



# Cykelstrategi 2020–2025

Strategi för ökad och säker cykling i Upplands-Bro kommun

Upplands-Bro i hjärtat av Mälardalen är en av Storstockholms naturskönaste kommuner med 13 mil stränder och en skärgård med 50 öar. Här möts en mångtusenårig historia med en spännande framtidsutveckling. Här kan du kombinera tryggt boende med en aktiv fritid. Allt finns på armlängds avstånd.

*Cykelstrategi 2020–2025*

**Text:** Afsaneh Kasiri, Tekniska avdelningen, Samhällsbyggnadskontoret

**Verktyg utvecklare och karta:** Mohamed Bouabid, Tekniska avdelningen, Samhällsbyggnadskontoret

**Fotografer:** Afsaneh Kasiri, Tekniska avdelningen, Samhällsbyggnadskontoret

**Datum:** 2019-04-20

[www.upplands-bro.se](http://www.upplands-bro.se)

[kommun@upplands-bro.se](mailto:kommun@upplands-bro.se)

08 581 690 00

## Innehåll

Innehåll .....	3
Inledning .....	4
Om cykelstrategin .....	5
Syfte 5	
Mål 5	
Avgränsning och målgrupper.....	5
Omfattning .....	6
Nulägesbeskrivning: hur är det i kommunen idag?.....	6
Barnperspektiv .....	6
Cykelvägnätet – nuläge .....	7
Cykelparkeringar – nuläge.....	8
Fokusområden.....	10
Fler människor ska cykla mer .....	11
Förtätning av kopplingar mellan och inom tätorterna .....	12
Bygga nya cykelparkeringar och förbättra de befintliga cykelställen .....	13
Lånecykelsystem och cykelförmåner för kommunanställda .....	13
Vintercykling (Drift och vinterunderhåll) .....	14
Mobility Management.....	16
Uppföljning, utvärdering och förbättring.....	17
Kartberättelse för cykelstrategin .....	18
Källor	20

## Inledning

Regeringen har beslutat om en nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling. Regeringen vill med denna strategi stimulera långsiktigt hållbara transportlösningar. En ökad och säker cykling kan bidra till att minska resandets miljöpåverkan och trängseln i tätorter samt bidra till en bättre folkhälsa. (Regeringskansliet, 2017)

Den nationella cykelstrategin ligger till grund för den cykelstrategi som Tekniska avdelningen har tagit fram för Upplands-Bro kommun.

Cykelstrategin ska ligga till grund för kommunens arbete med att främja cykeltrafiken och att öka andelen cykelresor jämfört med bilresor. Upplands-Bro kommun eftersträvar ett långsiktigt hållbart transportsystem. Ett led i detta är att planera så att behovet av bilåkande i kommunen minskar, idag är biltrafiken ofta prioriterad. För att minska biltrafiken krävs bl.a. att förutsättningarna för gång- och cykeltrafiken förbättras och utvecklas. Det finns många fördelar med att öka cyklandet; bättre miljö, friskare befolkning, ökad livskvalité, bättre framkomlighet m.m. Potentialen för att öka cykelresorna i Upplands-Bro kommun är stor både när det gäller arbetspendling och för elever att ta sig till och från skolan. Inom tätorterna är avstånden till de olika målpunkterna sällan över 5 km.

Det finns också goda möjligheter att cykelpendla mellan flera tätorter i kommunen. Det finns även goda målpunkter för cykelturism.



## Om cykelstrategin

### Syfte

Kommunen har redan en gång- och cykelplan inriktad på konkreta åtgärdsförslag vid utbyggnad av gång- och cykelvägar medan syftet med cykelstrategin är att öka cyklandet, utveckla planering, utveckla byggande och drift av cykelvägnätet som en del i det hållbara transportsystemet. Strategin ska bidra till att byta trafikbeteende i kommunen och skapa nytt resmönster.

### Mål

Målet är att cykeltrafiken per invånare ska öka med 2% fram till år 2025 (basår 2020)<sup>1</sup>. I samband med detta ska trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter förbättras för att uppnå Nollvisionen.

