter som tilltalar användare i alla målgrupper och åldrar.
Tillgänglighet och cykelvägnät	Skapar tillgänglighet till bytespunkter	Investeringen förbättrar tillgängligheten för byten mellan olika trafikslag.
	Projektet åtgärdar en felande länk i cykelvägnätet	Behov och bristen är identifierad och utpekad i den regionala cykelstrategin eller finns prioriterad av kommunen i den digitala databasen för behov och brister.
Utbildning, uppmuntran och påverkan	Plan finns för kompletterande MM-åtgärd	Om planering av MM-åtgärder finns är det en positiv faktor vid bedömning.
Miljö, hälsa, jämställdhet och jämlikhet	Betjänar områden med låg jämlikhet/hög ojämlikhet	Investeringen har en positiv effekt på områden med låg jämlikhet/hög ojämlikhet kopplat till socioekonomiska faktorer som inkomst, utbildning och arbetslöshet.
	Betjänar särskilt populationer och områden med hälsoproblem	Investeringarna är kopplade till geografiska områden med dokumenterat höga ohälsotal för hjärt- kärlsjukdomar, stroke, diabetes och cancer.
Övriga viktiga aspekter att beakta vid planering	Kriterier att beakta vid prioritering	Beskrivning
Regional betydelse	Kopplar ihop kommuner och tätorter med cykelvägar	Investeringen kopplar ihop olika tätorter
	Kopplar ihop med regionala bytespunkter	Investeringen förbättrar tillgängligheten till bytespunkter
	Överensstämmer med kommunala och regionala planer och strategier	Finns stöd för investeringen utifrån cykelstrategin och kommunala planer
Genomförbarhet	Stöd från medborgarna	Finns ett stöd lokalt för utbyggnaden
	Synergier med annan planering	Investeringen kan samplaneras med till exempel utbyggnad av VA, bredband eller andra investeringar
	Effektivitet och snabba resultat	Små investeringar som ger omedelbara effekter för till exempel trafiksäkerhet och kan genomföras på 1–2 års sikt



Planeringsstöd för behov och brister i regionala cykelstråk

Potentialstudien har utifrån hem- och arbetsplatsrelationer beräknat vilka stråk i länet som har störst potential för cykelpendling. Det gör det möjligt att i nästa steg kartlägga vilka brister som finns i dagens vägnät och där potential för ökad cykling verkar finnas. När potentialen är känd är det ett underlag för diskussion av olika stråk och prioriteringar i dialog med kommunerna och Trafikverket. Det ger ett underlag för mer effektiva cykelsatsningar över tid.

För den fullständiga analysen av tillgänglighet, potential för cykling och stråk följ länken till karttjänsten: <https://arcg.is/1C0DOM>

5.5 UPPFÖLJNING

Uppföljning av den regionala cykelstrategin innebär att målen följs upp kontinuerligt genom de indikatorer som tagits fram. Målen i Cykelstrategin är specifika, relevanta, tidsatta och mätbara, se Tabell 6.

Uppföljningen av cykelstrategin görs på två olika nivåer. Den ena nivån utgörs av en årlig uppföljning i form av ett cykelbokslut. Cykelbokslutet kopplas samman med och blir en del i den årliga uppföljningen av länstransportplanen. Den årliga uppföljningen fokuserar på planläge, finansiering och utfall kopplat till cykelvägar i länstransportplanen. Cykelbokslutet sammanfattar också genomförda aktiviteter och projekt i länet med koppling till cykelfrågor generellt och till MM specifikt. De indikatorer som ska följas upp varje år ingår i cykelbokslutet.

Den andra nivån utgörs av en fördjupad analys och uppföljning. Den sker vid ett tillfälle inför en ny planperiod av länstransportplanen. Det vill säga vart tredje eller fjärde år. Den fördjupade uppföljningen innefattar majoriteten av de mätbara målen och kräver planering av olika analyser för att kunna genomföras. En viktig förutsättning för att kunna följa upp arbetet är att Region Sörmland genomför resvaneundersökningar. Det föreslås ske genom att Region Sörmland gör tillköp på regionala data i den nationella resvaneundersökningen som genomförs vart fjärde år. I uppföljningsarbetet av strategin ska hälsa beaktas som ett mått vid utvärdering.

Genom den fördjupade uppföljningen skapas ett underlag som visar hur vi ligger till i förhållande till målen och det ger i sin tur underlag för en eventuell revidering av cykelstrategin. Med uppföljningen som grund ska cykelstrategin aktualiseras och eventuellt revideras i samband med framtagande av ny länstransportplan, det vill säga vart fjärde år. En sådan uppdatering innefattar till exempel att nya cykelstråk föreslås i en handlingsplan allteftersom cykelvägnätet byggs ut.

