REGIONFÖRBUNDET SÖRMLAND

Regional cykelstrategi för Sörmland

Kortversion utan fördjupade analyser

Regional cykelstrategi för Sörmland
Kortversion utan fördjupade analyser

Ansvarig utgivare: Regionförbundet Sörmland ©
Foto: Kerstin Eriksson, Stock.xhng

Tryck: Linderoths tryckeri, december 2012

Innehåll

Förord 5
Inledning 6
Nulägesbeskrivning 8
Vision 10
Regionala mål 12
Strategier 14
Genomförande av strategin 18
Utbyggnad och åtgärdsförslag 23

COBRA9MM.
Supra
Stock.xhng

Förord

I dag saknas gång- och cykelvägar längs flera viktiga vägar i länet och det saknas sammanhängande cykelstråk med hög standard.

Analysarbetet i strategidokumentet för den regionala cykelinfrastrukturen i Sörmland har genomförts av Trivector på uppdrag av Regionförbundet Sörmland. Upplägg, mål och strategier har bearbetats av regionförbundet.

De regionala målen, strategierna, prioriterings- och standardprinciperna för utbyggnad av cykelvägar har tagits fram i samarbete med kommunerna i Sörmland. En workshop i september 2011 där både tjänstemän och politiker från kommunerna var inbjudna till ligger också till grund för målbilden i den regionala cykelstrategin för Sörmland.

Arbetet med denna strategi har lett fram till en vision om ett framtida sammanhängande regionalt cykelvägnät av hög standard i Sörmland. De uppsatta regionala målen som ökad cykling för folkhälsa och miljö, trygga och säkra cykelvägar samt ett sammanhängande och tydligt cykelvägnät speglar de nationella målen.

Regionförbundet Sörmland har i uppdrag att arbeta med infrastrukturfrågor och är ansvarig för länsplanen för regional transportinfrastruktur i Sörmland. Planen innehåller medel för om och nybyggnadsåtgärder på det regionala vägnätet som till exempel cykelvägar och trafiksäkerhetsåtgärder. Planen innebär också en ökad politisk ambition för cykelfrågorna generellt, turistcykelleder och för investeringar i cykelvägar.

För att kunna möta de ökade ambitionerna krävs ett bra underlag som visar cyklingens roll och förutsättningar i Sörmland. Cykling kan ses som en del i länets ambitioner att utveckla ett hållbart transportsystem.

Den regionala cykelstrategin för Sörmland är beslutad av Regionförbundet Sörmlands styrelse. Beslutet fattades den 6 december 2012.

Göran Norberg
Förbundsdirektör Regionförbundet Sörmland

Inledning

Detta dokument är en förkortad version av den regionala cykelstrategin för Sörmland. Det innehåller förutom vision, mål och strategier alla de slutsatser och förslag som har bäring på den löpande infrastrukturplaneringen. Det innehåller även förklaringar av genomförandet, prioriteringar, utbyggnadsförslag och principerna för finansieringen.

För en djupare beskrivning av genomförda analyser, alla stråk för sig, standard på cykelvägar och turistcykelleder samt rekommendationer vid planering av cykelvägar finns en längre version av den regional cykelstrategin för Sörmland.

Syfte och målsättning

Målsättningen med arbetet är att, med hänsyn till dagens cykelvägnät, framtida mål och behov samt finansiering, beskriva hur cykelvägar och turistcykelleder i Sörmland bäst kan utvecklas för att på sikt uppnå ett regionalt sammanhängande cykelvägnät.

Syftet med strategin är att vara vägledande och rådgivande för den kommunala och regionala cykelplaneringen. Cykelstrategin är styrande för finansiering av cykelvägsinvesteringar i det statliga vägnätet kopplat till genomförandet av länsplanen för regional transportinfrastruktur för Sörmland.

Strategin ger vägledning och rekommendationer för utveckling av det regionala cykelvägnätet. Strategin är ett medel för bättre infrastrukturplanering och samhällsekonomiska investeringar. Cykelstrategin kan också ses som en regional plattform med mål, som fungerar långsiktigt, på både lokal och regional nivå vid olika satsningar för att främja cyklandet.

Ett av målen med strategin är att öka kunskapen om standarden och brister i cykelvägnätet och turistcykellederna idag. Därmed skapar vi ett bättre underlag för den löpande och långsiktiga infrastrukturplaneringen på kommunal och regional nivå.

Utbyggnadsförslagen visar var olika investeringar lämpar sig bäst utifrån befolkning, avstånd och perspektiven att utnyttja befintliga cykelvägar och turistcykelleder, knyta ihop tätorter och viktiga målpunkter.

Definitioner

Regionala cykelvägar och regionala cykelstråk

Med regionala cykelvägar eller regionala cykelstråk menas stråk som går mellan kommunernas olika tätorter eller till tätorter i andra kommuner.

Regionala cykelstråk kan bestå av separata cykelvägar hela sträckan eller möjlighet att cykla säkert längs bilvägar både i och utanför tätorter på olika sträckor. En stor del av dessa stråk går längs statliga vägar. Med befintliga cykelvägar avses redan utbyggda cykelvägar som är separerade från annan trafik.

Vad är en turistcykelled?
Det finns tre olika typer av turistcykelleder: lokala, regionala och nationella. I den regionala cykelstrategin analyseras bara nationella och regionala turistcykelleder. Regionala turistcykelleder är vanligtvis medellånga leder som går genom en eller flera kommuner och län.

De har en regional funktion genom att de anses fungera som attraktiva för cykelturismen och är ryggraden för det rekreativa cykelnätverket i Sörmland.

Avgränsningar

Mål och strategier med ett helhetsperspektiv på cykling på lokal och regional nivå.
Målen och strategierna har större bredd än att bara gälla regional cykling och regionala cykelstråk. De regionala cykelstråken kan inte behandlas som en enskild fråga när det övergripande målet är att främja cykling och öka andelarna som använder cykeln som färdmedel. Därför har målen och strategierna både en kommunal och regional ansats.

Regionala cykelvägar är bara en liten del av många cykelfrågor. Det regionala arbetet ska ses i ett helhetsperspektiv med kommunalt arbete med lokala cykelplaner, påverkansåtgärder och cykelvägsinvesteringar i tätorterna.

Flera av strategierna, pekar ut viktiga frågor att arbeta vidare med som inte direkt har med infrastrukturinvesteringar att göra, men som är strategiskt viktiga på både kommunal och regional nivå om de politiska målen ska nås. Strategierna där kommunerna är utpekade som huvudansvariga i genomförandet, ska ses som vägledande och vara rådgivande för den kommunala cykelplaneringen.

Utbyggnadsförslag med ett regionalt perspektiv på cykling i Sörmland
Analyserna, utbyggnadsförslagen och kostnadsberäkningarna i arbetet är avgränsade till det regionala perspektivet.

Tyngdpunkten i utbyggnadsförslagen ligger i att analysera relationerna mellan tätorterna i Sörmland och förutsättningarna för investeringar i det som definieras som regionala cykelvägar. I den fördjupade målpunktsanalysen tas hänsyn till lokala målpunkter i tätorterna. Men någon analys av cykelvägnätet inne i kommunernas tätorter har inte gjorts om inte cykelvägen ingår i något av de utpekade stråken. Utblickar har även gjorts över länsgränser där det är relevant men inga analyser av standard och brister på sådana relationer har genomförts på förbindelser utanför länet.