Övergripande syfte och mål med cykelstrategin är att:

- Kartlägga gång- och cykelvägnätet
- Identifiera brister och förbättringsmöjligheter i cykelnätet och redovisa åtgärdsförslag. Åtgärdsplanen ska genomföras i kommunens Trafik- och tillgänglighetsprogram.

- Skapa ett kunskapsunderlag för att visa på faktorer som påverkar cykling och var det geografiskt finns starkast potential till ökad cykling utmed det kommunala vägnätet
- Skapa ett bra verktyg för framtidens åtgärdsplan och visa befintliga möjligheter

### Avgränsning och målgrupper

Strategins direkta målgrupper är medborgare samt politiker och tjänstemän inom organisationen Upplands-Bro kommun, och samarbetspartners såsom Trafikverket, grannkommuner, Region Stockholm och andra intressenter.

<sup>1</sup> 0,4% ökning per invånare och år



## Omfattning

### Nulägesbeskrivning: hur är det i kommunen idag?

Idag har Upplands-Bro kommun inte ett tillräckligt bra cykelnät. Cykelvägnätet är inte heltäckande i kommunen. Det är möjligt att nå de flesta viktiga målpunkter i kommunen med cykel antingen på cykelbanor eller på lokalgator med liten biltrafik. Det finns dock brister i cykelvägssystemet som innebär att framkomligheten för cyklisterna försvåras och att restiderna med cykel förlängs. I och med de stora exploateringsprojekten som sker idag och planeras för framtiden, behöver cykelnätet successivt kompletteras. Cykelnätet har vuxit fram under många år med inriktningen att skapa trafiksäkra och tillgängliga förbindelser. För att förbättra framkomligheten samt att skapa hållbara transporter har kommunen tagit fram denna cykelstrategi för perioden 2020–2025.

Ett antal stödjande dokument är kopplade till cykelstrategin. Till exempel:

- Trafik-och tillgänglighetsprogrammet som uppdateras varje år.
- Den 07 juni 2016 antog Tekniska nämnden ett parkeringspaket för Kungsängen. Ett av målet är att byta resmönster och resvanebeteende i kommunen.

- Genomförd cykelundersökning för kommunanställda. Denna gjordes oktober 2018 (trafikmånad) via online-enkät. Resultatet presenteras i cykelstrategins kartberättelse.
- Enkät Säkra skolvägar genomfördes i oktober 2018 (trafikmånad). Resultatet presenteras i cykelstrategins kartberättelse.

