

Cykelplan

för Sollentuna kommun



SOLLENTUNA KOMMUN

www.sollentuna.se

Cykla är lycka

Undersökningar visar att cyklister är lyckligare än bilister. Hela tre gånger lyckligare faktiskt.

Majoriteten av alla bilresor i Sollentuna är kortare än två kilometer. Det är ett avstånd som tar cirka 5 minuter att cykla. Det är 10 minuter tur och retur. Lägg till ett eller två ärenden på vägen och du är upp i 15 minuter. Det är inte mycket. Men ändå tillräckligt för att ge dig en mängd nyttor:

- Ökad energiförbrukning med drygt 50 000 kcal per år. Det är mer än 250 kanelbullar!
- Minskad risk för sjukdomar som åldersdiabetes, högt blodtryck och hjärt- och kärlsjukdomar.
- Minskade utsläpp av koldioxid med 450 kg per år.
- Minskade resekostnader med 8 500 kronor per år.

Kort sagt, cykla är lycka!



Förord

Cykelplan för Sollentuna kommun är en övergripande cykelplan för Sollentuna och ska vara vägledande i olika förvaltningars arbete med att utveckla cykelinfrastrukturen och cykeltrafiken i kommunen mot nya mål. Cykelplan för Sollentuna ersätter den tidigare cykelplanen och har tagits fram av trafik- och fastighetskontoret i samverkan med kommunledningskontoret. Cykelplanen har också remitterats till övriga förvaltningar i Sollentuna kommun.

Så sent som hösten 2012 gjordes en omarbetning av den tidigare cykelplanen och den remitterades då på bred front till bl.a. Cykelfrämjandet, Svenska Cykelsällskapet, Villaägarnas Riksförbund och Region ABC. Cykelplanen lades även ut på Sollentuna kommuns webbplats för allmänheten att ta del av. Totalt lämnades drygt 100 remissvar på cykelplanen. Dessa har beaktats vid framtagandet av den nya cykelplanen.

Cykelplan för Sollentuna är mer mål- och handlingsinriktad än den tidigare planen. En rad olika typer av insatser och åtgärder föreslås och ansvariga förvaltningar anges.¹ En stor del av ansvaret bedöms ligga hos trafik- och fastighetskontoret vilket varit en anledning till att planen tagits fram där. Cykelplanen innehåller dock vägledning och förslag på åtgärder, som även berör andra förvaltningar, t.ex. kommunledningskontoret.

Denna cykelplan antogs av kommunfullmäktige i december 2014.

¹ Åtaganden som avser trafik- och fastighetsnämnden och blivande stadsbyggnadsnämnden har i cykelplanens handlingsplan refererats till som trafik- och fastighetskontoret respektive kommunledningskontoret.



Sammanfattning

Målet för cykeltrafiken i Sollentuna är att användningen ska öka under alla tider på året. Fram till år 2020 ska andelen resor som görs med cykel fördubblas. Det innebär en ökning från 7 % till 14 %. År 2030 ska andelen cykelresor vara 20 %. Sollentunas relativt låga cykeltrafikandel kan jämföras med städer som Uppsala och Malmö där andelen cyklister är nästan 30 %.

För att lyckas med det krävs ett omfattande arbete. I cykelplanens hand-



lingsplan ges exempel på åtgärder som Sollentunas kommun ska genomföra för att uppnå målet om en ökad cykelanvändning. Åtgärderna är indelade i fem målområden:

- 1 Cykling ska uppmuntras och prioriteras högt.
- 2 Cykelnätet ska vara gent² och sammanhängande.
- 3 Cykelnätet ska utformas på ett trafiksäkert och tryggt sätt.
- 4 Servicen för cyklister ska vara god under hela resan.
- 5 Cykelnätet ska hålla en hög standard under hela året.

2 Ett gent cykelnät är direkt och innebär effektiva förbindelser mellan start- och målpunkt utan onödiga omvägar.

För att säkerställa att arbetet går i rätt riktning ska åtgärderna följas upp kontinuerligt. I handlingsplanen har respektive åtgärd kompletterats med indikatorer. Sollentuna kommun ska använda sig av dessa indikatorer för att följa upp att åtgärderna genomförs.

Arbetet med cykelåtgärder i Sollentuna måste prioriteras eftersom allt inte kan göras samtidigt. I cykelplanens genomförandedel ges en prioriteringsordning för åtgärderna i handlingsplanen. Åtgärderna ska genomföras i sammanhängande stråk enligt kommunens klassificering av cykelstråk. Högst prioritet har cykelstråk av standard 1, därefter cykelstråk av standard 2 följt av standard 3.

De förvaltningar som i första hand behöver ta ansvar för genomförandet av åtgärder i cykelplanen är trafik- och fastighetskontoret tillsammans med kommunledningskontoret. Sollentuna kommun har nyligen höjt budgetramen för cykelfrämjande åtgärder. Det medför att en stor del av investeringar och andra insatser i handlingsplanen bedöms kunna bekostas inom befintlig ram.

Samtidigt är det viktigt att redan nu betänka att i takt med att cykelväg-nätet i kommunen byggs ut kommer behovet av en utökad ekonomisk ram för drift och underhåll att öka. I en växande kommun växer även infrastrukturen, vilket föranleder ett successivt ökat behov av att ta hand om den på ett sätt som gör att standarden bibehålls långsiktigt.

Innehåll

Inledning	9
Varför satsa på cykeltrafik?	9
Syftet med Sollentunas cykelplan	9
Mål och målområden	10
Förankring och uppföljning	10
Styrande dokument	11
 Nulägesbeskrivning	 15
Potential för cykling	15
Cykling idag	15
Cyklennätets utformning	17
Cykelvägvisning	18
Cykelparkering	18
Trafiksäkerhet	18
Drift och underhåll	19
 Handlingsplan	 21
1 Cykling ska uppmuntras och prioriteras högt	22
2 Cyklennätet ska vara gent och sammanhängande	25
3 Cyklennätet ska utformas på ett trafiksäkert och tryggt sätt	29
4 Servicen för cyklister ska vara god under hela resan	32
5 Cyklennätet ska hålla en hög standard under hela året	36
 Genomförande av cykelplan	 39
Prioritering av åtgärder	39
 Fortsatt arbete	 42



Inledning

Varför satsa på cykeltrafik?

Cykeln är ett viktigt inslag i ett hållbart samhälle. Den är betydligt mer energieffektiv än bilen och bidrar till en god miljö och luftkvalitet. Cykeln bidrar även till en bättre folkhälsa genom den fysiska aktivitet som det innebär att cykla. Till skillnad från bilen genererar cykeln inte något buller. Cykeltrafiken kräver inte heller lika stort utrymme som bilen, varken när cykeln rullar eller står parkerad, och bidrar därmed till minskad trängsel.

Cykeln bidrar även till samhällsekonomiska nyttor. Studier från WHO visar att investeringar i cykelinfrastruktur kan ge samhällsekonomiska vinster på uppemot 8 kronor per investerad krona.³ Det är betydligt högre än vad investeringar i biltrafik brukar generera.

Antalet cyklister i Sverige ökar snabbt. I Stockholm har cykelanvändningen nästan fördubblats under de senaste 10 åren och trenden är fortsatt stark. I en rapport som Stockholms stad har låtit ta fram framgår att cykelpendlingen till Stockholms innerstad har potential att fyrdubblas jämfört med idag.

På senare tid har cykeln även börjat ses som ett alternativ för mer långväga resor. I Stockholm är den genomsnittliga cykelresan för arbetspendlare 9 km. Huvuddelen av dessa resor görs av personer som bor i Stockholms grannkommuner. Däribland Sollentuna. Det är därför viktigt att se cykelnätet i Sollentuna som en del i ett större sammanhang. Förbättringar i cykelnätet gynnar inte bara Sollentunas invånare utan även cyklister från närliggande kommuner. Det gäller inte minst de regionala cykelstråken som löper genom Sollentuna och som är viktiga pendlingsstråk för hela regionen.

Syftet med Sollentunas cykelplan

Syftet med Sollentunas cykelplan är att underlätta för kommunens arbete med att utveckla cykelinfrastrukturen och cykeltrafiken. Cykelplanen ska vara ett

³ Siffrorna grundar sig på undersökningar från Helsingfors och är framtagna utifrån samma beräkningar och kriterier som används vid vägbyggen för biltrafik och kollektivtrafikinvesteringar.

vägledande planeringsdokument som i första hand riktar sig till kommunens planerare och beslutsfattare.

Cykelplanen ska vara ett aktuellt planeringsunderlag som ligger till grund för både översiktlig planering och detaljplanering. Den ska även vara ett hjälpmedel vid prioriteringar i samband med upprättande av investeringsprogram.