Nulägesbeskrivning

Här beskrivs endast kortfattat hur det befintliga regionala cykelvägnätet ser ut i Sörmland. En fördjupad beskrivning av cykelvägnätet och standarden finns i den långa versionen av strategin.

Regionala cykelvägar
Analyserna av nuläget har visat att det i Sörmland finns cirka 200 kilometer cykelväg längs statliga och större kommunala vägar. Cykelvägarna är koncentrerade till tätorterna och deras närområden, medan det endast finns ett fåtal sammanbindande stråk mellan tätorterna. Standarden varierar starkt längs sträckorna vad gäller olika cykelvägstyper.

I dagsläget saknas gång- och cykelvägar längs flera viktiga vägar i länet och det saknas sammanhängande cykelstråk med hög standard mellan större tätorter i kommunerna och för cykelstråk i ett regionalt perspektiv.

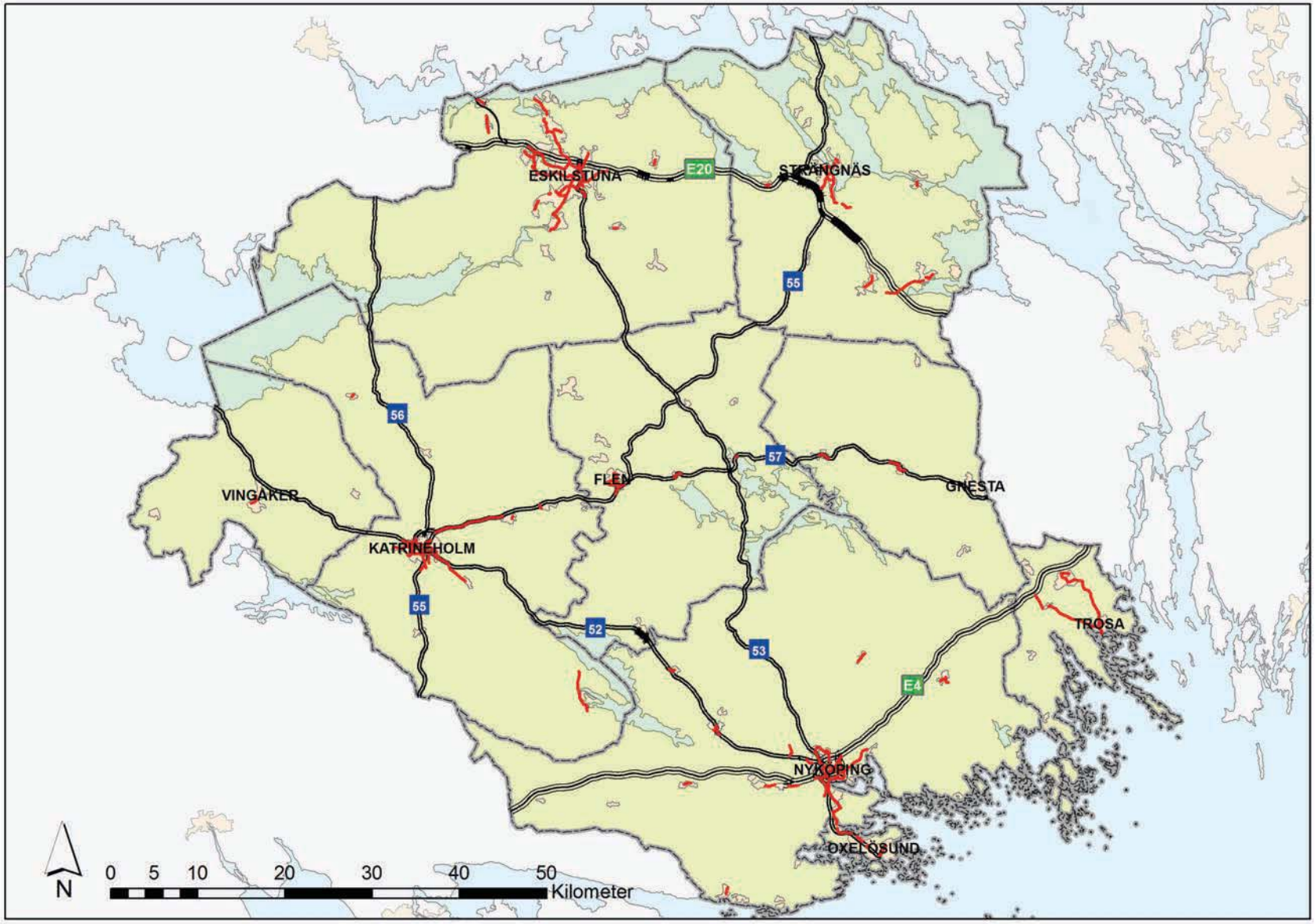
I flera fall är avståndet mellan tätorterna i kommunerna lämpligt för arbetspendling med cykel. Undersökningen om cykelvägar i Sörmland visar att förutsättningarna för cykling i Sörmland är bra. Begränsande faktorer i länet är finansiering, de geografiskt utspridda tätorterna och en på många håll låg befolkningstäthet. Utöver detta har det inte identifierats några begränsande faktorer. Bedömningen är att Sörmland generellt har en hög attraktivitet för cykelturism och ett gynnsamt klimat för cykling i allmänhet.

Regionala turistcykelleder i Sörmland
Det finns nästan 900 kilometer regionala turistcykelleder i Sörmlands län. Dessa fördelar sig på sex olika leder, varav Näckrosleden med cirka 700 kilometer är länets längsta cykelled. Endast cirka tio procent av turistcykellederna, 90 kilometer, går på en befintlig cykelväg. En dryg tredjedel av turistcykelvägarna utan befintlig cykelväg kan trafikeras i blandtrafik samtidigt som trafiksäkerhetsstandarden kan räknas som acceptabel idag.

Gemensamt för turistcykellederna är att de i sin helhet framförallt är sommarcykelvägar. Endast turistcykelleder som passerar mer än en kommun och som har en regional prägel har prioriterats i strategiarbetet.

Befintliga cykelvägar i Sörmland
Det finns inte några utbyggda cykelvägar längs det statliga vägnätet som korsar länsgränsen till angränsande län vilket främst beror på den glesa bebyggelsen samt barriärer i form av vatten. Däremot finns det turistcykelleder som är länsgränsöverskridande.

Kartan visar befintliga cykelsvägar i Sörmland



Vision

Visionen för Sörmland är att på sikt uppnå ett ”regionalt sammanhängande cykelvägnät av hög standard”. I Sörmland har totalt 23 regionala cykelstråk identifierats. Dessa utgör tillsammans en grund för den framtida visionen.

