



# GÅNG- OCH CYKELPLAN

## 2008

## Dokumentinformation

Gång- och cykelplan 2008 bygger på visionen om att Österåker ska upplevas som en fotgängar- och cykelvänlig kommun.

Planen är uppbyggd på detta dokument som beskriver kommunens mål och strategi för att nå målen. Dokumentet beskriver även viktiga faktorer för att öka andelen cykelresor och vad man bör tänka på vid utformningen av gång- och cykelvägnätet.

Till Gång- och cykelplan 2008 är det kopplat ett antal olika bilagor som är mer eller mindre fristående. Detta förenklar för läsaren att välja ut de delar som är mest intressanta om man inte vill läsa hela gång- och cykelplanen.

- **Bilaga 1, Framtida gång- och cykelvägnät, karta**  
Redovisar på karta hur kommunen vill att gång- och cykelvägnätet ska se ut på lång sikt.
- **Bilaga 2, Utbyggnadsplan**  
Är ett levande dokument som visar på de länkar i gång- och cykelvägnätet som kommunen har för avsikt att bygga de närmaste 1-5 åren. Dokumentet ska revideras en gång om året.
- **Bilaga 3, Förteckning över platser och korsningar som bör åtgärdas**  
Är ett levande dokument som ska revideras en gång om året utefter prioriterade platser i behov av förbättringsåtgärder.
- **Bilaga 4, Vägvisningsplan**
- **Bilaga 5, Cykelvägsanalys 2007**
- **Bilaga 6, Redovisning av de större gång- och cykelåtgärder som har genomförts sedan 1996**



**Titel:** Gång- och cykelplan 2008  
**Författare:** Sofie Enander, Exploatering/Teknik/Mät  
**Antagen av:** Kommunfullmäktige den 29 september 2008

## Förord

Gång och cykel har en given plats i vårt transportsystem. De har många fördelar; de ger användaren motion och bättre hälsa, dess utrymmeskrav är litet i jämförelse med de flesta andra trafikslag, de är energisnåla vilket är bra för vår miljö, de bullrar inte och ger inga utsläpp.

Stadsplanering internationellt går allt mer mot täta stadsstrukturer där kollektiv-, cykel- och gångtrafik lyfts fram. Det handlar om olika åtgärder för att minska det individuella resandet med personbil till förmån för mer miljöanpassade transportsätt. Syftet är att vi måste ta vårt ansvar att gå mot en mer hållbar utveckling av vårt transportbehov.

Boverket har i sin ”Stadsplanera istället för att trafikplanera och bebyggelseplanera” från 2002 visat på den nya synen. De säger att; Stad och trafik förutsätter varandra, utan trafik ingen stad. Visionen är den blandade och attraktiva staden för alla, en gång- och cykelstad med ändamålsenlig kollektivtrafik men där också biltrafiken fungerar.

Österåkers kommun vill skapa goda förutsättningar för trafikanterna att i större utsträckning än idag välja cykeln för sina resor. Kommunen vill genom detta dokument visa på en samlad syn och strategi för att kunna få en ökad cykling speciellt för våra kortare resor. Gång- och cykelplanen ska användas som ett stöd i vår fortsatta planering och utbyggnad av områden så att gång- och cykelvägsinfrastrukturen på ett naturligt sätt kommer med i samhällsbyggnaden.

