Regionledningskontoret
Agnes Landefjord

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-11-23

TRN 2021-0117

Tillväxt- och
regionplanenämnden

Yttrande över motion 2021:15 av Anna Sehlin (V) om ökad andel cykelresor i region Stockholm

Regionledningskontorets förslag till beslut

Tillväxt- och regionplanenämnden beslutar följande.

> Regiondirektörens tjänsteutlåtande utgör tillväxt- och regionplanenämndens yttrande till regionstyrelsen över motion 2021:15 av Anna Sehlin (V).

Sammanfattning

Tillväxt- och regionplanenämnden har av regionstyrelsen beretts möjlighet att yttra sig över motion 2021:15 av Anna Sehlin (V). Motionären föreslår att strategier ska utarbetas för att öka andelen cykelresor som sker i Stockholmsregionen.

Som svar på motionen hänvisas till den Regionala cykelplanen för Stockholms län (RS 2020-0867) som under 2020 och 2021 har reviderats i samverkan med länets kommuner och Trafikverket och beslutades i november 2021 av regionfullmäktige. Utgångspunkten för revideringen har varit cykelplanens mål om att uppnå 20 procents cykelandel av persontransporterna till 2030. Fem strategiska insatsområden identifieras som tillsammans ska bidra till att nå målet. Utöver de strategier som presenteras i den regionala cykelplanen arbetar regionledningskontoret med intern samverkan för ökat cyklande.

Bakgrund

Tillväxt- och regionplanenämnden har av regionstyrelsen beretts möjlighet att yttra sig över motion 2021:15 av Anna Sehlin (V) om ökad andel cykelresor i region Stockholm. Motionären föreslår att uppdra åt tillväxt- och regionplanenämnden och trafiknämnden att utarbeta strategier för att öka andelen som reser med cykel till arbete, utbildning och fritidsaktiviteter.

Tillväxt- och regionplanenämndens yttrande
I motionen efterfrågar Anna Sehlin (V) strategier för ökad andel cykelresor i Stockholmsregionen. Den regionala cykelplanen för Stockholms län (RS 2020-0867) har under 2020 och 2021 reviderats i samverkan med länets kommuner och Trafikverket och beslutades i november 2021 av regionfullmäktige. Utgångspunkten för revideringen har varit målet om 20 procents cykelandel till 2030. Under arbetet med cykelplanen har fem strategiska insatsområden identifierats som tillsammans ska bidra till att målet om ökat cyklande nås.

Syftet med den regionala cykelplanen är att skapa förutsättningar för en regionalt sammanhållen planering för ökat cyklande. Cykelplanen är vägledande och stödjande för länets aktörer och pekar ut en riktning för cykelutvecklingen i länet. Cykelplanen är också utgångspunkt för det samarbete som sker i länet gällande cykelfrågor.

Strategier för ökat cyklande i cykelplanen
De fem strategiska insatsområdena i cykelplanen är *Cykelinfrastruktur*, *Trafikinformation*, *Kommunikation*, *Kombinationsresor* samt *Samverkan folkhälsa*. Till varje strategiskt insatsområde finns målsättningar kopplade. Planen redogör också för ansvarsfördelning mellan aktörer inom varje insatsområde.

En förutsättning för ökat cyklande är att det finns sammanhängande cykelinfrastruktur med god standard. Den regionala cykelplanen pekar ut ett regionalt cykelnät med prioriterade cykelstråk. Målsättningen är att cykelnätet ska vara fullt utbyggt till 2030. För att nå dit krävs gemensamma insatser från olika aktörer. Kommunerna och Trafikverket har väghållaransvar och är därmed ytterst ansvariga för cykelinfrastrukturen. Region Stockholm har samordningsansvar och bidrar med vägledning, kunskapsunderlag och uppföljning.