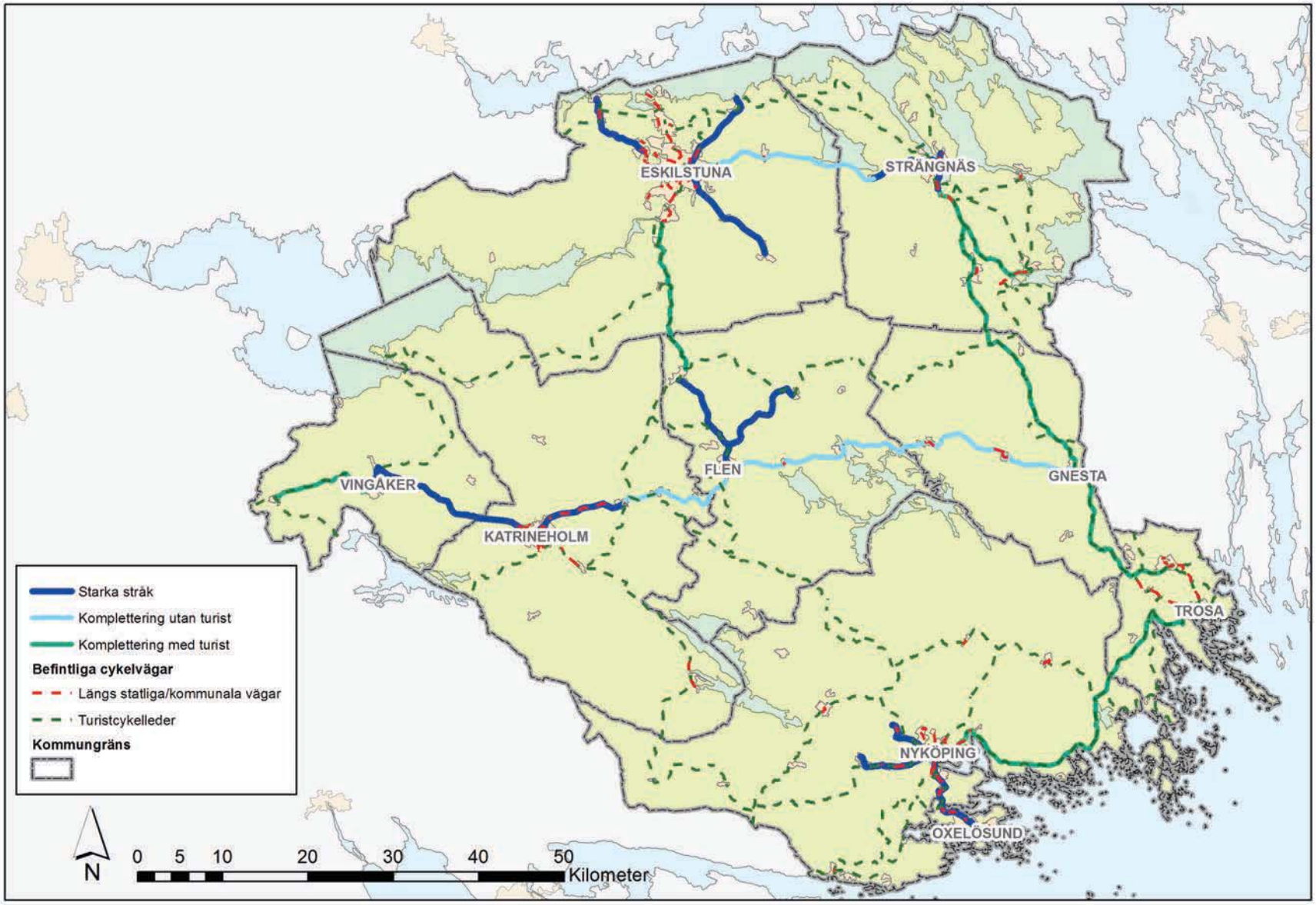
Om alla 23 stråk knyts samman enligt kartan ”Vision om ett regionalt sammanhängande cykelvägnät i Sörmland” och stråken har en tillräcklig trafiksäkerhet för cykling uppnår vi i framtiden ett regionalt sammanhängande cykelvägnät. Genom ett sammanhängande cykelvägnät kan hela eller delar av länet samt kommunernas tätorter nås med cykel på ett trafiksäkert sätt.

Sammanvägt består alla stråk av en blandning av både befintliga cykelvägar, cykling längs bilvägar och sträckor som ibland går ihop med turistcykelleder. Några förbindelser är delvis utbyggda och vissa har sämre förutsättningar än andra för ökad cykling. De olika cykelstråken varierar både i standard och längd idag.

Visionen uppnås bäst på lång sikt genom att först bygga starka cykelstråk och därefter nyttja befintliga vägar med turistcykelleder som beskrivs under utbyggnadsförslagen.

Vision om ett regionalt sammanhängande cykelvägnät i Sörmland
I Sörmland har totalt 23 regionala cykelstråk identifierats. Dessa utgör tillsammans en grund för den framtida visionen.

Kartan visar regionala cykelstråk



Regionala mål

Målen för cykling i Sörmland generellt och för utvecklingen av cykelvägsinfrastrukturen i det regionala cykelvägnätet består av tre övergripande mål som sträcker sig fram till 2025.

Ökad cykling för folkhälsa och miljö

Målet med att utveckla cykelvägsinfrastrukturen och främja cykling i Sörmland är att uppnå en ökad cykling för folkhälsa och miljö fram till 2025.
Genom att få fler att cykla, samt att nuvarande cyklister cyklar oftare och längre, uppnås en friskare och mer välmående befolkning. Där cykeln väljs som alternativ till bilen uppnås positiva miljöeffekter.

Satsningar på cykel motiveras utifrån att ett ökat cyklande har många positiva effekter. Regelbunden cykling är en bra investering i hälsa. Det sörmländska landskapet lämpar sig väl för cykelturism och rekreationscykling på både lokal och regional nivå.

Det ger förbättrad folkhälsa och förhöjd livskvalitet. Cykling har liten miljöpåverkan och investeringar i cykelvägsinfrastruktur har mindre utrymmesbehov än bilvägar. Cykling har ekonomiska fördelar för såväl den enskilde som samhället.

Trygga och säkra cykelvägar

Målet är att cykelvägar och turistcykelleder ska vara trygga och säkra för cyklisterna. Målet är att de standardkrav som ställs för cykling ska uppnås i de regionalt starka cykelstråken och på prioriterade turistcykelleder.

Investeringar på starka regionala cykelstråk ska hålla hög trafiksäkerhetsstandard och upplevas trygga genom att de inte leds längs smala vägar med höga motorfordonshastigheter och flöden, utan vägren eller separering. På de starkaste cykelstråken ska separerade gång- och cykelvägar och planskilda korsningar och cykeltunnlar eftersträvas.

Ett sammanhängande och tydligt cykelvägnät

Målet är att cyklister ska kunna färdas på säkra, attraktiva och lättillgängliga cykelvägar och turistcykelleder i Sörmland. För att uppnå detta behöver cykelvägnätet vara sammanhängande och tydligt skyltat.

Ett sammanhängande nät går att åstadkomma genom att knyta ihop nätet på olika nivåer genom att knyta ihop cykelleder inom respektive tätort, bygga bort felande länkar till viktiga tätortsnära målpunkter samt att knyta ihop viktiga målpunkter och tätorter till sammanhängande cykelstråk. Målet är att på sikt länka samman hela länet genom att binda ihop cykelvägar och turistcykelleder, men även till viktiga målpunkter och tätorter utanför länet.