# Innehållsförteckning

Dokumentinformation .....	2
Förord .....	3
Innehållsförteckning .....	4
1. Inledning .....	5
Avgränsningar .....	5
Gång- och cykelplanens plats bland övriga planer .....	5
Bakgrund .....	6
Syfte .....	7
Mål .....	7
Definitioner .....	8
Fotgängarna .....	9
Cyklisterna .....	10
2. Nulägesbeskrivning .....	11
Gång- och cykelnätet .....	11
Trafikmängd - cyklisterna .....	11
Trafiksäkerhet .....	12
3. Strategi för ökat cyklande .....	13
• Cykeln integrerad i planeringssystemen .....	13
• Få bort bilden som ett trafiksäkerhetsproblem .....	13
• Samla in data om cykeltrafik .....	13
• Marknadsför cykeln .....	14
Framgångsfaktorer .....	14
4. Stråkuppbyggnad .....	16
5. Attraktivt gång- och cykelnät .....	16
Utformning .....	16
Cykelparkering .....	17
Cykelparkeringsnorm .....	17
Skrotcyklar och felparkerade cyklar .....	18
Cyklar som betraktas som vrak ska tas bort .....	18
Cyklar som INTE betraktas som vrak ska stå kvar .....	18
6. Orienterbarhet .....	18
Cykelvägvisning .....	18
7. Utformning av kringliggande trafikmiljö .....	19
Trafiksäkerhet .....	19
8. Drift och underhåll .....	20
9. Mjuka parametrar för ökad gång- och cykeltrafik .....	20
Planering .....	20
Marknadsföring .....	21
10. Kostnader och nytta .....	21
11. Bilagor .....	22
12. Källor .....	23

# 1. Inledning

## ***Avgränsningar***

Geografiskt omfattar gång- och cykelplanen hela Österåkers kommun. Gång- och cykelplanen ska visa på huvudstråk mellan olika identifierade målpunkter. Den behandlar inte hur man tar sig till huvudstråket från något mer lokalt gång- och cykelnät. Det är viktigt att man vid planeringen av nya områden funderar på hur man därifrån ska nå huvudstråket.

Tyngdpunkten ligger i de mer centrala delarna, men de stora huvudstråken finns även med i de mer perifera delarna av kommunen.

Planen ser i första hand till gång- och cykelanvändning som transportmedel. För rekreation kan även t ex stigar användas och de tas inte med i planen. NTF och andra organisationer som arbetar med trafiksäkerhet säger att barn inte är mogna för att cykla i trafiken innan 11-13 års ålder. Det beror på att de inte har utvecklat förmågan att bedöma alla trafiksituationer som farliga eller ej även om de kan de regler som gäller. Barns synförmåga är inte utvecklat förrän i tonåren och de kan heller inte i samma utsträckning som vuxna uppfatta varifrån ljud kommer. Det är därför viktigt att det finns ett bra gång- och cykelvägnät till skolorna. Ett samhälle som är anpassat för gång och cykel medför bättre förutsättningar för barns möjligheter att förflytta sig på egen hand och på längre sikt påverkar det barnens värderingar och attityder som vuxna trafikanter.

Gång- och cykelplanen tar hänsyn till skillnaden mellan gång- och cykeltrafikanter. I Österåkers kommun kan du som gående gå längs alla gång- och cykelvägar. Däremot kan du som cyklist inte cykla på alla platser man kan gå. En cykel är ett fordon och får inte framföras på trottoarer, gångbanor och gågator.

Cykelvägnätet innehåller även länkar i blandtrafik. Där skiljer det sig från nätet för gående om inte trottoar saknas, då är de gående också hänvisade till gatan. Till stor del är alltså cykelvägnätet gemensamt med nätet för gående.

Gång- och cykelplanen behandlar huvudnätet för både gång och cykel. Där utöver kan det tillkomma t ex cykelfält i gata som inte ska nyttjas av gående och det kommer sannolikt att anläggas gångbanor, trottoarer och stigar för fotgängarna. Detta behandlas vid särskilda utredningar och t ex i tillgänglighetsplanen och i kommunens Grönplan, underlagsrapport rekreation (2008).

## ***Gång- och cykelplanens plats bland övriga planer***

Österåkers översiktsplan som i stora drag visar kommunens viljeinriktning i olika frågor ligger till grund för alla planer och program som Exploatering/Teknik/Mät tar fram.

Under översiktsplanen ligger ”Trafikplan för Österåkers kommun, 2004” som ett paraplydokument för övriga dokument som behandlar trafikfrågor. Under paraplyet, trafikplan, finns:

- Bullersaneringsplan.
- Gång- och cykelplan.
- Parkeringspolicy.
- Tillgänglighetsplan - för funktionshindrade och gående. (Under framtagande)
- Trafiksäkerhetsprogram.

## **Bakgrund**

Under 2000-talet har insikten av vikten av att satsa på gång- och cykeltrafik verkligen tagit fart. Riksdagen har för sektorerna transport, miljö och hälsa antagit nationella mål som berör cykeltrafiken.