Cykelplanens huvudinriktning är att det ska vara attraktivt att cykla i Sollentuna. Cykeln ska ses som ett självklart val och det ska vara enkelt att cykla till skola och arbete. Cykelnätet i Sollentuna ska vara sammanhängande, gent, trafiksäkert och tryggt. Det ska erbjuda säkra cykelvägar till kommunens skolor och idrottsanläggningar för att på så sätt minska andelen skjutande föräldrar.

Mål och målområden

Målet för cykeltrafiken i Sollentuna är att användningen ska öka under alla tider på året. Sollentuna kommun har som ambition att andelen resor som görs med cykel ska fördubblas fram till år 2020. Det innebär en ökning från 7 % till 14 %. År 2030 ska andelen cykelresor vara 20 %. För att uppnå detta mål har fem målområden tagits fram som Sollentuna kommun ska arbeta med när det kommer till cykeltrafik:

- 1 Cykling ska uppmuntras och prioriteras högt.
- 2 Cykelnätet ska vara gent och sammanhängande.
- 3 Cykelnätet ska utformas på ett trafiksäkert och tryggt sätt.
- 4 Servicen för cyklisterna ska vara god under hela resan.
- 5 Cykelnätet ska hålla en hög standard under hela året.

För respektive målområde har åtgärder och mätmetoder pekats ut som kommunen ska genomföra för att uppnå målet om en ökad cykelanvändning. Åtgärderna har även kompletterats med indikatorer för att följa upp att målen uppfylls.

Förankring och uppföljning

Cykelplanen har samordnats med regionala och lokala planer, varav cykelplanen för Stockholms län har varit tongivande.

Cykelplanen ska uppdateras kontinuerligt. För att planen ska vara aktuell bör den uppdateras vart femte år eller oftare.



Trafik- och fastighetskontoret är väghållare för merparten av cykelvägarna inom kommunen. Kontoret är ansvarigt för att uppdatera cykelplanen och ska arbeta enligt planens riktlinjer. Även övriga förvaltningar som arbetar med fysisk planering ska verka efter cykelplanens riktlinjer.

Styrande dokument

Arbetet med denna cykelplan har styrts av ett antal strategiska dokument med bäring på cykeltrafik. En del av dessa dokument har tagits fram av Sollentuna kommun. Andra har tagits fram på nationell nivå och regional nivå. Nedan följer en sammanställning av de styrdokument som påverkar cykelplaneringen i Sollentuna kommun.

NATIONELL CYKELSTRATEGI

År 2000 tog Trafikverket, dåvarande Vägverket, fram en nationell cykelstrategi med två övergripande mål:

- Cykeltrafiken ska bli säkrare.
- Cykeltrafikens andel av resorna ska öka.

I december 2011 presenterades en ny nationell cykelstrategi utifrån de tidigare målen och riktlinjerna. I den nya strategin betonas betydelsen av att bygga ut cykelinfrastrukturen och att prioritera cykeln högt i planeringsprocessen.

REGIONAL CYKELPLAN FÖR STOCKHOLMS LÄN

En regional cykelplan för Stockholms län har tagits fram, genom ett samarbete mellan länets kommuner, Trafikverket region Stockholm, Landstinget, Länsstyrelsen och olika intresseorganisationer. Det övergripande målet är att andelen resor med cykel i Stockholms län ska öka till minst 20 % fram till år 2030. För att lyckas med det har fem delmål tagits fram:

- Det ska finnas ett sammanhängande regionalt cykelnät.
- Det ska vara framkomligt, gent, trafiksäkert och tryggt att arbetspendla med cykel.
- Kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik ska vara lätta att genomföra.
- År 2018 ska det ske samverkan mellan lokal och regional cykelplanering.
- År 2018 ska det finnas en plan för turism- och rekreationscykling.

Som en del i det regionala cykelarbetet har ett antal regionala cykelstråk⁴ pekats ut. Sex av dessa cykelstråk berör Sollentuna kommun – Edsvikenstråket, Kistastråket, Märstastråket, Rotebrostråket, Sollentunastråket och Vällingbystråket.

ÖVERSIKTSPLAN FÖR SOLLENTUNA KOMMUN

En ökad cykeltrafik stämmer väl överens med Sollentuna kommuns visioner om ett långsiktigt hållbart samhälle. I kommunens översiktsplan, Översikts-

4 Regionala cykelstråk är stråk som går mellan regionala målpunkter och som har ett stort antal cyklistar eller potential för det.

plan Sollentuna kommun, anges att utsläppen av växthusgaser i Sollentuna bör ”minska med 40 % till år 2020”.⁵ Till år 2050 ska ”nettoutsläppen av växthusgaser vara noll”. Detta ska bland annat uppnås genom satsningar i cykelnätet. I översiktsplanen anges att framkomligheten för gående och cyklister ska ”prioriteras framför andra transportslag vid lokala resor”.⁶ Cykelnätet ska anpassas för långväga cykelpendling där kopplingen till grannkommunerna är särskilt viktig och där ”regionala mål bör kunna nås i gena sträckningar, där gång- och cykeltrafiken är separerad från andra trafikslag”.

”En ökad cykeltrafik stämmer väl överens med Sollentuna kommuns visioner om ett långsiktigt hållbart samhälle.”

SOLLENTUNA TRAFIKSTRATEGI

Syftet med Sollentunas trafikstrategi är att ge kommunen en långsiktig och gemensam målbild för trafiksystemet. Tillsammans med övriga inriktningsdokument ska det bidra till att Sollentuna utvecklas i önskad riktning.

Cykeltrafik har en framträdande roll i trafikstrategin. Cykeln lyfts fram som ett viktigt inslag i en attraktiv och tillgänglig kommun. Att öka cykelanvändningen framhålls som avgörande för att uppnå ett mer hållbart transportsystem.

KLIMATSTRATEGI FÖR SOLLENTUNA

Klimatstrategin för Sollentuna förutsätter åtgärder som minskar trafikens klimatpåverkan. I detta ingår att möjliggöra transporter med liten klimatpåverkan. Cykelplanen verkar i denna riktning.

5 Översiktsplan Sollentuna kommun, sida 10.

6 Översiktsplan Sollentuna kommun, sida 46.



Nulägesbeskrivning

Potential för cykling

Förutsättningarna för att cykla i Sollentuna är goda. Majoriteten av kommunens invånare bor inom en till två kilometer från närmaste pendeltågsstation och centrumområde. Det är ett avstånd där cykeln har stora möjligheter att konkurrera med bilen. Närheten till pendeltåget innebär även att möjligheterna att kombinera cykel och tåg är goda. Många sollentunabor arbetar dessutom inom eller på nära avstånd från kommunen, exempelvis vid Kista Science City, vilket innebär att de har möjlighet att cykla till arbetet.

Kartan på nästa sida visar avstånd från Sollentunas pendeltågstationer. Helldragen cirkel har en radie på en kilometer. Streckad cirkel har en radie på två kilometer. Kartan visar att den stora majoriteten av boende i Sollentuna har goda möjligheter att öka sitt cyklande.

Sollentunas bostadsområden har ett gatunät som lämpar sig väl för cykling. Hastigheterna är i regel låga och trafikflödena relativt små. Kommunens ambition är att lokalgator och gator med skolor och förskolor ska utformas på ett sätt som inte inbjuder till höga hastigheter.