Foto:Kerstin Eriksson

Strategier

Fem övergripande strategiska områden fungerar som utgångspunkt för utvecklingen av det regionala cykelvägnätet och börjar i de regionala målen. Den tematiska indelningen speglar vad regionen bör arbeta med för att uppnå de uppsatta målen. Det är kompassriktningen för hur olika aktörer bör agera för att målen ska nås. Det är också ramverket för vilka aktiviteter som är viktiga att arbeta med för att öka cyklingen i Sörmland och främja cykelturismen utifrån cykelstrategins perspektiv. Strategierna utgör viktiga vägval och prioriteringar som tillsammans ger bäst förutsättningar att uppnå visionen och målet. De olika strategierna står inte i motsats till varandra utan bör tillämpas var för sig och tillsammans. Strategierna kan utföras av olika aktörer eller i samverkan beroende på roller och ansvar.

Öka förutsättningarna för arbetspendling med cykel	Skapa effektiva anslutningar	Säkerställa turistcykelleder för sommarbruk	Förbättra förutsättningarna för utveckling av cykelturismen	Kompletterande insatser och påverkansåtgärder
Samhällsplanering och finansiering efter prioriterade åtgärder	Knyta ihop det befintliga nätet	Hitta kostnadseffektiva och innovativa lösningar	Skapa ett samlat ansvar för regionala turistcykelleder	Informera om starka cykelstråk och turistcykelleder
Drift och underhåll	Koppla cykelvägnätet till övriga transportsystem	Kvalitetsäkring av regionala turistcykelleder	Ökad samverkan med turismorganisationer och besöksnäring	Utveckla regionala nyckeltal och uppföljning
Trafiksäkra vägar för cyklister	Samordna cykel- och kollektivtrafikplanering			
Skyltning av hög kvalité				

Under de fem strategiska inriktningarna med tillhörande strategier och utpekade områden att arbeta med. Strategierna ska hjälpa berörda aktörer i samhällsplaneringen att fatta bra beslut och göra saker utifrån de regionala målen. Berörda aktörers roller och ansvar i genom-förandet finner du på sidan 21.

Strategibeskrivningar

Öka förutsättningarna för arbetspendling med cykel

Strategins huvudinriktning är att med olika medel arbeta för att öka arbetspendlingen med cykel. Det är genom att främja arbetspendling med cykel som de största effekterna förväntas uppnås, i form av miljö- och hälsoeffekter. För att öka cyklingen ska cykelnätet för vardagscykling tillgodose arbetspendlarnas behov där det finns befintlig och potentiell efterfrågan. För att uppnå det bör berörda aktörer i genomförandet arbeta utifrån följande strategier.

Samhällsplanering och finansiering efter prioriterade åtgärder

Aktörerna i Sörmland ska sträva efter att samhällsplanera och finansiera efter prioriterade åtgärder i strategin. För att öka cyklingen ska cykelnätet för vardagscykling i första hand byggas ut där det finns potential för ökad cykling och prioritering ske efter förväntad cyklistvolym. I samhällsplaneringen ska planupprättaren och Trafikverket se till att ombyggnadsprojekt på vägnätet på ett tidigt stadium tar hänsyn till cykel. Om samordningsvinster vid vägombyggnad och cykelvägsinvesteringar kan uppnås bör det tillämpas.

Drift och underhåll

Aktörerna i Sörmland ska arbeta aktivt med drift och underhåll för att antalet cyklister ska kunna bibehållas och öka. Behovet av jämt underlag och god vinterväghållning bör kontrolleras på landsbygd, medan i större tätorter bör cykelvägarna vara användbara hela året. Där ansvarsförhållandena är oklara är det viktgt att peka ut vem som är ansvarig för drift och underhåll.

Trafiksäkra vägar för cyklister

Aktörerna i Sörmland ska arbeta med att göra vägarna säkrare för cyklister genom att systematiskt arbeta med att höja standarden när detgäller framkomlighet/tid och säkerhet. Strategin är att starka cykelstråk ska prioriteras för trafiksäkerhets åtgärder i det regionala cykelvägnätet. Vid anläggande av 2+1 vägar på utpekade starka stråk bör separat cykelbana vara standard för att uppnå ett trafiksäkert stråk.

Skyltning av hög kvalité

Aktörerna i Sörmland ska arbeta för att uppnå en skyltning av hög kvalité i tätorter. Ett kontinuerligt arbete behövs för att förbättra cykelvägvisningar i tätorterna och i de regionala cykelstråken för att lättare hitta rätt. Det kan göras genom att sätta upp skyltar vid kollektivtrafikmålpunkter, cykeltunnlar, markera cykelstråk med färgade prickar och sätta upp nya vägvisningsskyltar.

Skapa effektiva anslutningar

Strategins inriktning är kopplad till strävan om att uppnå ett sammanhängande och tydligt cykelnät, som är kopplat till övriga transportsystem.

Knyta ihop det befintliga nätet

I Sörmland ska cykelnätet för vardagscykling prioriteras i första hand och kompletteras med saknade länkar snarare än utbyggnad av helt nya cykelvägar. Idag finns felande länkar i både tätorter och på de regionala cykelvägarna. Genom att bygga ut redan påbörjade cykelstråk går det att åstadkomma en effektivare samhällsplanering och utbyggnad. Därefter bör felande länkar utan koppling till större befintliga målpunkter åtgärdas om det kan koppla samman cykelstråk på lokal och regional nivå.

Koppla cykelvägnätet till övriga transportsystem

Aktörerna ska gemensamt sträva efter att cykelvägarna ska vara kopplade till övriga transportsystem för att möjliggöra resor där cykel kombineras med andra färdsätt. Det är särskilt viktigt att utveckla kopplingen till järnvägsstationer, större busshållplatser och övriga knutpunkter. På sikt ska alla sådana knutpunkter ha en hög standard med skyddade cykelparkeringar och vid större knutpunkter viss cykelservice. Kopplingen till kollektivtrafiken ska prioriteras och möjlighet att ta med cykeln på buss

och tåg bör undersökas där det kan vara relevant för att underlätta kombinationsresor. Möjligheten att ta med sig cykeln på bussen finns redan idag för landsbygdstrafiken men kan utvecklas ytterligare.

Samordna cykel- och kollektivtrafikplanering

Sörmland är ett utpräglat pendlingslän med många viktiga kollektivtrafikknutpunkter. Därför är det viktigt att aktörerna på regional och lokal nivå arbetar för att stärka kopplingen mellan cykling och kollektivtrafik. Förbättrad samordning ska ske genom en ökad samverkan i samhällsplaneringen med kommunerna och kollektivtrafikmyndigheten i Sörmland. Ett verktyg för denna samordning är de kommunala treårsplanerna. För att samordna cykel- och kollektivtrafik föreslås att digitala reseplanerare, som integrerar kombinationsresor utvecklas på sikt.

Säkerställa turistcykelleder för sommarbruk

Strategins inriktning är kopplad till att det finns begränsad finansiering för turistcykelleder eftersom turismcykling är lägre prioriterad än vardagscykling. Därför behövs prioriteringar bland de befintliga turistcykellederna och inriktning på att säkerställa några av lederna för sommarbruk. Strategin presenterar två utbyggnadsförslag för utveckling av regionala turistcykelleder där extra satsningar föreslås. Två strategier är prioriterade för att utveckla turistcykellederna.

