

Region Skåne  
Avdelningen för regional utveckling  
291 89 Kristianstad

## Remiss. Cykelstrategi för Skåne

Region Skåne har översänt förslag till Cykelstrategi för Skåne för yttrande senast den 14 oktober 2016, med godkänd förlängning t.o.m. 19 oktober 2016.

Remissinstanserna ombeds särskilt om synpunkter på följande frågor:

1. Är samverkansområden och insatserna det som krävs för att nå målen med strategin, finns förslag på andra mål och insatser?
2. Vad krävs av cykelutvecklingsplattformen för att den ska bli framgångsrik och relevant?
3. Ett viktigt mål i strategin är att alla kommuner skall ha en aktuell cykelstrategi/plan eller motsvarande dokument, finns det i er kommun? Vad ser ni kan behöva göras för att lyfta cyklingen mer?
4. Vad kan er organisation bidra med i förverkligandet av cykelstrategin?

Sydöstra Skånes kommuner - Simrishamn, Sjöbo, Tomelilla och Ystad avger här ett gemensamt yttrande i ärendet.

### Sammanfattning

Det är positivt att strategin lyfter fram alternativet cykeln som något som är tillgängligt för alla (med viss reservation) oavsett inkomst, bakgrund eller kön, samt att även ålder kan tilläggas.

Det är generellt bra och viktiga mål och förslag som tas upp i cykelstrategin. Vidare är upplägget i strategin tydligt och överskådligt med mål, förslag på insatser och genomförande. Vid genomförandet är det dock tveksamt om det, för att nå flera av målen, räcker med att Region Skåne sammankallar olika aktörer.

För sydöstra Skånes del, där bilpendlandet är högt och cykelandelen låg, är det viktigt att investera i attityd- och beteendepåverkan för att påverka res- och transportval.

Målet att alla Skånes kommuner ska ha en cykelstrategi, bör bytas ut mot att Skånes kommuner *bör* ha en cykelstrategi.

Förbättrad tillgänglighet behövs även på landsbygden för cykel- och gångtrafiken, där det idag finns brister för den som väljer att cykla mellan tätorter och byar.

Sydöstra Skånes kommuner understryker vikten av att Sydkustleden byggs ut så att den klassas som nationell cykelturistled.

Behovet att förbättra kopplingen mellan cykel och kollektivtrafik i planerade stråk för regional superbuss bör belysas bättre i strategin.

Tydligare ansvarsfördelning behöver göras mellan vem som ansvarar för cykelställen vid järnvägsstationer och på hållplatserna vid det statliga vägnätet.

Genom sydöstra Skåne går Bornholms förbindelse med Köpenhamn. För trafiken till/från Bornholm är det viktigt att det går att ta med cykel på tågen.

Sydöstra Skåne med Österlen är ett av Sveriges största besöksmål med 2 miljoner besökare årligen, vilket påverkar behovet av cykelturistleder. Fokus på satsningar för att utveckla Skåne till en etablerad turismcyklingsdestination ska därmed läggas i sydöstra Skåne.

Majoriteten av cykelresorna sker på det kommunala vägnätet. Därför måste Trafikverket tillsammans med Region Skåne stödja kommunala investeringar i cykelvägar. Kostnaderna för de nationella cykellederna bör finansieras genom den nationella transportplanen.

### Allmänt

Med Cykelstrategi för Skåne vill Region Skåne tydliggöra vägval, mål och prioriteringar för hur framtida cykelsatsningar kan användas som ett medel för att nå regionala utvecklingsmål. I strategin föreslås att cykelns färdmedelsandel ska öka med tre procent i Skåne, från 16 till 19 procent, fram till 2030. Det innebär en ökning med 58 % från 435 000 cykelresor per dag i Skåne år 2013 till 690 000 år 2030. Strategierna beskriver ökad cykling som strategiskt viktigt för att utveckla ett flerkärnt och hållbart Skåne där folkhälsan prioriteras.

Sydöstra Skånes kommuner anser att det generellt är bra och viktiga mål och förslag som tas upp i cykelstrategin. Vidare är upplägget i strategin tydligt och överskådligt med mål, förslag på insatser och genomförande. Vid genomförandet är det dock tveksamt om det för att nå flera av målen räcker med att Region Skåne sammankallar olika aktörer.