### Barnperspektiv

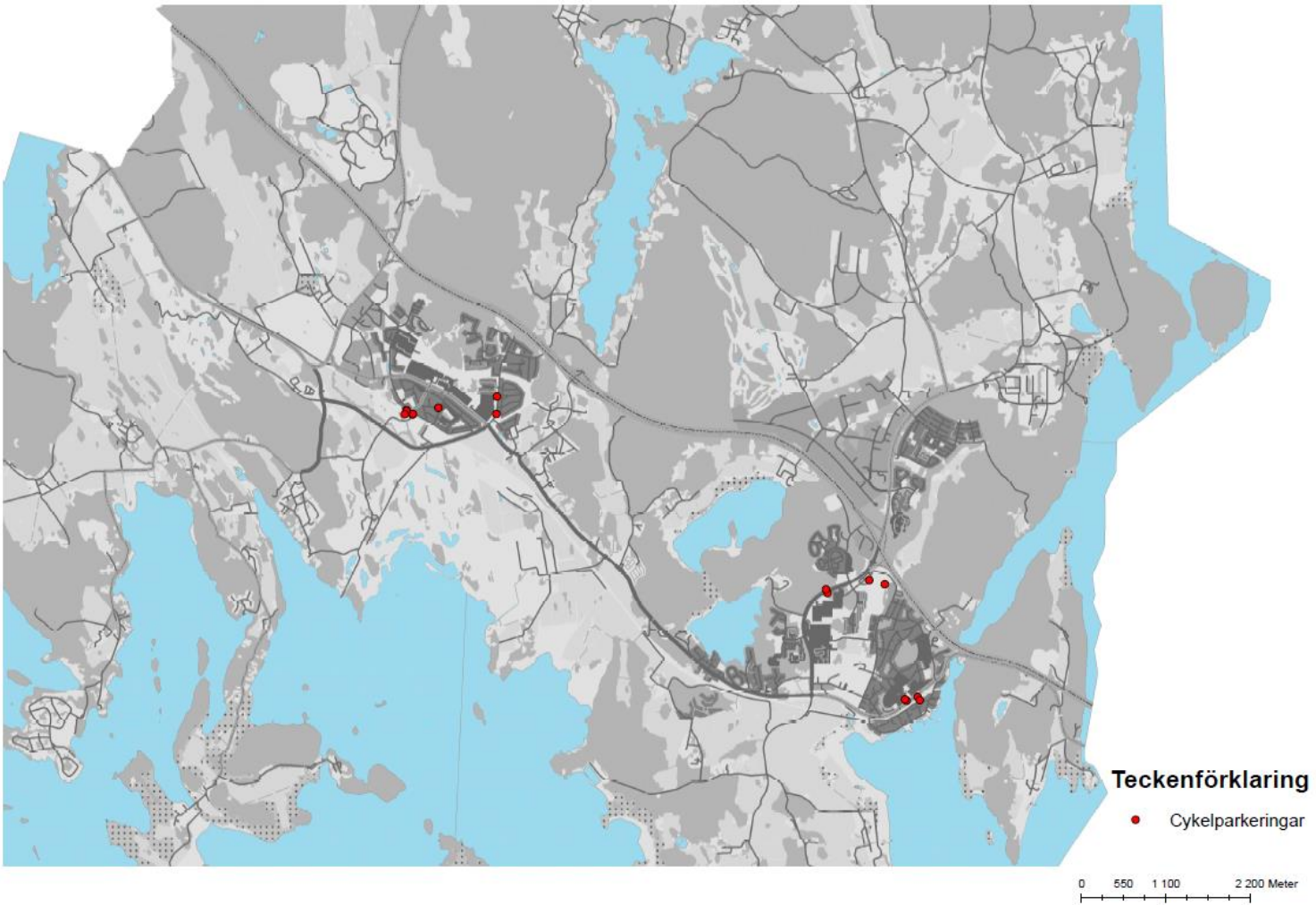
Cykelstrategin syftar till att öka cyklandet samt att utveckla planering, byggande samt drift och underhåll av cykelsystemet som är en del i ett hållbart transportsystem. Det är viktigt för barns och ungdomars utveckling och självförtroende att de kan röra sig fritt i samhället. Ett transportsystem som lägger grunden för en bättre hälsa genom vardaglig fysisk aktivitet och som underlättar barns och ungas möjligheter att själva kunna ta sig till sina skolor eller verksamheter är positivt. Det finns en stor potential att öka både antalet resor och anslutningsresor med cykel. En potential som leder till minskad trängsel, bättre folkhälsa, attraktivare livsmiljöer, ökat kollektivtrafikresande och ett starkare näringsliv.

I och med att befolkningen ökar i kommunen så ökar även behovet av trafiksäkra och tillgängliga miljöer, framförallt för oskyddade trafikanter.





**Cykelvägnätet – 2019**



**Cykelparkeringar – 2019**





## Fokusområden

Cykelstrategin ska utgå ifrån utmaningarna som Upplands-Bro kommun står inför i och med den ökade folkmängden i kommunen.

Cykelstrategin har fokus på följande 7 utmaningar med konkreta åtgärder.