Hitta kostnadseffektiva och innovativa lösningar

Strategin för turistcykellederna är att först prioritera utbyggnad där det kan gynna både turism och vardagscykling. Därefter bör så kostnadseffektiva lösningar som möjligt eftersträvas. Turistcykelleder brukar generellt ha en lägre standard och är för det mesta sommarcykelvägar. Kostnaderna för trafiksäkerhet på sommarcykelvägar jämfört med ordinarie cykelvägar är svåra att överblicka idag.
För att hitta kostnadseffektiva lösningar ska utpekade befintliga lågtrafikerade vägar, alternativt banvallar, där turismpotential finns och där det knyter an till en regional cykelled utnyttjas. Då kan samordning ske i högre grad och användningen av drift- och underhållsåtgärder och smärre åtgärder på vägnätet utnyttjas. Med den strategin kan effekter uppnås i ett systemperspektiv och ett mer sammanhängande nät av högre standard fås.

Kvalitetssäkring av regionala turistcykelleder

För att få trygga och säkra cykelleder ska turistcykelnätet, och i första hand viktiga delar av det, kvalitetssäkras och skyltas. Strategin går ut på att regionalt ska det arbetas systematiskt med att förbättra trafiksäkerheten på turistcykelleder som går efter statlig väg och där det finns brister enligt analyserna av turistcykelleder. Därför föreslås att arbetet utgår från att först kvalitetssäkra Näckrosleden och Mälardalsleden.

Kvalitetssäkringen är ett långsiktigt arbete men viktigt för att ta del av en större andel nationell finansiering för utveckling av regionala turistcykelleder. Kvalitetssäkring innebär också att drift och underhåll ska vara säkrat på prioriterade turistcykelleder för sommarbruk.

Förbättra förutsättningarna för utveckling av cykelturismen

Strategins huvudinriktning är att det behövs organisatoriska förändringar, ansvarsförhållanden, samordning och uppdrag om cykelturismen i Sörmland ska få en stark utveckling i framtiden. Turistcykellederna skapar förutsättningar för cykelturism, men infrastrukturperspektivet är bara en liten del i ett större besöksnäringsperspektiv. Därför har två strategier prioriterats för att skapa bättre förutsättningar för att utveckla cykelturismen i ett bredare perspektiv.

Skapa ett samlat ansvar för regionala turistcykelleder

Strategin innebär att Sörmland bör sträva efter att en sammanhållen organisation ansvarar för de regionala turistcykellederna. Organisationens roll bör vara att agera som huvudman med ansvar för information, kartor, broschyrer, marknadsföring, skyltningsfrågor och hur de regionala turistcykellederna ska förvaltas och utvecklas ur ett besöksnäringsperspektiv.

Huvudmannen ska samverka med olika offentliga och privata aktörer för att utveckla de regionala turistcykellederna så att turismcyklingen gynnas. Huvudmannen för turistcykellederna ska samverka med ansvariga för kommunal och regional infrastrukturplanering för investeringar och drift- och underhållsfrågor. Om strategin för huvudmannaskap uppnås förbättras möjligheterna att i framtiden få nationella resurser för investeringar, trafiksäkerhet och skyltning på regionala turistcykelleder.

Ökad samverkan med turism-, intresseorganisationer och besöksnäring

Sörmland ska sträva efter att koppla ihop användningen av turistcykellederna i ett bredare perspektiv med besöksnäring och regional destinationsutveckling. Gränsöverskridande samarbeten och projekt ska eftersträvas då flera leder kopplar till andra län. Strategins förverkligande förutsätter att det finns en regional huvudman för turistcykellederna som fungerar som länk mellan infrastrukturplanering och turismutveckling. Om samverkan mellan huvudmannen och aktörer inom turism-, intresseorganisationer och besöksnäring kan utvecklas ges större möjligheter att samordna turistcykelledsfrågorna med andra områden.

Kompletterande insatser och påverkansåtgärder

Den traditionella trafikplaneringen med beteende- och kommunikationsåtgärder för att långsiktigt uppnå mål om ökad cykling behöver kompletteras. Regionala cykelstråk består ofta av resrelationer på 5-15 kilometer. I strategin uppmuntras ökad cykling över längre distanser. Då behövs cykelfrämjande åtgärder som till exempel marknadsföring och informationskampanjer.

Utveckla regionala nyckeltal och uppföljning

Sörmland ska arbeta långsiktigt för att bättre kunna mäta effekterna av arbetet med cykling i regionen. Det behövs metodik för uppföljning mellan kommuner och län. Uppföljningsmetodik och nyckeltal behövs också för att veta var det bäst lämpar sig att lägga resurser på påverkansåtgärder som komplement till fysiska åtgärder.

Nyckeltal kan användas för en kontinuerlig statusuppdatering av cykelfrågor på länsnivå. Metoder för att arbeta med regionala nyckeltal finns men kräver arbete på kommunal nivå. För att kunna jämföra, prioritera och följa upp strategin i ett senare skede behövs ett antal nyckeltal som indikatorer. Underlag för nyckeltal kan fås genom till exempel kommunala cykelbokslut, resvaneundersökningar och cykelmätningar.

Informera om starka cykelstråk och turistcykelleder

Sörmland ska sträva efter att det regionala cykelvägnätet används för både vardags- och turismcykling. När större cykelvägsinvesteringar görs eller när positiva systemeffekter uppnås av investeringar, genom att laga felande länkar och knyta ihop cykelvägnätet, bör det kombineras med ett paket av andra åtgärder, på lokal och regional nivå. Strategin är att kommunicera och marknadsföra starka cykelstråk och turistcykelleder. Både för att öka användandet av stråken och cykellederna samt att motivera människor att cykla och för att gynna turismcykling.

Där det är möjligt och motiverat bör mjuka åtgärder sättas samman i större paket av många olika åtgärder i integrerade kampanjer, särskilt lokalt. Sådana paket bör också schemaläggas långsiktigt och uthålligt för att ge effekter i form av ökad cykling. Det är åtgärder som i sig inte kräver stora finansiella investeringar, men som kan ge stora effekter.

Genomförandet av strategin

Nationell finansiering

Nationell finansiering av cykelvägar från Trafikverket kan ske till exempel genom att vi samordnar större ny- och ombyggnadsprojekt av vägar. Den nationella infrastrukturplanen finansierar eventuella behov av cykelvägar vid nationella vägar. Finansiering för målning av sidolinjer och andra smärre åtgärder för att främja cykling kan vi få genom att samordna sidoområdes-, drift och underhållsåtgärder på det statliga vägnätet.

För turistcykellederna finns nationella medel för skyltning och drift samt underhåll. Kriterierna för att få del av de nationella medlen för turistcykelleder är på väg att skärpas. Avtal om drift och underhåll kommer bara att skrivas mellan väghållare och organisation som garanterar långsiktighet, inte mellan ideell organisation och väghållare. Ansvaret ska regleras genom avtal mellan Trafikverket eller huvudmannen för leden och väghållaren.

För skyltning av nationella och regionala turistcykelleder 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 uppsättning och drift samt underhåll av skyltar.

Regional finansiering

Dennu största finansierings källan för utbyggnad av cykelvägar och trafiksäkerhet i Sörmland finns i länsplanen för regional transportinfrastruktur 2010-2021.

Förutom dessa medel finns EU:s strukturfonder. Medel från fonderna går via Tillväxtverket via förbestämda ansökningsomgångar och kräver medfinansiering. EU-finansiering från strukturfonder 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 cykelvägsinvesteringar.