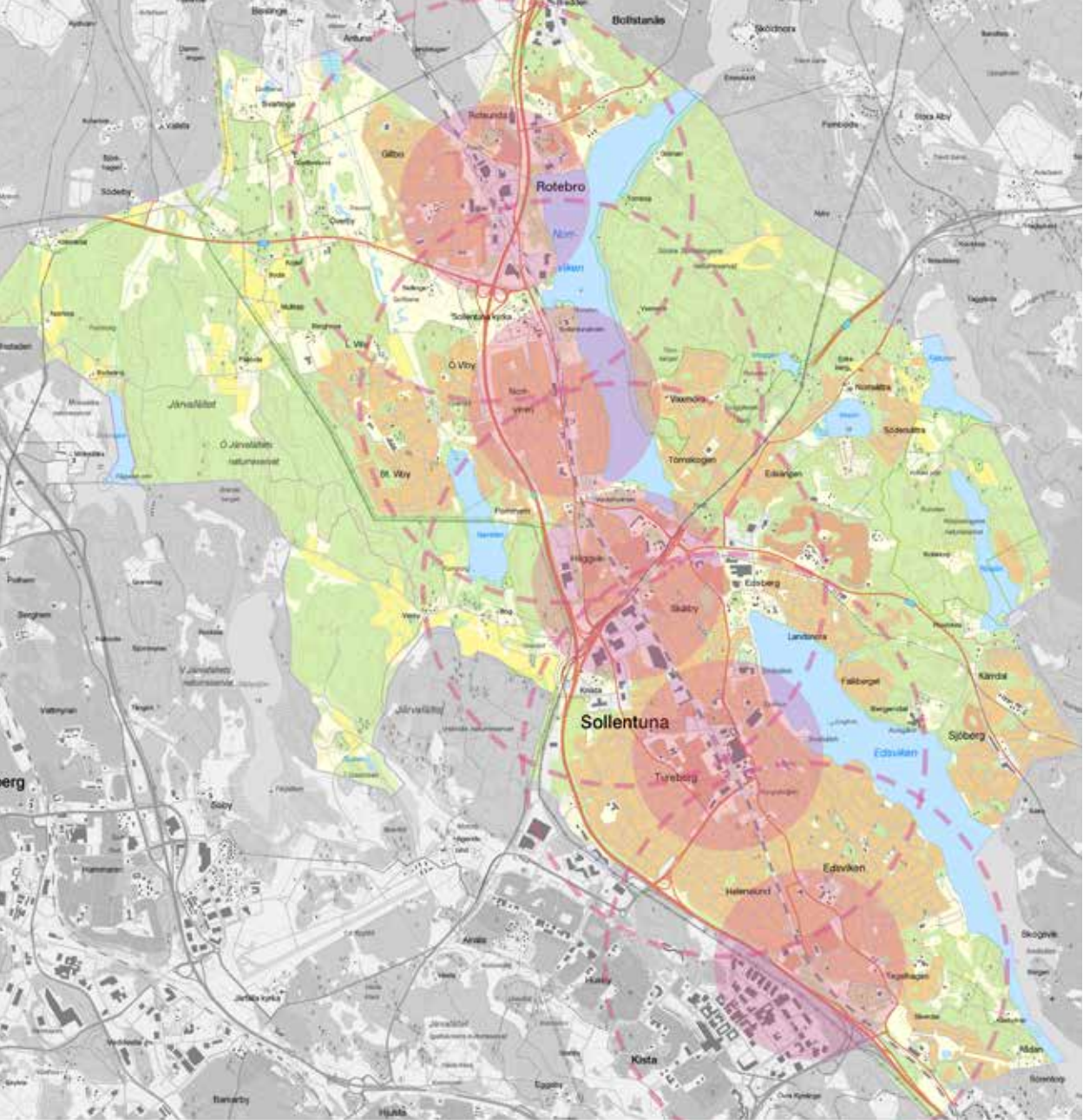
Mellan bostadsområdena är förutsättningarna för cykling mindre bra. Där bildas ofta barriärer i form av trafikleder och järnvägsspår som trycker ihop cykeltrafiken till vissa getingmidjor.

Cykling idag

Uppgifter från den nationella resvaneundersökningen RVU Sverige⁷ visar att cykeln står för cirka 7 % av det totala resandet i Sollentuna. För resor inom kommunen är siffran cirka 10 %. För resor till och från kommunen är andelen endast 3 %.

Sollentuna kommun planerar att genomföra en egen resvaneundersökning under 2015. Ambitionen är att resvaneundersökningen ska följas av fler.

⁷ Uppgifterna är hämtade från Trafikanalys nationella resvaneundersökning från 2011 och 2012.



Avstånd från Sollentunas pendeltågsstationer

Undersökningen är tänkt att genomföras kontinuerligt för att följa upp hur resandet i Sollentuna utvecklas.

Under hösten 2013 genomförde Sollentuna kommun en cykelmätning. Cykelmätningen ägde rum under fyra veckor i september och oktober och omfattade totalt 33 punkter. Cykelmätningen visade sammanlagt att cykelflödena är högst i de stråk som pekas ut som regionala cykelstråk i den regionala cykelplanen för Stockholms län. Det gäller i synnerhet Edsvikenstråket, Märs-

tastråket och Sollentunastråket. Även Kistastråket vid Helenelunds station och Vällingbystråket längs med Turebergsleden har höga cykelflöden. Ytterligare cykelstråk med höga cykelflöden i Sollentuna är Frestavägen, Norra Kolonnvägen och Vibyvägen. Cykelmätningen är tänkt att genomföras regelbundet för att följa upp hur cykeltrafiken utvecklas i Sollentuna. Den kommer även att fungera som underlag för arbetet med att prioritera cykelåtgärder i kommunen.

Cykelnätets utformning

Cykelnätet i Sollentuna omfattar cirka 100 kilometer cykelväg. De flesta cykelvägar utgörs av gång- och cykelbanor som är fysiskt åtskilda från den övriga trafiken. Cykelnätet i Sollentuna har dock flera felande länkar, det vill säga platser där cyklisterna upplever avbrott och där det är otydligt hur cykelvägen går. Det innebär att cykelnätet på sina håll upplevs som osammanhängande och otydligt.

En viktig orsak till att cykelnätet upplevs som osammanhängande är att det har saknats en övergripande plan för cykelåtgärder. Åtgärder i cykelnätet har i regel genomförts som punktinsatser vilket har resulterat i felande länkar och avbrott.

De flesta gång- och cykelvägar i Sollentuna är smala och saknar separering mellan gående och cyklister. Det innebär att många sollentunabor känner sig otrygga i cykelnätet. Avsaknaden av separering innebär även att framkomligheten för cyklister försämras eftersom de tvingas hålla en lägre hastighet.

En stor del av Sollentunas cykelnät går i blandtrafik. Det gäller främst villagator med hastighetsbegränsning 30 km/tim.

Majoriteten av Sollentunas cykelöverfarter är inte hastighetssäkrade⁸. Det innebär att cyklister utsätts för fara när de korsar bilvägar. På många håll är även sikten i korsningar begränsad på grund av växtlighet.

"Cykelmätningen är tänkt att genomföras regelbundet för att följa upp hur cykeltrafiken utvecklas i Sollentuna."

8 En passage definieras som hastighetssäkrad om den är planskild eller om hastigheten hos den korsande biltrafiken har en 85-percentil som inte överstiger 30 km/tim. Signalreglering räknas inte som en hastighetssäkrad åtgärd.

Cykelvägvisning

Cykelvägvisningen i Sollentuna är bristfällig. Vägvisning förekommer idag endast på enstaka platser i cykelnätet och den vägvisning som finns saknar kontinuitet. Det innebär att cyklister inte kan förlita sig på skyltarna utan måste använda sig av cykelkartor eller lokalkännedom.

Cykelparkering

Sollentuna har väl utbyggda cykelparkeringar vid kommunens pendeltågstationer. Samtliga pendeltågsstationer förutom Sollentuna station är försedda med väderskyddade cykelställ med möjlighet till ramlåsning. Även högfrekventa busshållplatser är försedda med cykelställ.

Sollentuna kommun har tagit fram en parkeringsnorm för cykelparkering. Där anges att cykelparkering ska ingå i alla nybyggnads- och ombyggnadsprojekt och att antalet platser ska bevakas på samma sätt som bilparkering. Parkeringsnormen för cykelparkering är dock relativt okänd. Det innebär att normen inte alltid efterföljs när nya detaljplaner tas fram.

Trafiksäkerhet

Under perioden 2004 till 2013 rapporterades 162 trafikolyckor med skadade cyklister i det kommunala vägnätet i Sollentuna. Uppgifterna kommer från STRADA som är ett rikstäckande informationssystem för trafikolyckor. Uppgifterna i STRADA kommer från polisen och sjukvården. I tabellen nedan visas fördelningen av cykelolyckor i Sollentuna. Anledningen till att antalet olyckor har ökat under de senaste åren är att Danderyds sjukhus har anslutit till STRADA. Detta skedde under hösten 2010.

Svårighetsgrad	Uppdelat per år										
	2004	05	06	07	08	09	10	11	12	13	Totalt
Dödsolyckor	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Svåra olyckor	3	2	0	0	1	2	3	2	3	2	18
Lindriga olyckor	4	4	10	15	7	11	13	24	15	41	144
Totalt	7	6	10	15	8	13	16	26	18	43	162

66 av trafikolyckorna som rapporterades in under perioden 2004 till 2013 var kollisionsolyckor mellan cykel och motorfordon. Övriga olyckor utgjordes av singelolyckor och kollisioner mellan cykel/cykel och cykel/gående. Det är dock viktigt att komma ihåg att mörkertalet vad gäller trafikolyckor med cyklister är stort. Troligtvis kommer en stor andel av cykelolyckorna inte till polisens eller sjukvårdens kännedom.

Drift och underhåll

Trafiksäkerheten i cykelnätet påverkas till stor del av arbetet med drift och underhåll. Särskilt viktigt är arbetet med snöröjning och halkbekämpning. I Sollentuna utförs detta av entreprenör. Trafik- och fastighetskontoret står för kontroll och uppföljning av entreprenaden. Målet är att gång- och cykelvägar till skolor, förskolor, pendeltågsstationer, servicehus och centrumområden ska vara åtgärdade före morgonrusningen.

Vart femte år gör kommunen tillståndsmätningar av asfaltsbeläggningen i cykelnätet. Tillståndsmätningarna ligger till grund för prioriteringar av beläggningsåtgärder. Plötsligt uppkomna potthål lagas omedelbart efter att skadan blivit känd. På kommunens webbplats finns möjlighet för allmänheten att rapportera in synpunkter och klagomål.