Fler människor ska cykla mer

Förtätning av kopplingar mellan och inom tätorterna

Bygga nya cykelparkeringar och förbättra de befintliga cykelställen

▪ Lånecykelsystem och cykelförmåner för kommunanställda

▪ Vintercykling (Drift och vinterunderhåll)

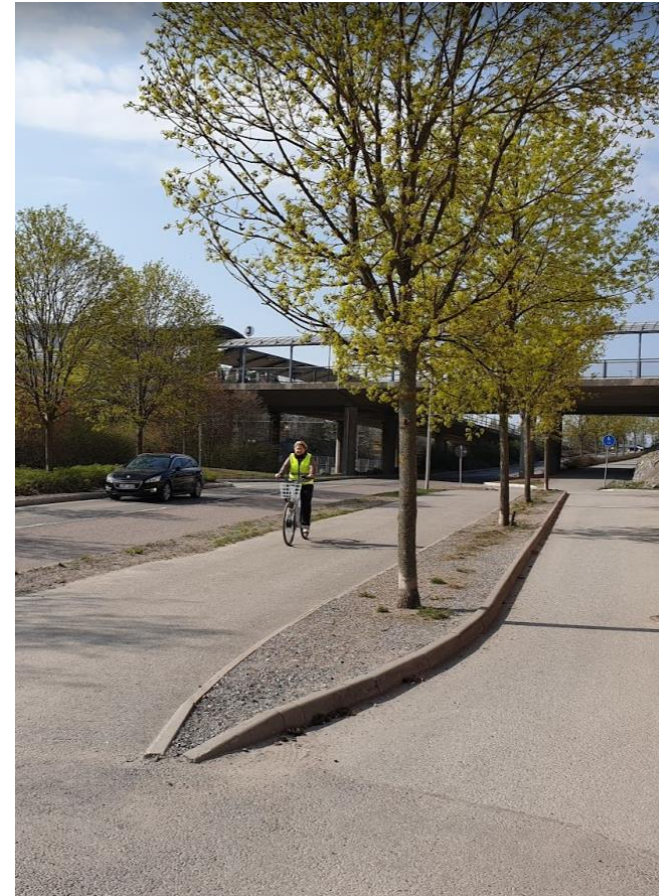
Mobility Management

Uppföljning och utvärderingar



## Fler människor ska cykla mer

För att främja cyklingen och öka statusen för cykelfrågor är information viktig. Att frekvent informera om satsningar inom cykelområdet och varför de sker är ett sätt att skapa en ökad kunskap och en medvetenhet hos både medborgare i Upplands-Bro och hos medierna (sociala medier och tidningar mm). Effekten av fysiska cykelåtgärder såsom nya cykelvägar eller cykelparkeringar kan bli betydligt större med rätt information till allmänheten. För att fler ska cykla till skolan är det viktigt att både den faktiska och den upplevda trafiksäkerheten och tryggheten är god. Trafiksituationen kring många av kommunens skolor är både stressad och osäker vilket främst beror på att föräldrar skjutsar sina barn i bil till skolan. För att skapa en mer hållbar trafikmiljö kring skolorna, arbetar Upplands-Bro kommun bland annat med projektet Säkra skolvägar. Syftet med projektet är att få fler föräldrar att gå eller cykla med sina barn till skolan och uppleva mer trygghet och säkerhet. Tyngdpunkten ligger på beteendepåverkande åtgärder som ofta kombineras med fysiska åtgärder.



### Förtätning av kopplingar mellan och inom tätorterna

För att skapa ett attraktivt gång- och cykelnät krävs det att gång- och cykelvägarna håller en hög och kontinuerlig standard. Gång- och cykelnät ska vara sammanhängande och det ska vara lätt att orientera sig. Vägarna ska vara utformade för högsta möjliga säkerhet och framkomlighet.

Potentialen för att öka cykelresorna i Upplands Bro kommun är stor både när det gäller arbetspendling och för elever att ta sig till och från skolan. Inom tätorten är avståndet till de olika målpunkterna sällan över 5 km. Det finns också goda möjligheter att cykelpendla mellan flera tätorter i kommunen. Det finns även bra målpunkter för cykelturism.