De medel som finns till förfogande i länsplanen 2010-2025 är 59 miljoner kronor* för gång- och cykelåtgärder i form av investeringar i regionala och kommunala vägar inklusive turistcykelleder. Där anges ett krav på kommunerna om medfinansiering av cykelvägar på 50 procent. Med del-finansieringen inräknad motsvarar detta totalt cirka 120 miljoner kronor eller tio miljoner kronor per år under planperioden.

* Under 2014-2015 kommer länsplanen att revideras med eventuellt nya finansieringsförutsättningar.

Kommunal finansiering

När det gäller investeringar i kommunala vägnät ingår dessa i de åtgärdsgrupper i den regionala planen 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.

Förutom medfinansiering av regionala cykelvägar gör kommunerna till exempel investeringar i det kommunala vägnätet för att förbättra trafiksäkerheten 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 oftast själva olika lokala cykelprojekt. Det kan handla om till exempel åtgärder som byggande av cykelställ, cykelpumpstationer och åtgärder på lokala rekreationscykelleder. Andra typer av lokala projekt är inriktade på skolcykling, hjälmanvändning, folkhälsofrämjande arbete eller andra typer av påverkansåtgärder.

Prioriteringsprinciper för finansiering

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

Grundprincipen är att gång- och cykelvägar för skol- och arbetsresor samt till målpunkter för kollektivtrafiken ska prioriteras framför dem som huvudsakligen är till för rekreation.

Rekommendationer för prioritering av cykelåtgärder

1. Åtgärda felande länkar i tätort

2. Förstärk cykelinfrastrukturen till och från viktiga målpunkter inom tätort

3. Bygg bort felande länkar och investera i de starka cykelstråken

4. Höj standarden på befintliga cykelvägar längs det statliga vägnätet i de regionalt starka cykelstråken där brister finns

5. Höj standarden och förbättra trafiksäkerheten där turismcykelvägar går efter statlig väg och där det finns brister

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 andelen cyklister. Därför är i första hand finansieringen av cykelvägsinfrastrukturen i tätorterna, det vill säga punkt 1-2, högst prioriterat.

Prioriteringsordningen i punkt tre till sex är de strategiska slutsatserna och resultatet av analyserna i cykelstrategin och baseras på potentialen för ökad cykling i det regionala perspektivet. Rekommendationen i det regionala perspektivet är att i första hand prioritera och tillföra de 13 starka cykelstråken finansiering.

Cykelstråk i det regionala perspektivet som inte förväntas ha samhällsekonomisk lönsamhet är främst stråken under punkt 6 och de är därför lägst prioriterade. Dessa är så kallade kompletterande stråk som pekas ut i strategin. Den bedömda potentialen beror på rimliga avstånd för cykling, antalet invånare i cykelstråkens upptagningsområde samt befintlig standard i stråken. Där standarden är acceptabel ger en standardhöjning inte lika stor ökning av cyklingen som där felande länkar med oacceptabel standard byggs bort.

För att bedöma den samhällsekonomiska lönsamheten och effekten av utbyggnadsförslagen för hela strategin kan investeringskostnaden ställas mot den nuvarande och potentiella cykeltrafiken. Men detta har inte kunnat göras på grund av bristande underlag om antalet personer som cyklar i länet idag.

Roller och ansvar i genomförandet

Här beskrivs översiktligt olika aktörers roller och ansvar i genomförandet av den Regionala cykelstrategin för Sörmland.

Strategier	Trafikverket	Regionförbundet Sörmland	Kommunerna	Intresse/idella organisationer	Privata näringslivet	Kollektivtrafik-myndigheten
Öka förutsättningarna för arbetspendling med cykel						
Samhällsplanering och finansiering efter prioriterade åtgärder	●	●	●			
Drift och underhåll	●		●			
Trafiksäkra vägar för cyklister	●	○	●			
Skyltning av hög kvalité	●		●	○		
Skapa effektiva anslutningar						
Knyta ihop det befintliga nätet	●	○	●			○
Koppla cykelvägnätet till övriga transportsystem	●	○	●			○
Samordna cykel- och kollektivtrafikplanering	○	○	●			●
Säkerhetställa turistcykelleder för sommarbruk						
Hitta innovativa och kostnadseffektiva lösningar	●	○	○	○	○	
Kvalitetssäkring av regionala turistcykelleder	●	○	○	○		
Förbättra förutsättningarna för utveckling av cykelturism						
Skapa ett samlat ansvar för regionala turistcykelleder		○	○	○	○	
Ökad samverkan med turism- och intresseorganisationer och besöksnäring		●	○	○		
Kompletterande insatser och påverkansåtgärder						
Information om starka cykelstråk och turistcykelleder		○	○	○	○	
Utveckla regionala nyckeltal och uppföljning	○	●	○			

● Huvudansvar ○ Stödjande

Uppföljning

Cykelstrategin har flera specifika, tidssatta och mätbara mål kopplat till strategierna. Systematiskt kan de insatser som höjer standarden på det regionala cykelvägnätet på olika nivåer till ett sammanhängande nät fram till 2021 följas upp.

Uppföljningen av cykelstrategin är direkt kopplad till genomförandet av länsplanen för regional transportinfrastruktur och finansieringen där. I den processen finns utarbetade rutiner för uppföljning som ska användas för att följa upp investeringar och byggandet av cykelvägar.

De verktyg för uppföljning som finns idag är länsplanen för regional transportinfrastruktur, kommunala treårsplaner, kommunala cykelplaner för några av kommunerna i länet samt Trafikverkets årliga verksamhetsplaneringsuppföljning. Uppföljningsarbetet är mest kopplat till finansiering.

Det som saknas för en enhetlig uppföljning av strategin är underlag för att kunna mäta hur många som cyklar idag. Med den typen av data kan den faktiska potentialen för ökad cykling beräknas. Därför rekommenderas att på sikt skapa nyckeltal för att på regional nivå kunna följa upp om cyklingen ökar.

Utbyggnads- och åtgärdsförslag

Prioriteringsordning vid utbyggnad av stråken

1. Starka cykelstråk
2. Kompletterande cykelstråk med turistcykelvägar
3. Kompletterande stråk utan turistcykelvägar

En utgångspunkt har varit hur vi på bästa sätt kan binda ihop cykelvägnätet i ett regionalt perspektiv. I strategiarbetet har totalt 23 cykelstråk identifierats och analyserats. Av dessa kan tretton delas in i starka stråk med störst potential för ökad cykling. Utöver dessa finns tio kompletterande stråk som tillgodoser den långsiktiga visionen om ett sammanhängande regionalt cykelnät. Sju av stråken går ihop med befintliga turistcykelleder. De kostnadsberäkningar som gjorts visar att vi inte kan realisera hela visionen till 2021.

Nyckeltal - förslag på utbyggnad av det regionala cykelvägnätet i Sörmland

Kategori	Antal stråk	Längd i kilometer			Utbyggnads kostnad	Utbyggnads form
		Totalt	Byggt	Obebyggt		
Starka cykelstråk	13	136	43	93	171 Mkr	3 m asfalterad cykelväg
Kompletterande utan turistcykelled	3	85	13	72	151 Mkr	3 m asfalterad cykelväg
Kompletterande med turistcykelled	7	156	12	144	39 Mkr	Skyltning cykelfält* 3 m asfalterad cykelväg
SUMMA	23	377	68	309	361 Mkr	

* Målning av cykelfält endast för de sträckor där trafiksäkerhetsstandarden kan kartläggas och där blandtrafik inte ger en acceptabel trafiksäkerhetsstandard. Byggande av cykelbana för de sträckor där trafiksäkerhetsstandarden inte blir acceptabel med cykelfält.

