

Datum  
2021-02-12Diarienummer  
KS-2021/159  
Er referens  
RS2020-0867Handläggare  
Krister Isaksson  
Krister.Isaksson@huddinge.seRegionledningskontoret  
[registrator.rlk@sll.se](mailto:registrator.rlk@sll.se)  
Diarienummer RS 2020–0867

## Huddinge kommuns yttrande över Region Stockholms reviderade regionala cykelplan för perioden 2021–2030

Huddinge kommun har tagit del av den reviderade regionala cykelplanen och lämnar följande synpunkter. Detta remissvar ska ses som ett komplement till det yttrande som Huddinge kommun lämnar inom ramen för Södertörnskommunerna.

### Huddinge växer kraftigt

Fram till år 2030 och därefter planerar Huddinge kommun för att växa kraftigt. Utbyggnad kommer framförallt ske vid den framtida Spårväg syds hållplatser, med fokus på de regionala stadskärnorna Flemingsberg och Kungens kurva - Skärholmen samt i centrala Huddinge och Vårby. Bebyggelseutveckling kommer även att ske nära pendeltågsstationerna i Skogås och Trångsund.

Avtalen inom ramen för Sverigeförhandlingen och kommunens planering för utveckling nära befintlig eller kommande kollektivtrafik, innebär att kommunen har goda förutsättningar för att öka andelen invånare i kommunen som reser med cykel. För att stödja denna utveckling krävs investeringar i den kommunala, regionala och statliga infrastrukturen. Huddinge kommun ser behov av effektiva cykelförbindelser både radiellt och på tvären i södra Stockholmsregionen. Vidare ser kommunen ett behov att utveckla möjligheten till cykel i kollektivtrafiken.

### Synpunkter på den regionala cykelplanen

Det finns goda förutsättningar för en omställning till mer hållbara trafikslag på regional nivå. I synnerhet i storstadsregionerna finns stor potential för ökad cykel- och kollektivtrafik. En förutsättning för detta är att såväl den kommunala som den regionala och statliga infrastrukturen utvecklas. För detta behövs ökade medel till länsplanen. Inte minst den regionala cykelinfrastrukturen har möjlighet att bidra till såväl minskad trängsel, minskad klimatpåverkan och förbättrad folkhälsa.

Det framgår att Vägledning för genomförande av regional cykelplan inte längre omfattas av det politiska beslutet i regionfullmäktige. Huddinge kommun förutsätter att det är ett genomtänkt beslut som inte påverkar förverkligandet av cykelplanen, då mycket av det som har bäring på möjligheterna att förverkliga cykelplanen återfinns i vägledningen.

HUDDINGE KOMMUN

Postadress  
Huddinge kommun  
Kommunstyrelsens förvaltning  
141 85 HuddingeBesök  
Kommunalvägen 28Tfn 08-535 300 00  
Tfn vxl 08-535 300 00huddinge@huddinge.se  
www.huddinge.se

Datum  
2021-02-12Diarienummer  
KS-2021/159

### *Regionala cykelvägnätet*

Den regionala cykelplanen har som mål att cykelandelen i länet ska vara 20 procent år 2030 och att det regionala cykelvägnätet då ska vara fullt utbyggt i enlighet med planen. De årliga cykelbokslut som regionen genomför visar att med den takt utbyggnaden nu sker så kommer målen inte att nås. Det byggs för lite, för långsamt och med varierande standard. Endast 20 procent av det regionala cykelvägnätet är utbyggt enligt regional standard och cirka 80 procent har någon form av cykelinfrastruktur. Då det saknas nya och kraftfulla grepp för att nå målen har kommunen svårt att se hur planen ska realiseras i tid. Detta trots att målen är samma som i den tidigare versionen av planen. Planen redovisar fem insatsområden för att nå målen. Kommunen anser att det vore önskvärt att regionen överväger om det bör finnas en inbördes rangordning mellan insatsområdena.

### *Regionala cykelstråk*

I den nuvarande regionala cykelplanen redovisas en gen cykelförbindelse mellan de regionala stadskärnorna Haninge och Flemingsberg. Den förbindelsen finns även fastslagen i Huddinge kommuns cykelplan (2016). I förslaget till reviderad regional cykelplan föreslås nu denna cykelförbindelse dras via de centrala delarna av Huddinge. Detta kommer innebära en omväg på närmare tre kilometer. En omväg som innebär en restidsförlängning med 9 minuter vid cykling i 20 km/t. En förlängning som är till stor nackdel för cykelns konkurrenskraft gentemot andra trafikslag. Detta kan inte vara meningen med regional infrastruktur som ska verka för ett hållbart transportsystem och göra cykling attraktivt samt få fler att cykla. Cykelförbindelsen i kommunens cykelplan är en del av en längre och sammanhängande förbindelse mellan Vårby i väster och Haninge i öster – det är därför att stor vikt att stråket är gent och sammanhängande. Kommunen föreslår att dragningen av stråket ändras och är i linje med nuvarande regionala cykelplan och kommunens cykelplan.