I december 2001 godkände riksdagen regeringens infrastrukturproposition 2001/02:20, *Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem*. Regeringen visar i den sin vilja att förbättra cykeltrafikens förutsättningar. I den senaste transportpolitiska propositionen 2005/06:160 *Moderna transporter* har regeringen samma mål, som även förstärktes i riksdagsbehandlingen med ett enigt trafikutskott (trafikutskottet 2005/06 TU5 Moderna transporter).

”Att förbättra förutsättningarna för cykeltrafik är väsentligt ur ett tillgänglighetsperspektiv, men har samtidigt fördelar från miljö- och folkhälsosynpunkt”

”Ett etappmål bör vidare vara att cykeltrafikens andel av antalet resor ökar, särskilt i tätort”

En ökad och säker cykeltrafik kan främst kopplas till de transportpolitiska delmålen för tillgänglighet, säker trafik, god miljö samt ett jämställt transportsystem.

Under år 2005 lade Naturvårdsverket fram ett förslag till beräkningsmetod för den samhällsekonomiska nyttan av cykeltrafikåtgärder<sup>1</sup>. De har kommit fram till att även vid en försiktig kalkyl visar sig satsningar på cykeltrafiken som samhällsekonomiskt mycket lönsamma. Vid en beräkning av ett exempel från Linköping översteg nyttan kostnaden med 7 gånger.

Vägverket tog år 2000 i samarbete med länsstyrelserna, Boverket, Svenska Kommunförbundet, Naturvårdsverket och Folkhälsoinstitutet fram en nationell cykelstrategi för ökad och säker cykeltrafik. De två övergripande målen i strategin går att applicera på vad Österåkers kommun har uttryckt i partiöverenskommelsen för de styrande i Österåkers kommun åren 2007-2010.

**Vägverket:** Cykeltrafiken ska bli säkrare.  
Cykeltrafikens andel av resor ska öka.

**Österåkers kommun:** Det ska vara möjligt att nå kommunens olika delar på ett trafiksäkert sätt genom sammanhängande gång- och cykelvägar.

I Översiktsplan 2006 Österåkers kommun kapitel 11 står det väldigt tydligt att kommunen vill satsa på gående och cyklister. Man vill främja en utveckling som erbjuder attraktiva alternativ till bilen i form av kollektivtrafik och ett bra gång- och cykelvägnät. Kommunen vill att vägnätet, inklusive gång- och cykelvägar ska vara säkra och ge god komfort åt trafikanterna. ”Ett väl utbyggt och trafiksäkert GC-vägnät krävs mellan olika kommunalder...”

<sup>1</sup> Den samhällsekonomiska nyttan av cykeltrafikåtgärder, Rapport 5456. April 2005 Naturvårdsverket



Nuvarande Trafikkontoret i Stockholms stad gjorde med hjälp av Utrednings- och statistikkontoret (USK) en undersökning år 2004 som visar att hälften av dem som cyklar till arbetet har en resväg på minst 9 km, enkel resa.<sup>2</sup>

Kommunstyrelsen antog i september 1996 förslag till cykelplan för Österåkers kommun. Flera delar av de föreslagna utbyggnaderna av cykelvägnätet i den planen har utförts<sup>3</sup>. Då Österåker befinner sig i ett expansivt skede med stor inflyttning och bedöms så fortsätta finns behov av att revidera cykelplanen för att tillmötesgå invånarna och lyfta fram bra alternativ till individens resval.

För att kunna öka och därefter möta den ökade mängden gående och cyklister krävs ytterligare utbyggnad av gång- och cykelnätet samt andra åtgärder för att förbättra säkerhet, framkomlighet och bekvämlighet.

## **Syfte**

Syftet med Gång- och cykelplan 2008 för Österåkers kommun är att beskriva våra mål och visioner. Gång- och cykelplanen ska visa på riktlinjer för hur gång- och cykelvägnätet ska göras trafiksäkert och attraktivt. Planen ska fungera som stöd vid planering och utbyggnad av gång- och cykelvägnätet.