Utbyggnad av starka cykelstråk

De högt prioriterade starka cykelstråken knyter ihop viktiga målpunktsområden och ger förutsättningar för daglig cykelpendling. De är kärnan i det regionala utbyggnadsförslaget. I en del av stråken är förhållandevis mycket cykelväg redan byggd, sammanlagt cirka 40 kilometer. Den utbyggda andelen varierar dock mycket mellan de olika stråken med andelar på mellan 5 och 76 procent. En detaljerad beskrivning av stråken finns i den långa versionen av ”Regional cykelstrategi för Sörmland”.

De starka cykelstråken är regionalt prioriterade för olika typer av åtgärder för ökad trafiksäkerhet för cyklister och för utbyggnad av cykelvägar längs det statliga vägnätet. I Sörmland krävs medfinansiering på 50 procent från kommunerna för finansiering av cykelvägar om kommunen ska få medel från den nu gällande länsplanen för regional transportinfrastruktur.

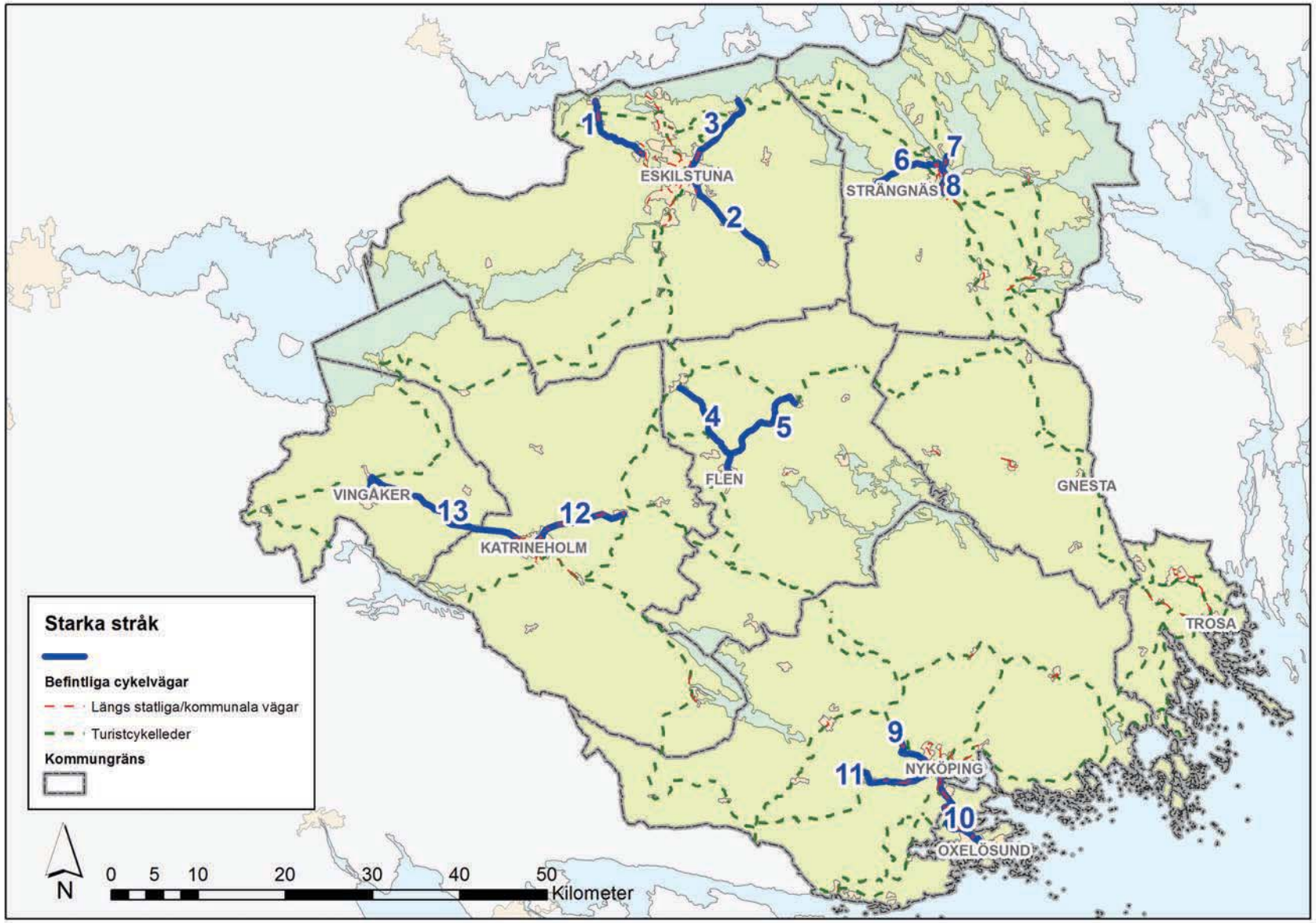
Därför är det upp till kommunen att prioritera och avgöra vilka av de starka stråken som som ska byggas först. Det är kommunens ansvar att utbyggnadsförslagen löpande prioriteras mot andra behov av cykelvägsinvesteringar. Planupprättaren och Trafikverket använder de övergripande prioriteringsprinciperna för en helhetssyn på cykling.

Kommunernas prioriteringar av cykelvägsinvesteringar på både det kommunala och statliga vägnätet ska finnas med i de kommunala treårsplanerna som Regionförbundet Sörmland, kollektivtrafikmyndigheten och Trafikverket använder som underlag för genomförandet av den aktuella länsplanen för regional transportinfrastruktur för Södermanlands län 2010-2021. Konsekvensen av cykelstrategins prioriteringar, är att när förslag på cykelvägsinvesteringar på det som definieras som regionala cykelvägar föreslås, prioriteras de starka stråken för finansiering.

Nummer i kartan	Stråk	Längd i kilometer		Kostnad
		Totalt	Obebyggt	Mkr
1	Eskilstuna-Kvicksund	9,8	6,9	14,5
2	Eskilstuna-Ärla	13,5	11,7	4,7*
3	Eskilstuna-Sundbyholm	10,3	7,8	16,4
4	Flen-Hälleforsnäs	12,8	12,2	23,8**
5	Flen-Malmköping	14,6	9,9***	19,0**
6	Strängnäs-Härad	7,7	7,1	14,9
7	Strängnäs-Abborberget	1,0	0,4	0,8
8	Strängnäs-södra Strängnäs	3,7	1,7	3,6
9	Nyköping-Skavsta	6,7	3,7	7,8
10	Nyköping-Oxelösund	12,2	2,9	6,1
11	Nyköping-Enstaberga	8,6	6,0	12,6
12	Katrineholm-Valla	11,3	3,4	7,1
13	Katrineholm-Vingåker	23,5	19,1	40,1

*Antas gå på nedlagd banvall, 0,4 miljoner kronor/kilometer
**Samordning med stråk fyra respektive fem antas
***Planerad sommarcykelväg som byggs i samband med ombyggnad av väg 55 har räknats bort

Kartan visar starka cykelstråk i Sörmland



Kompletterande cykelstråk för vardags- och turismcykling

De tio kompletterande stråken har funktionen att knyta ihop och skapa ett sammanhängande regionalt cykelnät. Om både de starka cykelstråken och de kompletterande cykelstråken byggs ut i framtiden och har en hög trafiksäkerhet och kvalité uppnås visionen. De kompletterande stråken kan delas in i två kategorier:

- Stråk som idag är skyltade som turistcykelleder. Dessa kan man bygga vidare på utan alltför stora investeringar genom förbättrad skyltning och vissa standardhöjningar. För att förtydliga de regionala sambanden kan exempelvis den regionala skyltningen anpassas.