Handlingsplan

I denna handlingsplan ges förslag på åtgärder som Sollentuna kommun ska genomföra för att uppnå målet om en ökad cykelanvändning. Åtgärderna är indelade i fem målområden:

- 1 Cykling ska uppmuntras och prioriteras högt.
- 2 Cykelnätet ska vara gent och sammanhängande.
- 3 Cykelnätet ska utformas på ett trafiksäkert och tryggt sätt.
- 4 Servicen för cyklister ska vara god under hela resan.
- 5 Cykelnätet ska hålla en hög standard under hela året.

För att säkerställa att arbetet går i rätt riktning ska åtgärderna följas upp kontinuerligt. Uppföljningen ger en bra återkoppling om hur cykelarbetet framskrider och hur åtgärderna påverkar resmönster och antalet cyklister. Det är därför viktigt att uppföljningen görs årligen och att samma indikatorer används. Resultatet av uppföljningen ska kommuniceras internt till tjänstemän och förtroendevalda och externt till invånare och berörda aktörer. I handlingsplanen har respektive åtgärd kompletterats med indikatorer för att följa upp att åtgärden uppnås.

I. Cykling ska uppmuntras och prioriteras högt

För att uppnå målet om en ökad cykelanvändning i Sollentuna krävs att cykeln ges en naturlig plats i samhällsplaneringen. Cykeln måste beaktas redan i översiktsplaneringen eftersom det är i dessa skeden som förutsättningarna kan påverkas för en lång tid framöver. Genom att planera för en tät bebyggelse med korta avstånd och en blandning av bostäder, arbetsplatser, butiker och service kan möjligheterna att cykla i Sollentuna förbättras. Även detaljplaneringen påverkar möjligheterna att cykla eftersom det är i detaljplaner som utformningen av exempelvis cykelvägar och cykelparkeringar avgörs. Vid nybyggnationer och ombyggnationer ska cyklister och gående prioriteras högst i trafiken.

För att säkerställa att cykeln får en framträdande plats i planeringsprocessen ska Sollentuna utse en ansvarig cykelsamordnare på kommunen. Detta lyfts ofta fram som en viktig framgångsfaktor för kommuner som lyckas förbättra sin cykelplanering. Cykelsamordnaren ansvarar för att cykelfrågor samordnas mellan olika förvaltningar. Personen fungerar också som en kontaktperson för boende, intresseorganisationer, Trafikverket och grannkommuner etc.

För att uppnå målet om en ökad cykelanvändning i Sollentuna krävs även beteendepåverkansåtgärder. Det är ett kostnadseffektivt sätt att öka andelen cyklister som har visat sig ha stor effekt. Särskilt effektivt har det visat sig vara när det görs i samband med fysiska åtgärder. Sollentuna kommun har idag inte någon strategi för marknadsföring av cykeltrafik. Att ta fram en sådan strategi och börja arbeta systematiskt med beteendepåverkan har därför hög prioritet. Exempel på kampanjer som kommunen kan genomföra är:

- **”Cykla till jobbet”-kampanjer.** Kampanjen går ut på att uppmuntra arbetspendlare att ställa bilen till förmån för cykeln. Uppmuntran kan ske genom att de anställda får låna cyklar eller tilldelas poäng för varje gång de inte kör bil. Kampanjen kan med fördel genomföras på kommunens egna arbetsplatser. Vid sidan av att öka antalet cyklister i Sollentuna bidrar det då även till att öka förståelsen för cykeltrafik hos de anställda på kommunen.
- **”Cykla till skolan”-kampanjer.** Kampanjen går ut på att uppmuntra barn och föräldrar att cykla till skolan. Barn är en särskilt viktig grupp att arbeta med eftersom deras resande påverkar hela hushållet. Om de uppmuntras till att cykla ger det även goda vanor som de tar med sig när de blir vuxna.

- **”Tack för att du cyklar”-kampanjer.** Kampanjen går ut på att uppmärksamma och visa uppskattning för cyklister genom att ge dem presenter och informationsmaterial. Det kan med fördel genomföras på vintern med presenter i form av cykellys och reflexer. ”Tack för att du cyklar”-kampanjer genomförs årligen i Stockholm för att uppmuntra fler att cykla till arbetet och skolan.
- **”Klimatsmart uppvärmning”-kampanjer.** Kampanjen går ut att barn och vuxna uppmuntras till att cykla till idrottsaktiviteter istället för att köra bil. Därmed blir resan en del av uppvärmningen. Kampanjen har prövats i Stockholm där Stockholms stad har informerat om fördelarna med hållbart resande.

Som komplement till beteendepåverkanskampanjer bör Sollentuna genomföra informationsinsatser. Exempel på insatser som kommunen kan genomföra är:

- **Information om vidtagna cykelåtgärder.** Det är ett effektivt sätt att öka nyttan av genomförda satsningar och bör alltid genomföras i samband med att nya cykelbanor och cykelparkeringar invigs eller i samband med att underhållsåtgärder utförs. Informationen bör distribueras via flera kanaler, exempelvis lokaltidningar, kommunens webbplats och sociala medier.
- **Information till nyinflyttade.** Personer som nyligen bytt bostad är i regel mer benägna att ompröva sina resvanor och beteenden. Det är därför viktigt att informera de nyinflyttade om möjligheterna att cykla i Sollentuna när nya bostadsområden invigs. Det är även viktigt att cykelnätet är färdigutbyggt när nya områden invigs och de boende flyttar in så att goda cykelvanor kan grundläggas tidigt.

”Det är även viktigt att cykelnätet är färdigutbyggt när nya områden invigs och de boende flyttar in så att goda cykelvanor kan grundläggas tidigt.”

Vid sidan av att ge information är det viktigt att *samla* information om vad de boende i Sollentuna tycker om förutsättningarna för att cykla i Sollentuna och kommunens arbete med cykelfrågor. Detta kan göras genom exempelvis attitydundersökningar som skickas ut till allmänheten.

ÅTGÄRDER FÖR ATT UPPMUNTRA OCH PRIORITERA CYKLING

Sollentuna ska genomföra följande åtgärder:

- 1 Ta fram en checklista för hur cykeln ska beaktas i olika skeden av planprocessen.
- 2 Ta med cykelfrågor i styrdokument genom att behandla det som en särskild punkt.
- 3 Utse en cykelsamordnare med ett utpekat ansvar och avsatt tid.
- 4 Ta fram en strategi för arbetet med beteendepåverkan och information.
- 5 Genomföra några av de beteendepåverkans- och/eller informationskampanjer som presenteras ovan (alternativt liknande kampanjer).
- 6 Genomföra attitydundersökningar för att få en bild av vad de boende i Sollentuna tycker om kommunens arbete med cykelfrågor.

Uppföljning av åtgärder för att uppmuntra och prioritera cykling

Åtgärd	Mått	När	Ansvar
1 Checklista	Uppföljning att en checklista har tagits fram	December 2015	Kommunledningskontoret
2 Cykelfrågor i styrdokument	Andel styrdokument där cykeln behandlas som en särskild punkt	December 2015, därefter en gång per år	Kommunledningskontoret
3 Cykelsamordnare	Andel av tjänst som är öronmärkt för cykelsamordning	December 2015, därefter en gång per år	Trafik- och fastighetskontoret
4 Strategi för beteendepåverkan och information	Uppföljning att en strategi har tagits fram	December 2015	Trafik- och fastighetskontoret
5 Kampanjer för beteendepåverkan och information	Avsatt budget och antal genomförda kampanjer	December 2015, därefter en gång per år	Trafik- och fastighetskontoret
6 Attitydundersökning	Avsatt budget och antal genomförda undersökningar	December 2015, därefter vart femte år	Trafik- och fastighetskontoret Kommunledningskontoret

2. Cykelnätet ska vara gent och sammanhängande

För att cykeln ska kunna utgöra ett attraktivt färdmedelsalternativ krävs ett cykelnät som är gent och sammanhängande. Avbrott får inte accepteras någonstans och nätet måste koppla samman viktiga målpunkter. Om avbrotten i cykelnätet blir för stora finns en risk att cykeln väljs bort till förmån för bilen.

Cykelnätet i Sollentuna har flera felande länkar, det vill säga platser där cyklisterna upplever avbrott och där det är otydligt hur cykelvägen går. Det innebär att cykelnätet på sina håll upplevs som osammanhängande och otydligt. För att komma tillrätta med det måste kommunen inventera det befintliga cykelnätet och kartlägga avbrott och felande länkar. Det är ett arbete som måste göras kontinuerligt, helst vart femte år.