## **Mål**

I partiöverenskommelsen för de styrande i Österåkers kommun har ett övergripande mål satts upp om att det ska vara möjligt att nå kommunens olika delar på ett trafiksäkert sätt genom sammanhängande gång- och cykelvägar. Gång- och cykelplanen utvecklar det och specificerar två mål.

- Andelen cykelresor i Österåker ska öka
- Trafiksäkerheten för gående och cyklister ska förbättras. Andelen olyckor med oskyddade trafikanter ska minska

Att gå eller cykla ska väljas för att det är ett fritt sätt att färdas på. Man planerar och genomför resan utifrån sina egna intressen, förutsättningar och behov. Kommunen ska erbjuda ett sammanhängande och gent gång- och cykelvägnät med hög tillgänglighet och tydlighet i sin utformning.

<sup>2</sup> Publikation 2004:2 Gatu- och fastighetskontoret. Att cykla i Stockholms innerstad.

<sup>3</sup> Bilaga 6. Redovisning av de större cykelåtgärder som genomförts sedan 1996

## Definitioner

Vid val av utformning och standard av gång- och cykelvägarna är huvudmålet att användarna får en hög trafiksäkerhet, framkomlighet och bekvämlighet. En skyddsremsa mot biltrafik medför en ökad säkerhet och upplevd trygghet. Kommunen eftersträvar att vid nybyggnation av gång- och cykelvägar välja standard i prioriteringsordning vad som i definitionen benämns:

1. Gång- och cykelväg, minsta bredd 3 m vid enkelsidig, med skyddsremsa mot väg/gata
2. Cykelbana med skyddsremsa mot väg/gata (jmf gångbana)
3. Cykelfält

Cykling i blandtrafik ”väljs” endast när ett separerat utrymme för cyklister inte kan skapas.



### Gång- och cykelväg

Väg avsedd för gång- och cykeltrafik plus moped klass 2. Kommunen eftersträvar minst 3 meters skyddszon mot körbana för biltrafik.



### Cykelbana

Väg som är avsedd för cykeltrafik och moped klass 2. Kommunen eftersträvar en skyddszon på 0,7-1,05 meter mot körbana för biltrafik.



### Cykelfält

Målat körfält i vägbanan till användning för cyklister och moped klass 2. Detta kan användas då brist på eget utrymme för cyklister råder.



### Blandtrafik

Cykeltrafik blandas med motorfordonstrafik. Detta kan tillåtas då gällande hastigheten är max 30 km/tim och inget eget utrymme för cyklister finns.



## Fotgängarna

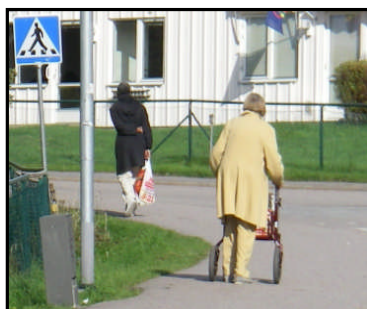
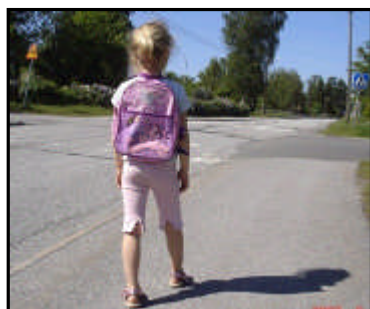
För många är fötterna det mest överlägsna transportmedlet vid korta resor. De kan ta oss fram över rötter, uppför trappor, vi kan snedda och ta kortaste vägen. Vissa flanerar eller strosar andra promenerar, vandrar och sen finns det de som med hjälp av ett par stavar går i rask takt för att motionera. Att gå är bra för hälsan och miljön. Det finns studier<sup>4</sup> som t ex visar att många barn som går till skolan får lättare att koncentrera sig och ta in kunskap än om de åker bil och är mindre fysiskt aktiva. Man blir mer pigg och kreativ. Att gå är bästa sättet att upptäcka sin närmiljö på.