- Stråk utan befintlig turistcykelled att bygga vidare på. Dessa delar är särskild dyra att bygga ut då det inte finns en bas att gå vidare med samtidigt som de är långa och underlaget i form av målpunkter/befolkning inte är tillräckligt stort.

De kompletterande cykelstråken är inte prioriterade i första hand men vissa av dem är relevanta utifrån ett turismcykelperspektiv. De kompletterande cykelstråken finns närmare beskrivna i den längre versionen av strategin.

Kompletterande stråk utan turistcykelvägar

Stråk	Längd i kilometer		Kostnad
	Totalt	Obebyggt	Mkr
Eskilstuna-Härad	23,7	20,3	42,6
Valla-Flen	15,1	14,8	31,1
Flen-Gnesta	47,0	37	77,7
SUMMA	85,5	72,1	151,4

Kompletterande stråk med turistcykelvägar

Stråk	Kommun	Längd i kilometer	Befintlig cykelväg i kilometer	Turist-cykelled
Strängnäs-Mariefred	Strängnäs	19*	7,0*	
Strängnäs-Åkers Styckebruk	Strängnäs	15*	4,9	Mälardalsleden
Åkers Styckebruk-Gnesta	Strängnäs/Gnesta	29	-	Näckrosleden
Gnesta-Vagnhärad	Gnesta/Trosa	20	-	Näckrosleden
Trosa-Nyköping	Trosa, Nyköping	48	4,6	Näckrosleden Mälardalen Sverigeleden

*Delas delvis med stråk 17 respektive 18 (8 kilometer totalt, 4,9 kilometer cykelväg)

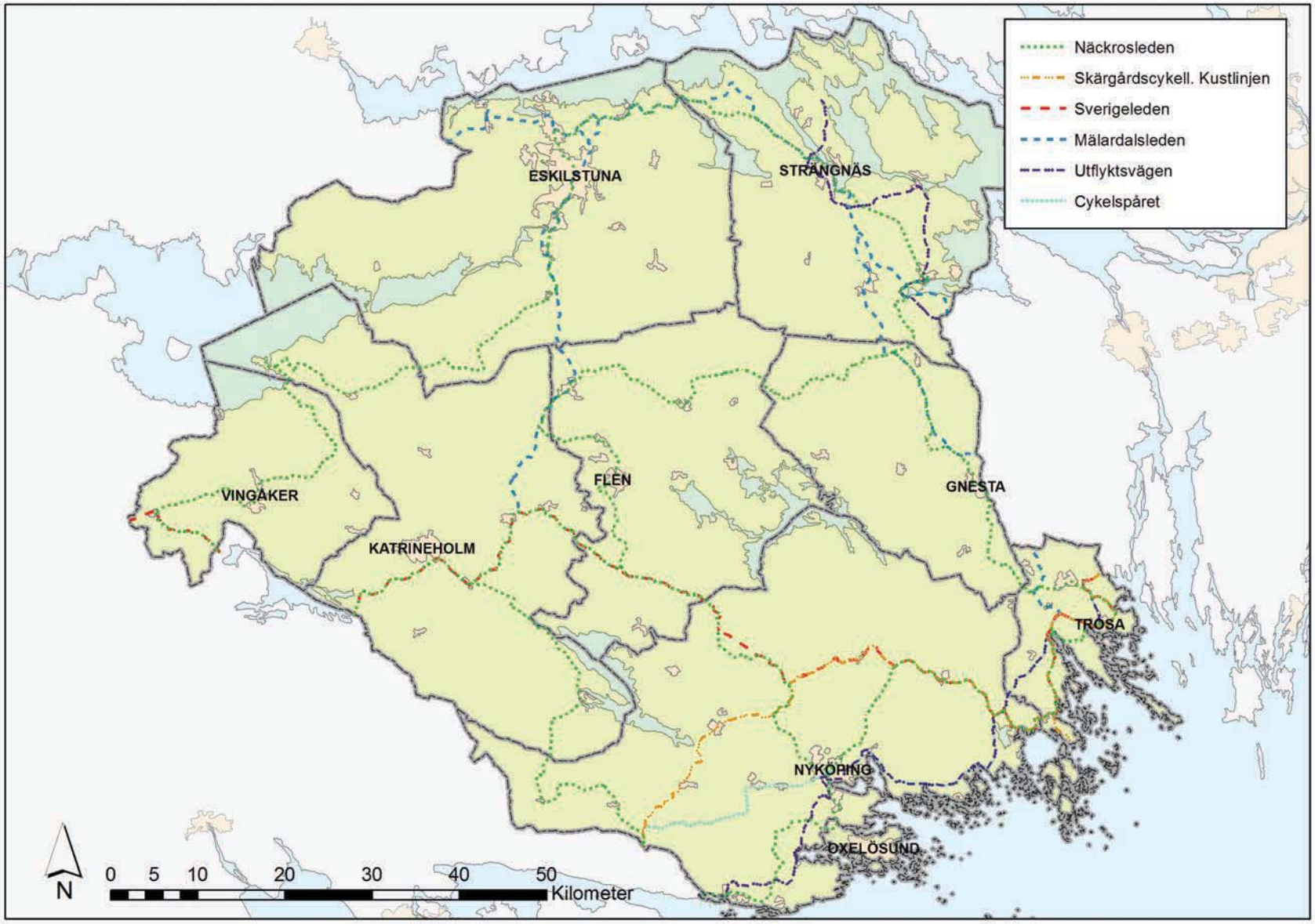
Utveckling av turistcykelleder

Cykelturismen anses ha potential att utvecklas i Sörmland. Men det behövs en annan inriktning för att utveckla turistcykellederna och andra insatser än för infrastruktursatsningar för vardags- och arbetspendling med cykel.

Viktigaste frågorna för att utveckla cykelturismen i Sörmland är organisation och samordning samt skyltnings- och trafiksäkerhetsfrågor. Utgångspunkten för utveckling av turistcykellederna i Sörmland är att prioritera att utveckla de redan befintliga regionala turistcykellederna. För att tillgodose målet att skapa intressanta, trafiksäkra turistcykelleder rekommenderas att resurserna i ett första steg koncentreras till en eller två av de befintliga turistcykellederna.

Särskilt intressanta turistcykelstråk
Strategin pekar också ut de två stråken Gnesta-Trosa-Nyköping-Oxelösund och Mariefred-Strängnäs-Eskilstuna som särskilt intressanta turistcykelstråk för utveckling av turismcykling utifrån de turistinriktade analyserna av befintliga turistcykelleder. Detaljerad information om de två stråken finns i långa versionen av strategin

Kartan visar regionala turistcykelleder i Sörmland



REGIONFÖRBUNDET SÖRMLAND

Box 325, 611 27 Nyköping
Besöksadress: Storhusqvarn, Västra Kvarngatan 64
Telefon: 0155 778 90 E-post: info@region.sormland.se
www.region.sormland.se