För att öka möjligheter, skapa bättre kopplingar mellan befintliga cykelvägar, säkra passager vid fordonstrafikerade vägar med mera behövs det en bra åtgärdsplan eventuellt i kommunens Trafik- och tillgänglighetsprogram. Det finns även alternativ att sätta krav på de stora exploateringsprojekten som sker idag och planeras för framtiden. Cykelnätet behöver successivt kompletteras.



## Bygga nya cykelparkeringar och förbättra de befintliga cykelställen

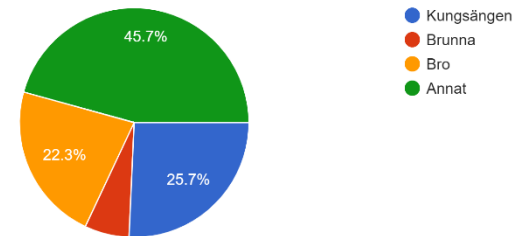
Cykelparkeringar är en viktig del av cykelinfrastrukturen och är betydelsefulla för att hela cykelresan ska bli en enkel och positiv upplevelse. Närhet till målpunkter, möjlighet att låsa fast cykeln på ett säkert sätt, tillgänglighet till cykelpump, väderskydd, kapacitet och trygghet är de aspekter som bör tillgodoses i skapandet av välfungerande cykelparkeringar.

Vid de flesta lokala målpunkter i Upplands-Bro finns idag cykelparkeringar, men antalet platser är inte alltid tillräckligt och standarden på befintliga parkeringar varierar. Den vanligaste bristen är att det inte finns möjlighet att låsa fast cykeln på ett säkert sätt vid befintliga cykelställ. Avsaknaden av väderskydd och det allmänna skicket på cykelställen är andra vanliga brister.

Cykelparkering ska vara attraktiv att använda och behöver ständigt utvecklas och förbättras för att tillgodose behoven av cykelpendling. Detta fokusområde innefattar åtgärder kring ut- och ombyggnader, och utveckling av cykelparkeringar och förbättringar för dem som kombinerar cykel med kollektivtrafik, dvs bra cykelparkeringar nära busshållplatser och pendeltågstationer.

### Vilket område bor du?

175 responses



### Lånecykelsystem och cykelförmåner för kommunanställda



Lånecykelsystem har etablerats på flera platser runt om i Sverige. Dessa fungerar som ett komplement till de övriga kommunikationsmedlen. Alla äger inte en egen cykel och det kan vara svårt att ta med cykeln i kollektivtrafiken. Ett lånecykelsystem kan samtidigt vara ett bra sätt att marknadsföra cykeln i stort. Att hålla en hög nivå av service är angeläget, allt för att göra cykelresan så enkel och attraktiv som möjligt att genomföra. En god service stimulerar fler till att cykla. Detta fokusområde handlar om åtgärder som förbättrar servicen för cyklister och behoven av cykelpendling till arbete. Cykelförmåner och lånecyklar är exempel som kan öka servicen.

De följande diagrammen visar en del av resultatet från cykelundersökning för kommunanställda. Det kommer finnas mer information och beskrivning om resultatet i Kartberättelse verktyg.

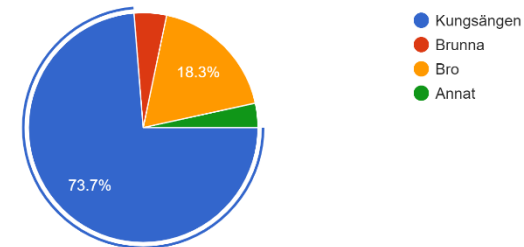
### Vintercykling (Drift och vinterunderhåll)

Nationellt utgör singelolyckorna 70 procent av alla cykelolyckor och drygt 40 procent av dessa kan direkt härledas till brister i drift och underhåll (2).