### Cykelutvecklingsplattformen samverkansområden

Sydöstra Skånes kommuner instämmer i att de insatser som är viktigast för att utveckla Skåne som cykelregion och som samlats i samverkansområdet är:

- Stärk den skånska cykelkulturen
- Lyft cykeln i samhällsplaneringen
- Investera i viktiga cykelstråk och leder
- Förbättra kopplingen mellan cykel och kollektivtrafik
- Förbättra säkerheten för cyklister
- Stärk näringslivet med cykelsatsningar

Områden som; att öka förståelsen för vad som gör cykeln attraktiv, tillgängligheten till målpunkter, aktuell cykelstrategi, god standard på cykelnätet, Sydkustleden, låncyklar, cyklar som kan tas med ombord – både på tåg och bussar, nollvisionen och cykelhjälmar, ser vi som mycket viktiga områden att arbeta vidare med.



### **Stärk den skånska cykelkulturen**

SÖSK ser det som mycket positivt att strategin trycker på bättre folkhälsa i kombination med ökat cyklande. Sydöstra Skånes kommuner instämmer i att cykelkulturen i skolan måste stärkas. Det är viktigt att öka möjligheten för barn och unga att ta sig till skolan med gång och cykel, vilket ger positiv inverkan på hälsan. Dock kan cykeln vara ett mindre hållbart alternativ p.g.a. avstånden på t.ex. landsbygden.

Bilpendlandet till och från de fyra SÖSK-kommunerna är högt, liksom bilanvändningen rent allmänt i kommunerna. Cykelandelen är låg. Därför är det mycket viktigt att investera i attityd- och beteendepåverkan för att påverka res- och transportval.

### **Lyft cykeln i samhällsplaneringen**

Att belysa yteffektiv trafik såsom cykeln framför bilen är av stor betydelse. Cykelns attraktivitet måste öka och omgivningarna måste bli cykelvänliga. Cykeln ska vara det självklara valet för kortare resor, speciellt inom städerna/orterna. Här måste cykelperspektivet bli en naturlig del i den fysiska planeringen. Det ska vara smidigt, bekvämt och det ska gå fort att komma fram. Cykeln måste prioriteras och detta genom bl.a. cykelparkeringar som är närmare entréer än bilparkeringar.

Strukturbild Skånes temaPM "Planera för cykeln i småstaden" visar att gång- och cykelnätet inom orter ibland saknar vissa mindre länkar, t ex till centrum, kollektivtrafik, skolor m.fl. platser. Exempelvis genom fysisk planering kan cykel bli ett attraktivt transportmedel.

Förbättrad tillgänglighet behövs även på landsbygden för cykel- och gångtrafiken, där det idag finns brister för den som väljer att cykla mellan tätorter och byar. Viktiga gång- och/eller cykellänkar, som t.ex. utlovades för Gärns-Ö.Tommarp när tågstationen togs bort, får framöver inte skjutas fram under 15 år som det har hanterats hittills.

Sydöstra Skånes kommuner anser att i målet att alla Skånes kommuner ska ha en cykelstrategi, bör bytas ut mot att Skånes kommuner *bör* ha en cykelstrategi.

### **Investera i regionalt viktiga stråk & leder**

Det är viktigt att både kunna cykla mellan orter, men även till målpunkter och knypunkter. Då såväl för arbetspendling som för rekreativ cykling. Region Skåne tar upp behovet av cykelvägar till/från bytespunkter inom en radie av 1,5-3 kilometer.

Sydöstra Skånes kommuner understryker vikten av att Sydkustleden byggs ut så att den klassas som nationell cykelturistled. En utbyggnad av Sydkustleden är viktigt för företagen och turistnäringen i sydöstra Skåne. Företagen och turistnäringen i sydöstra Skåne har i sommar märkt positiva effekter av Sydostleden, som invigdes under våren 2016.

Som komplement till den fortlöpande utbyggnaden av cykelvägar ska cykelstråk i blandtrafik på det lågtrafikerade vägnätet göras tydligt genom bra cykelkartor och genom digital information.

Väghållarens ansvar för t ex snöröjning av cykelstråk på enskilda vägar måste vara tydligt, för att inte få negativa konsekvenser för cyklister.

Den enda sträcka inom sydöstra Skåne som finns med i det strategiska cykelvägnätet är Ystad-Tomelilla. Det är viktigt att fler sträckor inom sydöstra Skåne tas med när det nya skånska huvudnätet för cykling pekas ut. T ex bör ett nät som sammanbinder kommunhuvudorterna (Sjöbo-Tomelilla-Simrishamn-Ystad) pekas ut.