En del i att påskynda utbyggnaden av regionala cykelstråk är att få igång planeringsprocesser, samordna arbetet över väghållargränser och att hitta finansieringslösningar. Detta är utpekat som en målsättning i den regionala cykelplanen, där kartläggning av investeringsbehov ingår. Under 2022 inleds också en regional cykelförhandling med kommuner och Trafikverket. Förhandlingen leds av Region Stockholm och syftar till att påskynda utbyggnaden av de regionala cykelstråken.

I den inledande fasen av revideringen av den regionala cykelplanen gjordes en benchmarkingstudie med framgångsexempel från andra storstadsregioner. Studien undersökte regionala cykelplaner i Sverige och Europa och olika strategier för ökat cyklande. Resultatet användes som underlag i framtagandet av den regionala cykelplanen. Studien lyfter bland annat exempel från Köpenhamnsregionen som visar att det finns stor potential för ökat cyklande genom tydlig trafikinformation och gemensamma kommunikationsinsatser. Den reviderade cykelplanen för Stockholmsregionen lyfter nu kommunikation som ett strategiskt insatsområde.

Ett annat insatsområde som lyfts i cykelplanen är *samverkan folkhälsa* som syftar till att hitta synergier mellan folkhälsa och cykelplaneringsområdet. Att koppla samman sektorer är en del i att nå målen i den regionala cykelplanen och samtidigt främja folkhälsan.

Intern samverkan
Region Stockholm har flera nämnder som har olika uppdrag som direkt eller indirekt påverkar cykelutvecklingen i länet. Samverkan mellan olika nämnder sker i frågor rörande bland annat kombinationsresor och folkhälsa. Region Stockholm har cirka 46 000 anställda vilket är fler än vad en medelkommun i Sverige har invånare. Därmed är hur de anställda reser till och från jobbet samt under arbetstid en påverkansfaktor. I verksamhetsplanen för tillväxt- och regionplanenämnden inkluderas arbete för ökat cyklande av Region Stockholms anställda.

För att det ska vara attraktivt att välja cykeln framför andra färdmedel behövs ett helhetsperspektiv på regional fysisk planering. Cykelfrämjande planering handlar inte endast om cykelinfrastruktur utan också om hur annan bebyggelsestruktur planeras. Den Regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFS 2050) (LS 2015-0084) är en utgångpunkt för all regional fysisk planering som sker i länet och inte minst för cykelplaneringen.

Avslutning
Regionledningskontoret kommer i samband med genomförandet av den regionala cykelplanen för Stockholms län fortsätta arbeta för ökad samverkan gällande cykelutvecklingen i länet. Regionledningskontoret bedömer att inga ytterligare åtgärder behöver genomföras för att öka andelen som reser med cykel som motionären föreslår.

Ekonomiska konsekvenser
Beslutet bedöms inte medföra några ekonomiska konsekvenser för Region Stockholm.

Carina Lundberg Uudelepp
Regiondirektör

Anton Västberg
Utvecklingsdirektör

Beslutsunderlag
1. Motion 2021:15 av Anna Sehlin (V) om ökad andel cykelresor i region Stockholm

Beslutsexpediering
1. Regionstyrelsen

Godkänd av Carina Lundberg Uudelepp, 2021-11-23

RS 2021-0299

Motion 2021:15

Region Stockholm
2021-01-19

Motion av Anna Sehlin (V) om ökad andel cykelresor i region Stockholm

Transportsektorns koldioxidutsläpp står för cirka hälften av länets klimatpåverkan. För att minska transportsektorns klimatpåverkan behöver fler bilresor ersättas med kollektivtrafik. Det är därför viktigt att kollektivtrafiken är konkurrenskraftig gentemot bilen.

Tyvärr gick utvecklingen, redan innan Covid-19 pandemin, åt fel håll. Trängseln på länets större bilvägar ökar. Under rusningstid på morgon och eftermiddag är det utbredd trängsel och trängsel förekommer under allt längre tidsperioder på vägsträckor som exempelvis Södra länken. Viss trängsel förekommer även på helger, men är begränsad i omfattning. Detta visar regionens egen Mobilitets- och trafikutvecklingsrapport 2019.