Halkbekämpningen har störst betydelse för cyklisternas säkerhet, men för framkomligheten har snöröjningen störst inverkan. En studie från Stockholm stad visar att restiden för cyklister kan öka

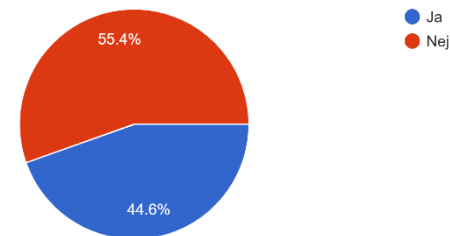
#### Vilket område jobbar du?

175 responses



#### Tar du cykeln till arbetet under sommarhalvåret(april-september)?

175 responses



Andra aspekter av drift och underhåll som framför allt påverkar framkomligheten och som också kan kopplas till säkerheten för cyklister är rullgrus, glaskross och ojämn beläggning. Funktionen av cykelvägnätet är följaktligen beroende av hög standard på drift och underhåll. Förutom trafiksäkerheten och framkomligheten påverkas även komforten av nivån på drift och underhåll. Driftnivån har även betydelse för statusen för cykeln som transportmedel och för att få fler att välja cykeln för sin resa.

Trafikverket, samfälligheter och andra privata väghållare har också ett ansvar för att cykelfärden ska fungera längs hela sträckan. Ett bättre samarbete mellan olika väghållare samt en bättre prioritering, exempelvis vid snöröjning, kan göra stor skillnad.



## Mobility Management

Enligt Trafikverket är Mobility Management (MM) ett koncept för att främja hållbara transporter och påverka bilanvändningen genom att förändra resenärers attityder och beteenden.

MM kan bidra och utgöra en viktig del för att ändra resebeteenden, tillsammans med andra åtgärder inom fysisk planering. Detta kan inkludera ett val av svenska ”supercykelstäder” som får ökat stöd från staten för att öka cykling. Upplands-Bro kommun arbetar dagligen med MM. En del i detta arbete är att informera kommuninvånarna om vilka möjligheter som finns att resa på ett hållbart sätt. Det finns en webbsida med gång- och cykelvägar på kommunens hemsida [www.upplandsbro.se](http://www.upplandsbro.se) vilken kommer utvecklas och fungera som en guide eller verktyg i kommunens arbete med cykling. Det finns en webbaserad karta för Upplands Bro kommun som uppdateras i stort sett årligen.

För att göra arbetet med MM effektivt gäller det att fokusera på grupper där projekten gör mest nytta. Dessa kan exempelvis vara:

- Barn och ungdomar
- Vårdnadshavare som skjutsar
- Sommarcyklister – Vinterbilister
- Nyinflyttade i nybyggda bostadsområden

- Boende i områden med ny gång- och cykelinfrastruktur
- Personer och arbetsplatser vars framkomlighet till och från jobbet påverkas av större infrastrukturprojekt eller byggprojekt
- Arbetsgivare som vill bli en attraktivare arbetsplats och samtidigt få friskare personal





### Uppföljning, utvärdering och förbättring

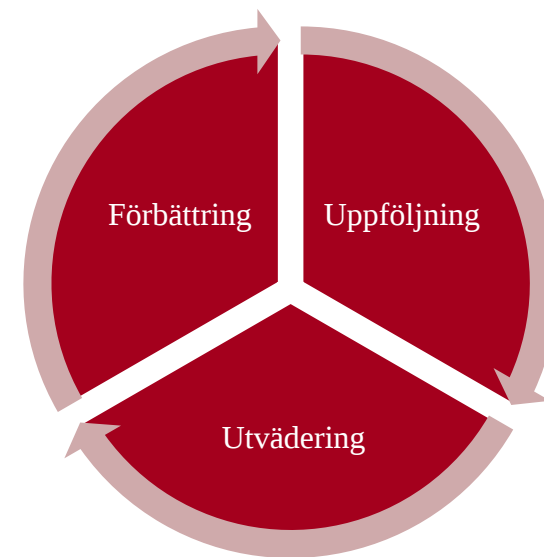
För att bli framgångsrik i arbetet med att öka andelen resor med cykel krävs det uppföljning och utvärdering.