CYKELNÄTETS OLIKA STANDARDNIVÅER

Ett viktigt steg i att skapa ett mer sammanhängande och tydligt cykelnät i Sollentuna är att kategorisera cykelnätet. Cykelnätet ska delas in i tre kategorier baserat på standard, bredd och underhåll:

- Standard 1
- Standard 2
- Standard 3

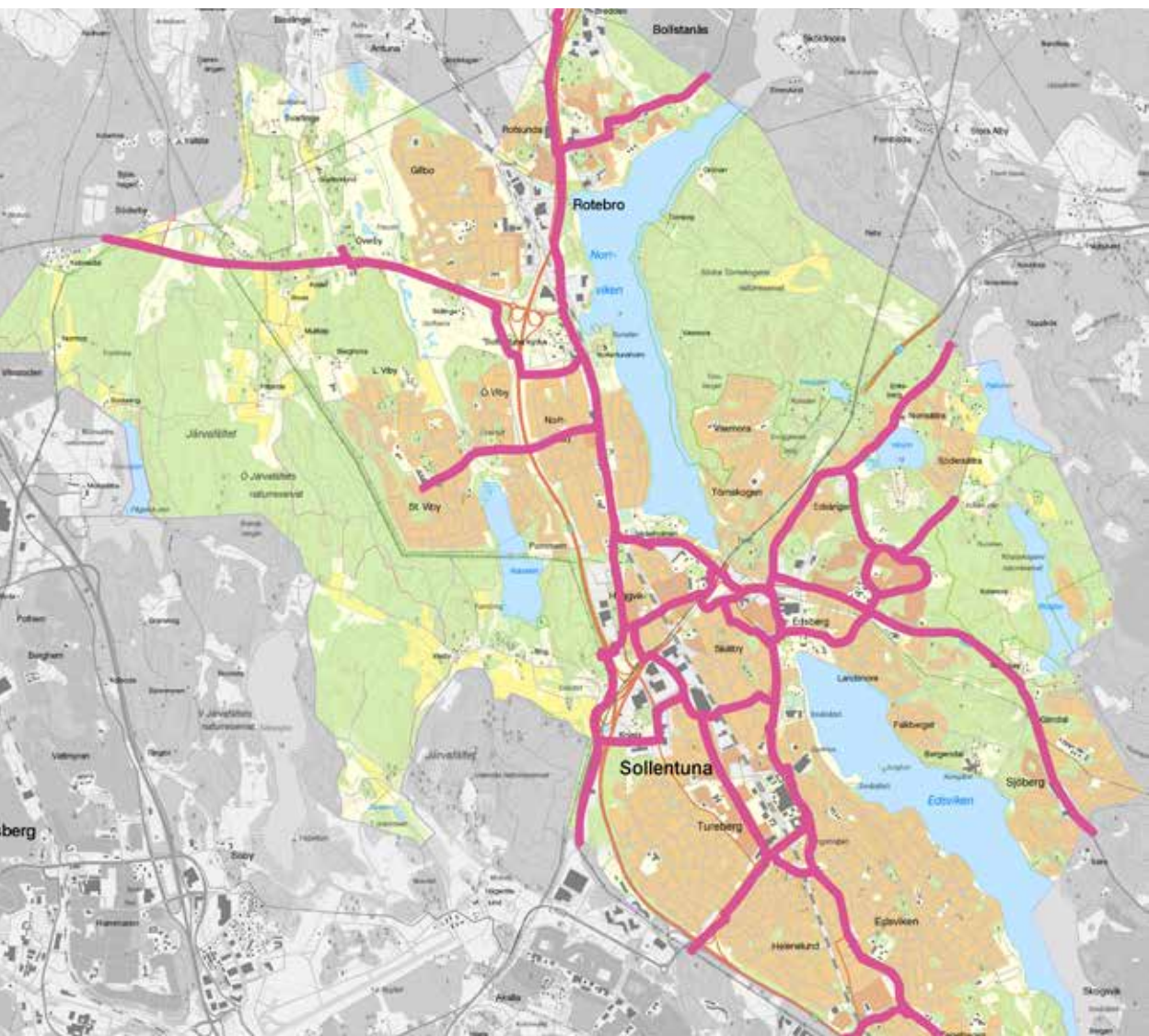
Standard 1 utgörs av regionala cykelstråk och kommunala huvudcykelstråk. Cykelstråken ska binda samman viktiga målpunkter i regionen och erbjuda snabba och direkta förbindelser inom kommunen och till angränsande kommuner. Cykelstråken i standard 1 är viktiga pendlingsstråk och ska hålla en hög standard. Ambitionen är att dessa cykelstråk ska täcka in samtliga viktiga reserelationer i Sollentuna år 2030. I kartan på nästa sida visas det önskade läget för cykelstråken i standard 1 år 2030. Stråken illustrerar en funktion snarare än exakt läge. Kopplingarna mellan olika målpunkter är viktigare än den exakta sträckningen.

Standard 2 utgörs av övriga cykelstråk i Sollentuna, det vill säga stråk med cykelinfrastruktur som inte går i blandtrafik. Dessa cykelstråk har en viktig lokal funktion och fungerar som matarstråk till standard 1. Arbetet med standard 2 handlar till stor del om att åtgärda avbrott och felande länkar i den befintliga infrastrukturen. En viktig del i arbetet är även att förbättra trafiksäkerheten i korsningspunkter.

Standard 3 omfattar det övriga cykelnätet i Sollentuna, det vill säga gator där cyklister är hänvisade till blandtrafik. Det gäller främst lokalgator där trafikflödena är små och hastigheterna låga. Cykelstråken i standard 3 har som uppgift att samla upp bostadsområden och mata till det övriga cykelnätet. Arbetet med standard 3 handlar främst om att förbättra trafiksäkerheten för cyklister, exempelvis genom att dämpa biltrafikens hastighet.

Vid sidan av dessa standardnivåer är det viktigt att arbeta med cykelstråk i rekreationsområden. Sollentuna kommun ska verka för att göra det möjligt och attraktivt att cykla i naturområden i anslutning till motionsspår och leder.

Kopplingar i cykelnätet i standard 1 år 2030



UTFORMNING AV CYKELVÄGAR

För att det ska gå snabbt att cykla måste cykelbanorna vara tillräckligt breda. Cykelbanorna ska göra det möjligt för snabba cyklister att köra om mer långsamma cyklister. Hur breda cykelbanorna ska vara beror på cykelflödet och förekomsten av gående. Följande bredder rekommenderas i Sollentuna (standard 3 utgörs av vägar där cyklister är hänvisade till blandtrafik och ingår därför inte i tabellen).⁹

Typ av bana	Standard 1	Standard 2
Separerad enkelriktad GC-bana	Gångbana: 1,8 meter Cykelbana: 2,0 meter	Gångbana: 1,8 meter Cykelbana: 1,6 meter
Separerad dubbelriktad GC-bana	Gångbana: 1,8 meter Cykelbana: 2,5 meter	Gångbana: 1,8 meter Cykelbana: 2,25 meter
Oseparerad dubbelriktad GC-bana	Accepteras ej	Gång- och cykelbana: 3,0 meter
Cykelfält	Cykelfält: 1,7 meter	Cykelfält: 1,25 meter

Sollentuna kommun ska sträva efter att uppfylla dessa riktlinjer. Vid nybyggnation bör de rekommenderade bredderna alltid uppfyllas. När det kommer till upprustning av det befintliga cykelnätet ska riktlinjerna uppfyllas där det är möjligt utifrån de lokala förutsättningarna.

GENHETSKVOT OCH RESTIDSKVOT

Cykelns möjlighet att konkurrera med andra färdmedel beror till stor del på restiden. Särskilt viktigt är att cykelvägar inte upplevs som längre än motsvarande bilvägar. Ett sätt att undersöka detta är att beräkna genhetsknoten mellan viktiga punkter i cykelnätet. Genhetsknoten är cykelnätets längd dividerat med fågelvägen och bör alltid beräknas när nya områden planeras. Kvoten för cykeltrafik bör då inte överstiga 1,25. Ett ytterligare sätt att utvärdera cykelnätet är att beräkna restidskvoten mellan cykel och bil, det vill säga att jämföra restiden mellan färdsattn. Även restidskvoten bör beräknas när nya områden planeras. För att cykeln ska kunna utgöra ett konkurrenskraftigt alternativ bör restidskvoten inte överstiga 1,5.

⁹ Rekommendationerna är hämtade från den regionala cykelplanen för Stockholms län samt GCM-handboken.

ÅTGÄRDER FÖR ETT GENT OCH SAMMANHÄNGANDE CYKELNÄT

Sollentuna ska genomföra följande åtgärder:

- 1
 - a) Inventera cykelnätet och peka ut felande länkar, avbrott, omvägar och smala cykelbanor.
 - b) Åtgärda felande länkar med nya cykelvägar.
 - c) Åtgärda platser där cyklister upplever avbrott, tvingas till omvägar, tvingas byta sida etc.
 - d) Åtgärda cykelbanor som pekas ut som för smala.
- 2
 - a) Peka ut stråk i naturområden där cykelstråk ska anläggas.
 - b) Anlägga cykelstråk i utpekade områden.
- 3
 - a) Beräkna genhetsknoten för cykeltrafik när nya områden planeras.
 - b) Beräkna restidskvoten mellan cykel och bil när nya områden planeras.