### **Förbättra kopplingen mellan cykel och kollektivtrafik**

Strategin tar upp att det skall vara lätt och tryggt att cykla till kollektivtrafiken, i vilket vi instämmer. Det ska finnas underhållna separerade cykelvägar med god belysning och goda cykelparkeringar väl framme vid målpunkten. Tyvärr ser SÖSK inga eller ytterst få förbättringar i tillgängligheten år 2030 i enlighet med bilderna på sida 36. Med tanke på Region Skånes medvetenhet kring obalansen i Skåne borde detta bli ytterligare en väckarklocka kring behovet av mer fokus inom sydöstra Skåne.

Generellt sett är cykelmöjligheterna längs kollektivtrafikstråken i sydöstra Skåne bristfälliga och upplevs inte som trafiksäkra. Det saknas separerade cykelvägar samt anslutning till hållplatser och korsningspunkter. Cykelvägvisning och möjligheten att cykla på det parallella vägnätet kan också förbättras. Det saknas också i vissa fall tillräckliga cykelparkeringar på hållplatserna. Standarden, t ex belysning, på vägen till hållplatsen och på hållplatsen har också betydelse.

Behovet att förbättra kopplingen mellan cykel och kollektivtrafik i planerade stråk för regional superbuss bör belysas bättre i strategin.

Sydöstra Skånes kommuner instämmer i att cykelparkeringar vid bytespunkter behöver placeras i nära anslutning till den buss eller tåg som resan skall kombineras med. Det är viktigt att korta promenadavstånden mellan cykelparkeringar och påstigningsplatser. Säkra cykelparkeringar är avgörande för att man skall cykla till kollektivtrafiken, särskilt med tanke på den ökade användningen av elcyklar, där ett större värde riskeras vid stöld och vandalisering.

Olika aktörer ansvarar för cykelställen på järnvägsstationer och på busshållplatser längs det statliga vägnätet, vilket ställer till problem. Det kan t ex se ut så här: Kommunen köper in cykelställen samt betalar dem och därefter söker bidrag från Skånetrafiken. Trafikverket sätter dem på plats. Skånetrafiken tar inget ansvar för dem. Underhållet sköts i vissa fall av kommunen, i andra fall oklart av vem. En tydligare ansvarsfördelning behöver göras, t ex att väghållaren trafikverket ansvarar för cykelställen på hållplatserna vid det statliga vägnätet, liksom kommunen ansvarar för dem vid det kommunala vägnätet.

Målet som är formulerat "Verka för möjligheten att ta med cykel på kollektivtrafik på strategiskt viktiga stråk för fritidsresande och cykelturism" bör formuleras om till "Verka för möjligheten att ta med cykel på kollektivtrafik" oavsett om det är tåg eller buss. Cykeln bör, som Region Skåne själva skriver, vara ett självklart, tillgängligt och attraktivt val. Därför går det inte att göra tolkningar som minimerar kombinationen av cykel och tåg/buss, eller som möjliggör för ett alternativ men inte det andra. Det ska vara möjligt att ta med cykeln på såväl regionaltåg som regionbussar.



Genom sydöstra Skåne går Bornholms förbindelse med Köpenhamn. För trafiken till/från Bornholm är det viktigt att det går att ta med cykel på tågen.

### **Förbättra säkerheten för cyklister**

Sydöstra Skånes kommuner instämmer i mål, insatser och genomförande i denna del.

### **Stärk näringslivet med cykelsatsningar**

Sydöstra Skåne med Österlen är ett av Sveriges största besöksmål med 2 miljoner besökare årligen, vilket påverkar behovet av cykelturistleder. Sydöstra Skånes kommuner instämmer i att Skåne utvecklas till en etablerad turismcyklingsdestination. Vi förutsätter att fokus på satsningarna läggs i sydöstra Skåne, eftersom det är Skånes största turistmål.

### **Hur går vi vidare och vad kan vår organisation bidra med i förverkligandet av cykelstrategin?**

SÖSK ser det som mycket positivt att Region Skåne tar en aktiv roll och huvudansvaret för att bidra till att uppfylla målen, samlar kommunerna och Trafikverket till möten och förenklar utbyggnaden och planeringen av cykeltrafiken. Det är viktigt med attityd-, påverkan- och beteendeförändringar och här kan Region Skåne aktivt arbeta för och med kommunerna med hjälp av bl.a. kampanjer, enkätundersökningar, marknadsföring och informationsspridning, till såväl allmänheten som politiker och tjänstemän i kommunerna.