Tabell 6. Mätbara mål och indikatorer för uppföljning av strategin

Delmål	Indikator för uppföljning	Plan för uppföljning
Att halvera antalet allvarligt skadade och omkomna cyklister i Sörmland från 2019 till 2030.	Transportstyrelsens olycksdatabas STRADA	Var tredje år
År 2030 ska andelen, gång- och cykelpassager i Sörmland som är hastighetssäkrade och av bra kvalitet, vara fördubblade, för att stärka framkomligheten enligt Trafikverkets kartläggning av GCM-passager. ²⁶	Trafikverkets årliga uppföljning av nollvisionsindikatorerna som inkluderar en indikator om andel säkra gång-, cykel- och mopedpassager och rapporteras i kartapplikationen Säkerhetsklassade GCM-passager. ²⁷	Var tredje år
År 2030 ska 90 procent av nätet där cykling är tillåten, i tätbebyggt område i Sörmland, bestå av säker cykelinfrastruktur, som till exempel gång- och cykelbanor, eller blandtrafikvägar med max 30 km/h i hastighetsbegränsning.	Trafikverkets Nationella Väg Databas (NVDB) där skyltad hastighet, väginfrastruktur och gång- och cykelnätet rapporteras.	Var tredje år
År 2030 ska antalet kilometer cykelväg i Sörmland ha ökat med 10 procent jämfört med 2019.	Uppföljning görs genom att jämföra rapporterat cykelnät i NVDB för respektive år med rapporterat cykelnät för 2019.	Var tredje år
År 2030 ska cykeltrafikens färdmedelsandel ha ökat med tio procentenheter jämfört med 2019 Från dagens ca 11 procent till 21 procent år 2030.	Uppföljning görs via resvaneundersökning vart fjärde år med 2020 som startår.	Vart fjärde år
År 2030 ska antalet andelen resta kilometer med cykel, till fots och med kollektivtrafik (GCK) i Sörmland ska ha ökat 4 procentenheter jämfört med RVU 2019 utan att cykelns andel minskar. ²⁸	Uppföljning görs utifrån rapporterat cykeltrafikarbete i resvaneundersökning och eller via Trafikanalys statistikprodukt benämnd Transportarbete.	Vart fjärde år
År 2030 ska andelen barn som cyklar till skolan öka jämfört med 2019.	Uppföljning gör med data från resvaneundersökning av resor som utförs av barns i åldern 6–15 år med målpunkt skola som huvudresa.	Vart fjärde år

6. Noter

¹ <https://regionsormland.se/tillvaxt-utveckling/sormlandsstrategin/strukturbild/>

² Åtgärdsvalsstudie, ÅVS, görs tidigt i planeringen för att tillsammans få en helhetsbild och hitta hållbara förslag på åtgärder.

³ Fyrstegsprincipen. Trafikverket, 2018. <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/fyrstegsprincipen/>

⁴ Etappmålen, Naturvårdsverket, 2019. <http://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Sveriges-miljomal/Etappmal/>

⁵ Resvanor. Trafikanalys, 2020. <https://www.trafa.se/kommunikationsvanor/RVU-Sverige/>

⁶ Tätorter efter region. SCB, 2018.

⁷ Nationella och regionala reseveaneundersökningen 2020, Trafikanalys och Region Sörmland.

⁸ Jämställdhet och transportsystemet. Vinnova, 2020.

⁹ Klassificerad GCM-passage, version 3.0. Trafikverket, 2016.

¹⁰ Potentialstudie cykling. VTI 2020,

¹¹ Låt barnen styra. Svenska Cykelstäder, 2019.

¹² Låt barnen styra. Svenska Cykelstäder, 2019.

¹³ Läs mer om metoden i populärversionen av potentialstoden.

¹⁴ Potentialstudie cykling. VTI, 2020.

¹⁵ Barns skolvägar. Trafikverket, 2018.

¹⁶ Låt barnen styra. Svenska Cykelstäder, 2019

¹⁷ Utsläppen från inrikes transporter, förutom inrikesflyg, ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010. Naturvårdsverket 2019. <https://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Miljoarbete-i-Sverige/Uppdelat-efter-omrade/Klimat/Sveriges-klimatlag-och-klimatpolitiska-ramverk/>

¹⁸ Klassificerad GCM-passage, version 3.0, Trafikverket, 2016.

¹⁹ Rekommendationerna baserar sig på riktlinjer som togs fram inom SATSA II projektet för en regional cykelplan för Stockholms län.

²⁰ MaaS, Mobility as a Service och mobilitet som tjänst på svenska, beskriver en skiftning bort från privatägda transportsätt mot en mobilitet som erbjuds som en tjänst.

²¹ Ordet intersektionalitet kommer från engelskan intersection, som kan betyda vägkorsning eller skärning. Det används för att beteckna hur olika maktordningar och diskrimineringsgrunder påverkar och ibland förstärker varandra, en enskild maktordning kan inte förstås oberoende av andra.

²² <http://www.regionfakta.com/sodermanlands-lan/arbete/storsta-arbetsgivare/>

²³ <https://www.google.se/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahU-KEwiC66SA27jsAhWCxosKHVFVDhgQFjA-CegQIBBAC&url=https%3A%2F%2Fedilprod.dll.se%2FGetPublicFile.ashx%3Fdo-cid%3D412573&usg=AOvVawOXiNbpVJBx-Asm-yHpF6WT0>

²⁴ Effektsamband för transportsystemet. Trafikverket, 2013.

²⁵ Jämställdhetens betydelse för transportsystemets utveckling. L.Winslott Hiselius m.fl. K2, 2019

²⁶ Klassificerad GCM-passage, version 3.0, Trafikverket, 2016.

²⁷ Trafikverkets Säkerhetsklassade GCM-passager: <http://www.arcgis.com/home/webmap/viewer.html?webmap=fd28363ef80d4120ad19955a-be8227ab>

²⁸ Detta mål bygger på nationellt etappmål för miljömålssystemet om en ökad andel gång-, cykel- och kollektivtrafik kommer från Strategi för Levande städer – politik för hållbar stadsutveckling. Enligt etappmål som trafikanalys brutit ned på olika kommunkategorier ska större städer som Eskilstuna skulle ha målet av 27 procent andel GCK medan övriga Sörmlandskommuner skulle ha målet 16 procent andel GCK.

Region Sörmland
Repslagaregatan 19
611 88 Nyköping
Tel: 0155-24 50 00
E-post: post@regionsormland.se