Uppföljning av åtgärder för ett gent och sammanhängande cykelnät

Åtgärd	Mått	När	Ansvar
1 a) Inventering av felande länkar och avbrott	Uppföljning att en inventering har genomförts	December 2015, där- efter en gång per år	Trafik- och fastig- hetskontoret
b) Åtgärdande av felande länkar	Antal meter nya cykel- vägar som har anlagts	December 2015, där- efter en gång per år	Trafik- och fastig- hetskontoret Kommunlednings- kontoret
c) Åtgärdande av avbrott och omvägar	Antal platser som har åtgärdats	December 2015, där- efter en gång per år	Trafik- och fastig- hetskontoret Kommunlednings- kontoret
d) Åtgärdande av smala cykelbanor	Antal meter cykelbana som har breddats	December 2015, där- efter en gång per år	Trafik- och fastig- hetskontoret
2 a) Peka ut cykelstråk i naturområden	Uppföljning att en inventering har genom- förts och att cykelstråk har pekats ut	December 2015, där- efter en gång per år	Trafik- och fastig- hetskontoret
b) Anlägga cykelstråk i naturområden	Antal meter cykelstråk som har anlagts	December 2015, där- efter en gång per år	Trafik- och fastig- hetskontoret
3 a) Genhetsknoter	Andel detaljplaner där genhetsknoten har beräknats	December 2015, där- efter en gång per år	Kommunlednings- kontoret
b) Restidskvoter	Andel detaljplaner där restidskvoten har beräknats	December 2015, där- efter en gång per år	Kommunlednings- kontoret

3. Cykelnätet ska utformas på ett trafiksäkert och tryggt sätt

Känslan av trygghet och säkerhet är avgörande för cykelns attraktivitet. Om en del av en resa upplevs som otrygg eller osäker kan det medföra att den inte blir av eller inte görs med cykel. Att öka den upplevda tryggheten och den faktiska trafiksäkerheten är därför mycket viktigt för en ökad cykelanvändning. Det gäller i synnerhet i områden där barn vistas.

TRAFIKSÄKERHET

Den vanligast förekommande olyckstypen för cyklister är singelolyckor. Singelolyckor förebyggs framförallt genom drift- och underhållsåtgärder samt genom materialval och beläggning. Mer om detta finns att läsa i kapitel 5 – *Cykelnätet ska hålla en hög standard under hela året.*

Vid sidan om singelolyckor är kollisioner med motortrafiken den vanligaste olyckstypen för cyklister i Sollentuna. Under perioden 2004 till 2013 stod denna olyckstyp för drygt 60 % av de svåra cykelolyckorna i Sollentuna. För att öka trafiksäkerheten i kommunen bör cyklar och bilar separeras då bilarnas hastighet överstiger 30 km/tim.¹⁰ På gator där bilarnas hastighet är lägre än 30 km/tim och där biltrafikflödena är låga kan cykling ske i blandtrafik. Även gator med höga fordonsslöden och/eller många tunga fordon bör förses med separerade cykelbanor. På gator där hastigheten är mellan 30 och 40 km/tim kan cykelfält användas som separeringsform.

I punkter där Sollentunas cykelnät korsar bilvägar ska överfarten hastighetssäkras. Det innebär att den korsande biltrafiken inte får kör snabbare än 30 km/tim. Sollentuna kommun ska sträva efter att hastighetssäkra samtliga cykelpassager i kommunen. För att få en tydlig bild av hastighetsnivån bör hastigheten mätas vid samtliga cykelöverfarter.

En stor del av Sollentunas cykelnät hör till standard 3, det vill säga vägar där cyklister är hänvisade till blandtrafik. Huvuddelen av dessa vägar är vilagator med små trafikflöden och låga hastigheter. På dessa gator är det inte prioriterat att anlägga cykelbanor. Fokus ska istället ligga på att förbättra cyklisternas trafiksäkerhet genom att dämpa hastigheten i biltrafiken. Exempel på hastighetsdämpande åtgärder är fartgupp, avsmalningar, upphöjda korsningar etc. Även dessa platser bör inventeras med avseende på hastighetsnivå.

¹⁰ Det är den verkliga hastigheten som har betydelse, inte den skyltade. Den verkliga hastigheten fastställs genom hastighetsmätningar.

TRYGGHET

Känslan av trygghet är ofta knuten till trafiksäkerhet. Men även rädslan för överfall kan leda till att man väljer att inte cykla. För att minska otryggheten är det viktigt att cykelnätet är befriat från mörka tunnlar och täta buskage. Målsättningen ska vara att samtliga cykelvägar i Sollentuna har god sikt och god belysning. En god belysning är särskilt viktig under vinterhalvåret. Det underlättar för cyklister att upptäcka isfläckar och snövallar i cykelbanan samt gör dem mer synliga för biltrafiken.

En ytterligare viktig trygghetsåtgärd är att separera cyklister och gående. Cyklister och gående bör alltid separeras där cykelflödena är stora och hastigheterna höga. Även sträckor med många barn och äldre bör separeras. I

"En viktig trygghetsåtgärd är att separera cyklister och gående."

Sollentuna är endast ett fåtal av cykelstråken separerade. En viktig åtgärd är därför att inventera behovet av separering och föreslå länkar som ska separeras.

Separeringen kan ske på flera sätt. Ett effektivt och enkelt sätt är att dra en vit heldragen linje i vägbanan. Detta bör kompletteras med skyltar och cykelsymboler i vägbanan. Det är viktigt att linjemarkeringen görs kännbar, exempelvis genom taktila plattor, så att även synskadade personer kan uppfatta den. Ytterligare sätt att separera gång- och cykelbanor är att använda färgsättningar, växtlighet eller olika beläggningar.

Det är viktigt att cykelbanan och gångbanan får tillräcklig bredd vid separeringen. I avsnitt 2 – *Cykelnätet ska vara gent och sammanhängande* finns en tabell med riktlinjer för bredder. Dessa riktlinjer ska uppfyllas där det är möjligt utifrån de lokala förutsättningarna.

Vid busshållplatser bör cykelbanan ledas bakom hållplatsen för att undvika konflikter mellan cyklister och bussresenärer. Om detta inte är möjligt kan cykelbanan ledas ned i vägbanan vid busshållplatsen. I första hand ska dock den första lösningen tillämpas.

ÅTGÄRDER FÖR ETT TRAFIKSÄKERT OCH TRYGGT CYKELNÄT
Sollentuna ska genomföra följande åtgärder:

- 1 a)** Inventera cykelnätet och peka ut länkar i behov av cykelbanor och cykelfält.
- b)** Anlägga cykelbanor och cykelfält i utpekade stråk.

- 2 a) Mäta hastighetsnivån vid cykelöverfarter och på gator med blandtrafik och peka ut platser i behov av hastighetssäkrande åtgärder.
b) Åtgärda utpekade platser.
- 3 a) Inventera cykelnätet med avseende på trygghet och belysning/god sikt.
b) Åtgärda sträckor som upplevs som otrygga eller som saknar belysning/god sikt.
- 4 a) Inventera cykelnätet och peka ut länkar i behov av separering av gående och cyklister.
b) Åtgärda utpekade länkar.

Uppföljning av åtgärder för ett trafiksäkert och tryggt cykelnät

Åtgärd	Mått	När	Ansvar
1 a) Inventering av länkar i behov av cykelbana och cykelfält	Uppföljning att en inventering har genomförts	December 2015, därefter en gång per år	Trafik- och fastighetskontoret
b) Separering av cykel- och biltrafik	Antal meter nya cykelbanor och cykelfält som har anlagts	December 2015, därefter en gång per år	Trafik- och fastighetskontoret Kommunledningskontoret
2 a) Hastighetsmätningar i cykelöverfarter och på gator med blandtrafik	Uppföljning att hastighetsmätningar har genomförts	December 2015, därefter en gång per år	Trafik- och fastighetskontoret
b) Åtgärdande av utpekade överfarter och gator	Antal platser som har hastighetssäkrats	December 2015, därefter en gång per år	Trafik- och fastighetskontoret
3 a) Inventering av trygghet och belysning	Uppföljning att en inventering har genomförts	December 2015, därefter en gång per år	Trafik- och fastighetskontoret
b) Trygghets- och belysningsåtgärder	Antal platser/sträckor som har åtgärdats/försetts med belysning	December 2015, därefter en gång per år	Trafik- och fastighetskontoret Kommunledningskontoret
4 a) Inventering av separering av gående och cyklister	Uppföljning att en inventering har genomförts	December 2015, därefter en gång per år	Trafik- och fastighetskontoret
b) Separeringsåtgärder	Antal meter gång- och cykelväg som har separerats	December 2015, därefter en gång per år	Trafik- och fastighetskontoret

4. Servicen för cyklister ska vara god under hela resan

Cykeln måste planeras utifrån ett helhetsperspektiv. Det innebär att hela resan måste fungera, från det att cyklisten bestämmer sig för att resa och vill få reda på bästa vägen till att han/hon parkerar sin cykel vid målpunkten.