SÖSK:s Cykelgrupp har haft en hel del möten med Hållbar Mobilitet Skåne kring hur vi kan samverka för att få fler i sydöstra Skåne att vilja använda cykel som färdalternativ. Bl.a. genom att vi försöker införa pendla med cykel kampanjer i våra fyra kommuner, samt att vi har tagit fram ett underlag med ett stort antal målpunkter i våra kommuner dit vi försöker få till en vägvisning för cykel, även i blandtrafik.

Vi har också nyligen bjudit in Trafikverket för diskussion i detta arbete, och ser fram emot den nya cykelvägvisningsplan som ska tas fram under hösten/vintern, där vi gärna delar med oss av det material som vi har samlat in vad gäller målpunkter i sydöstra Skåne.

Simrishamns kommun har medverkat vid kampanjen Europeiska trafikantveckan 2016 med bl.a. "cyklistens dag" för att uppmuntra cykling samt förändra beteende och attityder.

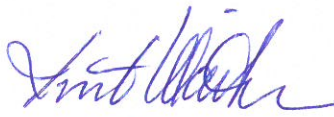
Ystads kommun har tagit fram en Cykelstrategi, antagen av KF 2015-09-17 samt arbetar just med en Cykelplan och Tomelilla kommun har såväl en Cykelplan som en Ledplan. Simrishamns kommun har ingen färdig cykelvägplan/strategi, men har tagit fram ett kartmaterial för befintliga/planerade/föreslagna cykelvägar/leder och stråk. Materialet finns med i kommunens översiktsplan och ligger till grund för framtagandet av en specifik cykelvägplan. Flera av våra kommuner pratar dock om att ta fram cykelstrategier, varför vi ser fram emot Region Skånes planer på att samla mindre aktörer som planerar att ta fram kommunala cykelstrategier där kommunerna kan dela med sig av sina arbeten i denna process, då vi redan har diskuterat samverkan kring cykelstrategiframtagning inom sydöstra Skåne.

Vi ser gärna att Region Skåne har huvudansvaret att sprida framgångskoncept mellan kommunerna och visa på den samhällsekonomiska vinsten. Sjöbo kommun var en av de kommuner som ingick i referensgruppen för "Planera för cykeln i småstaden", och har därefter haft kampanjer för att uppmuntra till cykling. Resultatet av detta kan vara ett bidrag till förverkligandet av cykelstrategin. I enlighet med "Planera för cykeln i småstaden" kan det därför vara betydelsefullt att i strategin även belysa tex;

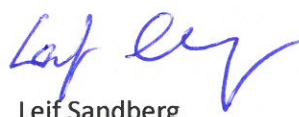
- Att hälften av alla bilresor som görs är kortare än fem kilometer, samtidigt är den genomsnittliga längden på cykelresorna tre kilometer (12 minuters cykling).
- Vikten av att cyklisterna är åtskilda från andra trafikanter, både från bilister och gående.
- Att skarpa krav ställs på cykelparkeringarnas antal och kvalitet vid bostadsbyggen.
- Masseeksperimentet (dk) på sida 12 om koncentrationsförmågan.

Majoriteten av cykelresorna sker på det kommunala vägnätet. Vi anser därför att Trafikverket tillsammans med Region Skåne ska stödja kommunala investeringar i cykelvägar. Kommunerna medfinansierar cykelvägar längs statliga vägnätet, vilket för de mindre kommunerna kan vara betungande. Kostnaderna för de nationella cykellederna bör finansieras genom den nationella transportplanen.

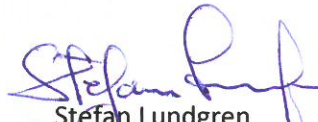
För kommunerna i sydöstra Skåne; kommunalråd och oppositionsråd 2016-10-19



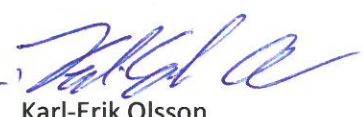
Kent Mårtensson  
Ystad



Leif Sandberg  
Tomelilla



Stefan Lundgren  
Sjöbo



Karl-Erik Olsson  
Simrishamn



Kristina Bendz  
Ystad



Torgny Larsson  
Tomelilla



Cecilia Olsson Carlsson  
Sjöbo



Anders Johnsson  
Simrishamn