När det gäller det regionala stråket utmed väg 226 genom de centrala delarna av Huddinge är kommunen positiv till sträckningen. Med hänsyn till den komplexa trafiksituationen som är på sträckan kan det behövas ta höjd för en annan dragning av stråket, via de mer centrala delarna av Huddinge.

### *Kombinationsresor*

I kommunen finns två viktiga pendeltågslinjer – linjerna mot Södertälje – Bålsta/Märsta/Uppsala respektive Västerhaninge/Nynäshamn – Bålsta/Märsta/Uppsala. Planen redovisar att kombinationsresor är av stor betydelse för att nå målet med ökad cykling och ett hållbart transportsystem. Kommunen delar den uppfattningen och arbetar aktivt med att skapa bra cykelförbindelser till kollektivtrafikknutpunkter samt bra cykelparkeringar vid dessa. Planen saknar dock ambitioner att utveckla möjligheten till cykel i kollektivtrafiken. Kortfattat redovisar planen dagens förhållanden men inte några förslag till att utveckla möjligheterna. Kommunen föreslår att olika försök ska genomföras med cykel i kollektivtrafiken. Exempelvis skulle det vara fullt möjligt att i morgonrusningen tillåta cyklar ombord på södergående pendeltåg från Älvsjö

Datum  
2021-02-12

Diarienummer  
KS-2021/159

station. Antalet påstigande resenärer är inte av den omfattningen att cyklar inte skulle få plats. Planen borde redovisa ett antal försök som snarast ska påbörjas, utvärderas och därefter införas där utvärderingarna visar att så är möjligt.

#### *Prioritering utbyggnad*

Prioriteringen av stråken bör även inkludera andra cykelresor än bara arbetsresor för att nå målet. Exempelvis visar resvaneundersökningar för länet att fritidsresor med bil utgör en betydande del av bilresorna i länet. En bredare prioriteringsvägledning som fångar mer än potentialen för arbetsresor ger möjlighet att fånga fler typer av cyklande och olika typer cykelresor och på så sätt vara mer i linje med kapitel 4 i planen – *Att främja cykling hos olika målgrupper och för olika resor*

#### *Finansiering*

Kommunen anser att regionen ska verka för att främja att kommunerna gemensamt söker medel för stråk. Det är bra att cykelkansliet i den regionala cykelplanen uppmuntrar kommungemensamma ansökningar om medel.

#### *Cykelinfrastruktur*

Planen redovisar att de regionala cykelstråken **bör** vara asfalterade. En anmärkningsvärd låg nivå på något som beskrivs i planen vara smidigt, smart och säkert regionalt cykelvägnät. Planen redovisar att de regionala cykelvägarna ska utgöra ett attraktivt och konkurrenskraftigt alternativ, där cykeln på allvar kan konkurrera med andra trafikslag i fråga om framkomlighet, trafiksäkerhet och transportkvalitet. Detta avsnitt anser kommunen ska omformuleras. Ett utgångsläge för omformulering kan vara att regionen studerar hur de formulerar sig i Ribuss för att skapa attraktiv och funktionell infrastruktur för busstrafik.

Det är av vikt att regionen tänker på och redovisar framkomlighet för olika typer av cyklar i planen. För ett attraktivt och konkurrenskraftigt cykelvägnät är det av vikt att komma fram utan att i onödan tappa fart, oavsett val av cykel. Allt för ofta så finns olika former av hinder på cykelvägen som är svåra för till exempel lådcyklar eller cykel med kärra att passera.

För att ytterligare öka attraktiviteten för cykling, och därmed öka andelen cykelresor behöver frågan om minskad stöldrisk arbetas vidare med. Detta är inte minst en viktig aspekt kopplad till kombinationsresor med kollektivtrafik.

#### *Drift och underhåll*

Sopsaltning av cykelvägar har visat sig överlägsen traditionell snöröjning och halkbekämpning vad gäller att skapa säker framkomlighet för cyklande och gående. Stockholms stad redovisar också en kraftig ökning av antalet cyklande på de sopsaltade stråken. Planen borde rekommendera sopsaltning som förstahandsval för snö- och halkbekämpning av de regionala stråken.



Datum  
2021-02-12

Diarienummer  
KS-2021/159

För Huddinge kommun

Daniel Dronjak  
Kommunstyrelsens ordförande

Beslut i detta ärende har fattats av kommunstyrelsen den 31 mars 2021.