CYKELKARTA

En viktig del i servicen för cyklister är tillgången till information. Sollentuna ska ta fram en aktuell cykelkarta som visar de olika cykelnäten i kommunen. Även cykelparkeringar och eventuella cykelservicestationer, såsom cykelpumpar, ska redovisas i kartan som också ska finnas i pappersformat.

CYKELVÄGVISNING

När cyklisten väl har bestämt sig för att cykla är det viktigt att det finns en tydlig vägvisning. Idag saknas detta i Sollentuna. Det innebär att cyklisterna inte kan förlita sig på skyltningen utan måste använda sig av cykelkartor eller lokalkännedom. En viktig åtgärd är därför att ta fram en cykelvägvisningsplan. Vägvisningen ska visa vägen till kommunala och regionala målpunkter samt ange avstånd och riktning. Vid strategiska punkter ska kommunen även sätta upp orienteringstavlor med kartor över hela cykelnätet. Arbetet med cykelvägvisning ska samordnas med grannliggande kommuner för att skapa en enhetlig standard för skyltningen.¹¹ Ett sådant arbete har initierats av Trafikverket under 2014. Sollentuna deltar som en av fyra kommuner. När vägvisningen är på plats ska den ses över kontinuerligt, helst vart femte år.

Vid vägarbeten och tillfälliga avstängningar är det viktigt att cyklisterna leds rätt. Eftersom cyklister är känsliga för omvägar är det viktigt att omledningsvägarna är så korta och attraktiva som möjligt. Annars finns en risk att cyklisterna försöker ta sig förbi platsen på den avstängda vägen. Omledningsvägarna ska vara tydligt skyltade och hålla en hög kvalitet. Eventuella nivåskillnader ska alltid jämnas ut. Vid vägarbeten som pågår under flera månader ska omledningsvägarna hålla en lika hög standard som de avstängda cykelvägarna.

CYKELPARKERING

Framme vid målpunkten är det viktigt att det finns goda möjligheter till cykelparkering. Detta är en mycket viktig del i den totala cykelupplevelsen som har

11 Trafikverket har initierat ett kommunöverskridande arbete med cykelvägvisning i norra Stockholms län. Sollentuna deltar som en fem kommuner. Övriga kommuner är Järfälla, Stockholm, Solna och Sundbyberg.

visat sig ha stor betydelse för valet av färdmedel.¹² Cykelparkering ska finnas tillgängligt vid alla viktiga målpunkter i Sollentuna. Däribland kollektivtrafik-hållplatser, arbetsplatser, skolor, fritidsanläggningar, butiker och service. Parke-ringarna ska placeras nära målpunkten, närmare än motsvarande bilparkering, och förses med god belysning och ramlåsning. För att ytterligare öka servicen för cyklister kan parkeringarna kompletteras med cykelpumpar och servicesta-tioner där cyklisterna kan låna verktyg och cykelolja. Cy-kelservice ökar cyklisternas bekvämlighet under resan och är ett bra sätt att visa de cyklande att de uppskattas.

Cykelparkeringar är särskilt viktiga vid Sollentunas pendeltågsstationer. Genom att underlätta för byten mellan cykel och pendeltåg kan antalet bilpendlings-resor i kommunen minska. Av samma anledning ska infartsparkeringar för biltrafik kompletteras med cykel-parkeringsplatser. Dessa ska placeras närmare pendel-tågsstationen än bilparkeringsplatserna. Cykelparkeringarna vid kommunens pendeltågsstationer ska förses med tak, belysning, ramlåsning och pump.

För att få en tydlig bild av parkeringssituationen i kommunen ska Sollentu-na inventera samtliga cykelparkeringar. Cykelparkeringar som inte lever upp till standarden vad gäller belysning och ramlåsning och/eller där efterfrågan är större än utbudet ska åtgärdas. I samband med inventeringen ska kommunen även peka ut platser som är i behov av men saknar parkering. När kommunen anlägger nya cykelparkeringar ska man sträva efter att uppfylla de rekomen-dationer som ges i GCM-handboken¹³, se nedan.

"Cykelservice ökar cyklisternas bekvämlighet under resan."

- Avståndet till målpunkten ska inte överstiga 25 meter (vid långtidsparkeringar kan ett längre avstånd accepteras).
- Parkeringen ska ha ramlåsbara cykelställ.
- Avståndet mellan cykelställena ska inte understiga 0,7 meter.
- Parkeringen ska vara väl belyst.
- Parkeringen ska vara väderskyddad.

CYKELPARKERINGSNORM

Att det finns tillräckligt med cykelparkeringsplatser vid såväl bostäder, arbets-platser, handel, skolor, pendeltågsstationer som målpunkter för fritidsaktivi-

¹² Envall (2011). Parkering i storstad – litteraturstudie om cykelparkering.

¹³ Trafikverket och SKL (2010). GCM-handbok. Utformning, drift och underhåll med gång-, cykel- och mopedtrafik i fokus.



teter etc. är viktigt för att främja ett ökat cyklande. För att bedöma vilken parkeringsnorm som bör gälla är det viktigt att sätta in cykelparkeringen i ett sammanhang där tillgången till och prissättningen av bilparkeringsplatser, bilpooler, kollektivtrafik etc. ingår. Det finns därför ett behov av att ta fram ett dokument som samlar parkeringsfrågorna.

ÅTGÄRDER FÖR EN GOD SERVICE FÖR CYKLISTER UNDER HELA RESAN
Sollentuna ska genomföra följande åtgärder:

- 1 a)** Ta fram en ny cykelkarta som visar de olika cykelnäten i kommunen samt cykelparkeringar och servicestationer.
- b)** Distribuera kartan i digitalt format och i pappersformat via kommunens webbplats, informationscenter, bibliotek, skolor etc.

- 2 a) Ta fram en cykelvägvisningsplan.
b) Förverkliga cykelvägvisningsplanen med skyltar och orienteringstavor.
- 3 a) Ta fram ett informationsblad med riktlinjer för cykeltrafik och omledningsvägar vid vägarbeten.
b) Bevaka att riktlinjerna följs vid vägarbeten och i godkända trafik-
anordningsplaner.
- 4 a) Inventera kommunens cykelnät och peka ut cykelparkeringar som
är i behov av åtgärder.
b) Inventera kommunens cykelnät och peka ut platser som är i behov
av men saknar cykelparkering.
c) Åtgärda utpekade cykelparkeringar och platser.

Uppföljning av åtgärder för en god service för cyklister under hela resan

Åtgärd	Mått	När	Ansvar
1 a) Ny cykelkarta	Uppföljning att en ny cykelkarta har tagits fram	December 2015	Trafik- och fastighetskontoret
b) Distribution av cykelkarta	Uppföljning att cykelkartan finns tillgänglig i digitalt format och i pappersformat	December 2015, därefter en gång per år	Trafik- och fastighetskontoret
2 a) Ta fram en cykelvägvisningsplan	Uppföljning att en cykelvägvisningsplan har tagits fram	December 2015	Trafik- och fastighetskontoret
b) Förverkliga cykelvägvisningsplanen	Antal skyltar och orienteringstavor som har satts upp	December 2015, därefter en gång per år	Trafik- och fastighetskontoret Kommunledningskontoret
3 a) Riktlinjer för cykeltrafik vid vägarbeten	Uppföljning att riktlinjer har tagits fram	December 2015	Trafik- och fastighetskontoret
b) Uppföljning av riktlinjer	Andel trafikanordningsplaner där riktlinjerna följs	December 2015, därefter en gång per år	Trafik- och fastighetskontoret
4 a) Inventering av cykelparkeringar	Uppföljning att en inventering har genomförts	December 2015, därefter en gång per år	Trafik- och fastighetskontoret
b) Inventering av platser i behov av cykelparkering	Uppföljning att en inventering har genomförts	December 2015, därefter en gång per år	Trafik- och fastighetskontoret
c) Upprustning och anläggning av cykelparkeringar	Antal cykelparkeringar som har rustats upp och anlagts	December 2015, därefter en gång per år	Trafik- och fastighetskontoret Kommunledningskontoret

5. Cykelnätet ska hålla en hög standard under hela året

För att uppnå målet om en ökad och trafiksäker cykeltrafik i Sollentuna krävs ett cykelnät som håller en hög standard. En viktig del i detta är cykelstråkens beläggning. Studier visar att cyklister är mycket känsliga för standarden på underlaget och att en stor del av antalet cykelolyckor i Sverige kan härledas till brister i beläggningen.¹⁴

För att öka bekvämligheten och trafiksäkerheten i Sollentuna ska cykelnätet beläggas med hårdgjort material. Undantaget är rekreationsstråk som går genom grönområden och som kan beläggas med grus. Vid cykelöverfarter ska kantstenarna sänkas ned. Beläggningen ska ses över kontinuerligt, helst en gång per år. Brister i beläggningen ska åtgärdas omgående.