Det är viktigt att tänka på att alla "fotgängare" inte har samma förutsättningar. Man brukar räkna med att ca en tiondel (10%) av befolkningen har mer varaktiga och omfattande funktionshinder. Utöver detta finns en större grupp som har nedsatt funktion på grund av ålder och tillfälliga funktionshinder som kan fås vid t ex en olycka. Beroende på typ av funktionshinder har man olika förutsättningar och behov vad gäller utformningen av gång- och cykelvägar.

Fotgängarna upplever att det finns några faktorer som skapar problem i olika situationer. En studie i Göteborg år 2000 baserad på ett urval av 1000 personer visade att de problem som rankades högst var:

- Konflikter med cyklister och mopedister
- Brist på underhåll och städning, t ex hål i gångbanan, snö, glassplitter
- Konflikter med bilar, bussar och spårvagnar
- Otrygghet

Problemuppfattningen varierar för olika åldersgrupper



I detta dokument hanteras det gemensamma huvudvägnetet för gång och cykel. Nätet för gående är mer finmaskigt än för cyklister. Det mer finmaskiga nätet hanteras i arbetet med detaljplaner och i kommunens Tillgänglighetsplan och Grönplan.

---

<sup>4</sup> Läs mer på: [www.mugi.se](http://www.mugi.se) ; [www.bunkeflomodellen.com](http://www.bunkeflomodellen.com) ; [www.idrottsforum.org](http://www.idrottsforum.org)

## Cyklisterna

Det finns en svårighet med att planera för ”cyklisterna” och det är att det finns en mängd olika typer av cyklister. Det är barn, vuxna och äldre. Några cyklar väldigt fort och andra lite långsammare. En del är på väg till arbetet, några är ute och tränar och andra är ute för att få lite frisk luft. En del cyklister har inte körkort vilket medför att trafikunskaperna är av skiftande slag.

En stor utmaning i utformningen av cykelvägarna är hänsynen till de olika hastigheterna som förekommer, dessa kan ge konflikter på cykelvägen.



Den största sammanlagda reslängden står åldersgruppen 25-44 år för. Barn och pensionärer reser minst. Män och kvinnor cyklar ungefär lika mycket, kvinnorna använder cykeln oftare vid kortare resor medan männen använder den oftare vid lite längre resor.<sup>5</sup>

Det kräver ny kraft och energi för att komma upp i önskad hastighet efter att ha behövt stanna eller minska sin hastighet. Det är därför viktigt att minimera antalet konfliktpunkter där cyklister måste sakta ner eller stanna.

---

<sup>5</sup> Trafik för en Attraktiv Stad, UNDERLAG, Utgåva 1, 2004

## 2. Nulägesbeskrivning

### **Gång- och cykelnätet**

Under de senaste åren har gång- och cykelvägar och cykelparkeringar anlagts för cirka 3 Mkr årligen. År 2004 byggdes en gång- och cykeltunnel under väg 276, vid Svinningevägen vilken höjde investeringsvolymen det året.

I kommunen finns det bra gång- och cykelvägar, många av dem i en fin miljö. Det saknas dock ett antal viktiga länkar i nätet som gör att många potentiella cyklister inte cyklar för att de upplever nuvarande cykelmiljö som allför farlig och otillgänglig. Det gäller i hög grad skolbarn, men även vuxna.

Idag är cyklisterna hänvisade till att cykla på gång- och cykelvägar och bitvis i blandtrafik. På de gator där hastighetsbegränsningen är 30 km/tim och den faktiska hastigheten inte överskrider detta anses det tillräckligt säkert för vuxna cyklister att cykla på. På gator med 50 km/tim eftersträvas cykelväg/cykelfält eller att gatorna inte utpekas som lämpliga länkar i cykelvägnätet.

Cykelvägsanalysen<sup>6</sup> som är daterad 2007-05-15 har resulterat i en lista med åtgärder som ska utföras på det befintliga gång- och cykelvägnätet för att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten. Det är framför allt korsningspunkter, nollning av kantstenar och siktröjning som behöver ses över.

I *Trafiknätsanalys Åkersberga (2003)* har en kvalitetsbedömning gjorts av gång- och cykelpassager i tätorten. Det finns ett antal passager som fick *betyget låg kvalitet och kan inte godtas*. Det finns även ett antal passager som fick *betyget mindre god kvalitet och kan godtas under begränsad tid*. För de passager som inte redan är åtgärdade ska en prioritering tas fram och arbetas av i mån av resurser.