Sammantaget visar flera av indikatorerna i Mobilitets- och trafikutvecklingsrapport 2019 att resandet i länet har ökat fram till och med år 2019. Detta både i antal resor, resornas längd och i förhållande till befolkningsökningen. I synnerhet ökar fritidsresandet.

Effekterna av pandemin syns inte i 2019 års rapport utan kommer att märkas först nästkommande år för 2020. Ett förväntat resultat är att trängseln på vägarna lär ha ökat då många till följd av pandemin väljer att ta bilen för att undvika smittorisk.

I länet är arbetsplatser och bostäder ojämnt fördelade över olika länsdelar. Detta leder till pendlingsflöden från platser som domineras av bostäder till områden med en stor mängd arbetsplatser. I de centrala delarna av länet och i vissa arbetsplatsintensiva noder finns störst andel arbetsställen. Fördelningen är mer ojämn på den södra länshalvan än på den norra.

Samtidigt som den ojämna fördelningen av bostäder och arbetsplatser orsakar stora pendlingsströmmar i länet, har många invånare nära till arbetet. Ungefär 40 procent av befolkningen bor inom fem kilometer från sin arbetsplats. Ytterligare cirka 20 procent bor inom tio kilometer. Det är förhållandevis få som har mer än 25 kilometer mellan sin bostad och sin arbetsplats. Att många av länets invånare har nära till arbetet kan ses som en potential för att öka det hållbara resandet med gång och cykel.

Den regionala cykelplanen för Stockholms län pekar ut en riktning för cykelplaneringen i Stockholmsregionen och bidrar till genomförandet av RUFS 2050. Målet är att cyklingen i länet ska öka markant och cykelresorna

ska stå för 20 procent av alla resor till 2030. År 2019 låg andelen som cyklar på 7 procent och andelen har inte ökat sedan år 2015.

Det som ökat är dock cykelflödena över det så kallade citysnittet. Både i antal och i förhållande till befolkningen. Antalet passager var cirka 67 000 under mättillfället år 2019. Det motsvarar en ökning med drygt fem procent jämfört med femårsmedelvärdet för året innan. Men, det räcker inte för att nå målet att öka andelen cykelresor och det räcker inte för att andelen cykelresor ska nå 20 procent av alla resor i länet 2030.

I den potentialstudie som regionens cykelkansli tagit fram visas att nästan 70 procent av länets invånare skulle kunna cykla till arbetet inom 30 minuter om det fanns ett heltäckande cykelvägnät. Analysen visar maxpotentialen för cykelpendling och indikerar att cyklingen skulle kunna öka om att det görs rätt satsningar i cykelvägnätet.

En fördjupad analys har även gjorts, där potentialen utifrån ett nuläge undersöks. I detta scenario tillåts cykling endast på befintligt cykelnät och på bilvägar med en hastighetsbegränsning upp till och med 40 km/h. Resultatet av nulägesanalysen visar att ca 50 % av länets förvärvsarbetande skulle kunna cykla till arbetet inom 30 min med nuvarande infrastruktur.

Potentialen för ökad cykling i region är således mycket stor. Om fler länsinvånare cyklade istället för att åka bil, eller ta upp en plats i kollektivtrafiken kan utsläppen från biltrafiken och trängseln i kollektivtrafiken minska. Att fler cyklar även kan ge effekter som förbättrad folkhälsa. Det är oerhört värdefullt att regionen tagit fram så pass bra underlag kring cykelresor men det stora arbetet kvarstår att få och möjliggöra att fler länsinvånare faktiskt väljer cykeln som färdmedel.

Mot bakgrund av ovanstående föreslås regionfullmäktige besluta

att uppdra åt tillväxt- och regionplanenämnden och trafiknämnden att utarbeta strategier för att öka andelen som reser med cykel till arbete, utbildning och fritidsaktiviteter

Anna Sehlin (V)