En metod för detta är att sammanställa ett cykelbokslut. I bokslutet samlas kunskaper om utvecklingen och det ger förutsättningar till värdefulla reflektioner i det fortsatta arbetet. Ett enklare bokslut som ger riktning och ambitionsnivån för kommunens arbete med gång- och cykeltrafiken samt trafiksäkerhet kan fungera som ett bra informationsunderlag till kommuninvånare, tjänstemän och politiker.

Det som bör finnas med i ett cykelbokslut är:

- Kommuninvånarnas resvane undersökningar
- Utveckling i gång- och cykeltrafik
- Beläggning på samtliga cykelparkeringar
- Olycksstatistik (enligt Nollvisionsmål)
- Genomförda åtgärder

Kommunen kan med fördel även delta i **Cykelkansliet (Region Stockholm)** för att få en relevant jämförelse med övriga kommuner i landet.



## Kartberättelse för cykelstrategin

Kartberättelse är ett digitalt verktyg och fungerar som en guide i kommunens arbete med cykelstrategin. För att kartlägga befintliga gång- och cykelbanor, övergångsställen och cykelparkeringar samt hitta brister som finns idag i kommun, kommer ett nytt kartjänstverktyg att skapas. I verktyget kan man kombinera interaktiva kartor med bilder, filmer, texter och annan typ av media som förstärker budskapet.

Följande information kommer att illustrera i kartberättelsen.

### 1. Befintliga gång- och cykelnät och övergångsställen

- Beskriva fakta om befintliga gång- och cykelnät
- Olycksstatistik från STRADA
- Vägvisning för gång- och cykelnät
- Kartlägga all informationer i olika lager med olika symboler och färger

### 2. Cykelparkeringar

- Information om kommunala och icke kommunala cykelparkeringar

- Kartlägga all information i olika lager med olika symboler och färger

### 3. Drift och vinterunderhåll

- Information om drift- och vinterunderhåll, park och skötsel vid gång- och cykelbanor samt övergångsställen
- Kartlägga all information samt prioritering i olika lager med olika symboler och färger

### 4. Åtgärdsplan – Olika investeringsprojekten

- Information om alla projekt i Trafik- och tillgänglighetsprogram
- Information om pågående investeringsprojekt
- Kartlägga all information i olika lager

### 5. Gång- och cykelplan

Information om gång- och cykelplan samt åtgärdsplan

### 6. Säkra skolvägar

Information och resultat av enkätundersökning - säkra skolvägar som kommunen genomförde under trafikmånad i oktober-2017.



## 7. Åtgärdsplan för framtiden

- **Cykelförmåner till kommunanställda**

Information och resultat av cykelundersökning som kommunen genomförde under trafikmånaden i oktober-2018.

- **Låncykelsystem**

Kartlägga möjligheter och potential för ett lokalt låncykelssystem. Ett låncykelssystem kommer att ge de som är i behov av en cykel möjlighet att låna en. Låncyklar ska hämtas och lämnas i en låncykelstation, och ett antal cyklar behöver vara utplacerade för att få ett effektivt nyttjande.

## 8. Förslag och Synpunkter

Skapa möjlighet för alla att markera ut brister på gång- och cykelvägar och cykelparkeringar samt lägga in beskrivande kommentarer på platser som upplevs otrygga eller som osäkra trafiksituationer.



## Källor

Helsingborg stad. (den 18 April 2019). Hämtat från Trafikplan Helsingborg stad 2017:  
<https://helsingborg.maps.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=617c882218a34335a889c3d160270c5d>

Helsingborg stad. (2014). *Trafikprogram För Helsingborg*. Helsingborg.

Jönköpings kommun. (2017). *Cykelbokslut*. Jönköping.

Lund kommun. (2013). *Cykelstrategi 2013 – 2017, Lund*. Lund.

Nacka Kommun. (2014). *Strategi för cykelsatsningar*. Nacka.

Regeringskansliet. (2017). *En nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling*.