Även vinterväghållningen har stor betydelse för cyklisternas bekvämlighet och trafiksäkerhet. Enkätundersökningar från bland annat Linköping, Helsingborg och Örebro visar att mer än var tredje cyklist väljer att inte cykla under vinterhalvåret som en följd av bristfällig vinterväghållning.¹⁵ Halka, snövallar och isiga spår lyfts fram som de största problemen.

Sollentuna har tagit fram startkriterier och insatstider för vinterväghållning, se tabell nedan.

	Hög prioritet	Låg prioritet
Startkriterium för snöröjning:	5 cm snödjup	5 cm snödjup
Insatstid för snöröjning:	4 timmar	11 timmar
Insatstid för halkbekämpning:	Omgående	Omgående

Högst prioritet har de cykelstråk som leder till kommunens skolor, förskolor, pendeltågsstationer, servicehus och centrumområden.

I Sollentuna utförs vinterväghållningen av entreprenörer. Trafik- och fastighetskontoret står för kontroll och uppföljning av entreprenaden. En viktig del i arbetet med vinterväghållning i Sollentuna är att teckna bra avtal samt att följa upp att avtalen följs.

Sollentuna har ett kontaktcenter dit allmänheten kan vända sig för frågor och synpunkter. Det är viktigt att kommunen informerar om detta så att

¹⁴ VTI (2011). Cykelvägars standard – en kunskapssammanställning med fokus på drift och underhåll.

¹⁵ VTI (2002). Färdmedelsval vintertid.

medborgarna ges möjlighet att anmäla brister i beläggningen och vinterväghållningen.

I takt med att cykelvägnätet i kommunen byggs ut kommer behovet av att öka den ekonomiska ramen för drift och underhåll att öka. I en växande kommun växer även infrastrukturen, vilket även föranleder just ett ökat behov av att ta hand om den på ett sätt som gör att standarden bibehålls långsiktigt.

ÅTGÄRDER FÖR ETT CYKELNÄT SOM HÅLLER EN HÖG STANDARD UNDER HELA ÅRET

Sollentuna ska genomföra följande åtgärder:

- 1 a) Inventera cykelnätet och peka ut platser med bristande beläggning och kantstenar i behov av nedsänkning.
b) Åtgärda utpekade platser och kantstenar.
- 2 a) Informera om möjligheterna att anmäla brister i beläggningen och vinterväghållningen.
b) Följa upp och åtgärda de anmälningar som inkommer.

Uppföljning av åtgärder för ett cykelnät som håller en hög standard under hela året

Åtgärd	Mått	När	Ansvar
1 a) Inventering av beläggning och kantsten	Uppföljning att en inventering har genomförts	December 2015, därefter en gång per år	Trafik- och fastighetskontoret
b) Beläggningsåtgärder och nedsänkning av kantsten	Antal länkar, platser och kantstenar som har åtgärdats	December 2015, därefter en gång per år	Trafik- och fastighetskontoret
2 a) Information om möjligheter till anmälan	Uppföljning att aktuell information finns tillgänglig på kommunens webbplats	December 2015, därefter en gång per år	Trafik- och fastighetskontoret
b) Uppföljning och hantering av anmälningar	Antal anmälningar som har åtgärdats	December 2015, därefter en gång per år	Trafik- och fastighetskontoret



Genomförande av cykelplan

Prioritering av åtgärder

Arbetet med cykelåtgärder i Sollentuna måste prioriteras eftersom allt inte kan göras samtidigt. I detta kapitel ges en prioriteringsordning för åtgärderna i handlingsplanen. Åtgärderna ska genomföras i sammanhängande stråk. Anledningen till det är att åtgärder som genomförs i sammanhängande stråk ger tydligare resultat än åtgärder som genomförs som enskilda punktinsatser i flera stråk samtidigt. Att genomföra åtgärder i stråk gör det även enklare att kombinera dem med beteendepåverkansåtgärder.

Prioriteringen av cykelstråk i Sollentuna har baserats på stråkens roll i transportsystemet. Högst prioritet har standard 1. Därefter standard 2. Därefter standard 3.

STANDARD 1

Standard 1 består av regionala cykelstråk och kommunala huvudcykelstråk. Syftet med dessa cykelstråk är att binda samman viktiga målpunkter i regionen och erbjuda snabba och direkta resor inom kommunen och till närliggande kommuner.

De regionala cykelstråken i standard 1 pekas ut i den regionala cykelplanen för Stockholms län¹⁶. Gruppen består av sex regionala cykelstråk – Edsvikenstråket, Kistastråket, Märstastråket, Rotebrostråket, Sollentunastråket och Vällingbystråket. Sollentuna kommun ska uppgradera och bygga ut de regionala cykelstråken till den standard som anges i den regionala cykelplanen (med reservation för att det på vissa platser inte är möjligt utifrån de lokala förutsättningarna). Det innebär att stråken ska uppfylla de kriterier som anges för bredder, beläggning, belysning, sikt, vägvisning etc. Märstastråket och Sollentunastråket ska vara åtgärdade senast år 2020. Edsvikenstråket, Kistastråket, Rotebrostråket och Vällingbystråket ska vara åtgärdade senast år 2030.

¹⁶ Trafikverket m.fl. (2013). Regional cykelplan för Stockholms län.

Cykelstråken i standard 1 binder samman Sollentunas pendeltågsstationer. För att underlätta byten mellan cykel och pendeltåg ska stationerna förses med högkvalitativa cykelparkeringar. År 2020 ska samtliga pendeltågsstationer vara försedda med cykelparkeringar med tak, belysning, ramlåsning och pump.

STANDARD 2

Standard 2 utgörs av de cykelstråk i Sollentuna som inte är regionala cykelstråk eller kommunala huvudcykelstråk, det vill säga övriga cykelstråk som inte går i blandtrafik. Cykelstråken i standard 2 har en viktig lokal funktion och fungerar även som matarstråk till standard 1.

När Sollentuna anlägger cykelstråk i standard 2 ska man sträva efter att uppfylla riktlinjerna i GCM-handboken¹⁷. Det innebär att stråken ska uppfylla de kriterier som anges för bredder, beläggning, belysning, sikt, trafikseparering etc. Vid nybyggnation bör de rekommenderade riktlinjerna alltid uppfyllas. När det kommer till upprustning av det befintliga cykelnätet ska riktlinjerna uppfyllas där det är möjligt utifrån de lokala förutsättningarna.

En viktig del i arbetet med standard 2 är att förbättra trafiksäkerheten i korsningspunkter. År 2030 ska samtliga cykelpassager i Sollentuna vara hastighetssäkrade till maximalt 30 km/tim.

STANDARD 3

Standard 3 omfattar det övriga cykelnätet i Sollentuna, det vill säga gator där cyklister är hänvisade till blandtrafik. Det gäller främst lokalgator där trafikflödena är små och hastigheterna låga. Cykelstråken i standard 3 har som uppgift att samla upp bostadsområden och mata till det övriga cykelnätet.

Arbetet med standard 3 handlar främst om att förbättra trafiksäkerheten för cyklister. En viktig del i detta är att dämpa biltrafikens hastighet. Sollentuna kommun ska mäta hastighetsnivån vid samtliga korsningspunkter som anses vara trafikfarliga. År 2030 ska samtliga av dessa punkter där 85-percentilen överstiger 30 km/tim vara hastighetssäkrade.

¹⁷ Trafikverket och SKL (2010). GCM-handbok. Utformning, drift och underhåll med gång-, cykel- och mopedtrafik i fokus.



Fortsatt arbete

Med cykelplanen som underlag behöver berörda förvaltningar, i första hand trafik- och fastighetskontoret samt kommunledningskontoret, göra en årlig planering för genomförandet av olika åtgärder. I den bör en beskrivning och kostnadsbedömning av varje åtgärd göras.

Fortsatt samverkan med berörda förvaltningar och verksamheter inom kommunen är högst angeläget för att utvecklingen av såväl cykelinfrastrukturen som cykeltrafiken ska bli så optimal som möjligt.

Enligt cykelplanen skall en cykelsamordnare tillsättas inom trafik- och fastighetskontoret. Cykelsamordnaren kommer att få en viktig nyckelroll i genomförandet av cykelplanen.



Cykeln är ett bra val!

Det finns många anledningar att cykla. Det är snabbt, flexibelt, billigt och ger bra träning. Om fler skulle cykla i Sollentuna skulle trängseln på vägarna försvinna. Bullret skulle minska. Och luften skulle bli renare att andas.

Sollentuna kommun vill att fler ska börja cykla. För att lyckas med det har vi tagit fram en ny cykelplan. Trevlig läsning!

Gå gärna in på vår webbplats och läs mer om hur vi arbetar med cykeltrafik [**sollentuna.se/cykel**](http://sollentuna.se/cykel)

SOLLENTUNA
KOMMUN