Vägvisning för cyklister finns inte idag. Cykelvägvisning hjälper att leda cyklisterna till de stråk och länkar som är mest trafiksäkra och prioriterade utifrån drift och underhåll.

Cykelvägvisning visar att kommunen tar cykling på allvar och satsar på det som transportalternativ.

Några av gång- och cykelvägarna har separering mellan gående och cyklister. Det är bra då framkomligheten ökar för cyklisterna. Tydligheten ökar både för cyklisterna och fotgängarna genom målning av skiljelinjer och cykelmyror (målade cyklar på cykelvägen).

De flesta gång- och cykelvägar är bra belysta. Det finns några delar av nätet med bristfällig belysning. En god belysning är viktigt ur trygghetsaspekten och för att få fler att börja cykla.

### **Trafikmängd - cyklister**

I Österåker har man inte räknat cykeltrafik kontinuerligt. Det är därför svårt att ta fram numeriska nyckeltal vad gäller cyklisterna t.ex. antal cyklister, antal olyckor, hjälmanvändning m.m. Under våren 2007 utfördes en cykeltrafikeräkning. Räkningen ska göras en gång per år vid ungefär samma datum. Då cyklisterna kommer att räknas endast en gång per mätplats och år kan variationer förekomma på grund av yttre förhållanden som t ex vädret. Det kan ändå ge goda siffror för att följa utvecklingen framöver. Vid jämförelse över tiden kan ett medelvärde under en femårsperiod användas för att eliminera sådana faktorer som påverkar "normalvärdena" vid en specifik räkning, t ex kraftigt regnväder.

---

<sup>6</sup> Bilaga 5

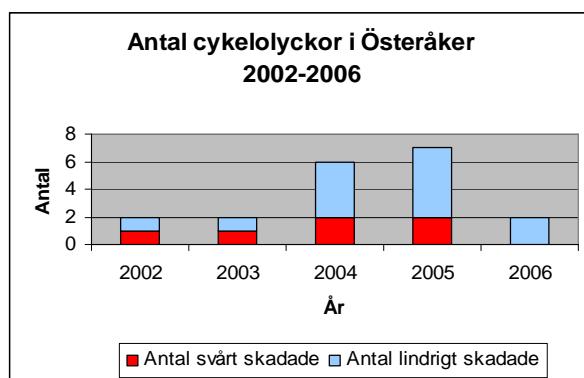
## Trafiksäkerhet

Statistik för trafikolycksfall i Österåker fås idag enbart av polisrapporterade olyckor, vilket för med sig att det finns ett stort mörkertal i uppgifterna om antal gång- och cykelolyckor.

Befintlig statistik för Österåker visar att antalet skadade cyklister den senaste femårsperioden (2002-2006) uppgår till 19 stycken. Av dessa blev sex cyklister svårt skadade och 13 lindrigt skadade. En är kollision mellan två cyklister och resterande är olyckor med motorfordon.

Under samma tidsperiod har 17 stycken fotgängarolyckor polisrapporterats med tre svårt skadade och 15 lindrigt skadade. Det har även rapporterats 20 stycken mopedolyckor med en död, sex svårt skadade och 24 lindrigt skadade i samband med olyckorna.

Fram till november under år 2007 har det polisrapporterats åtta cykel- sex fotgängar- och 11 mopedolyckor.



Tabell 1 Cykelolyckor under en femårsperiod

För att öka trafiksäkerheten bör gång- och cykelvägar vara upplysta. Det kan vara svårt att uppmärksamma en gående eller cyklist i mörker. Det är också en trygghetsfråga. Mörka sträckor kan få resenären att välja bort t ex cykeln som färdmedel. Idag har kommunen en del gång- och cykelvägar med bristfällig belysning som ska åtgärdas. Bristen på samspel mellan gående och cyklister upplevs som ett problem, framför allt av äldre personer. De olyckor som inträffar på gång- och cykelvägen är dock av lindrigare art än olyckorna i blandtrafik. Det är väldigt få rapporterade olyckor mellan fotgängare och cyklister.

I Österåkers kommun är det tillåtet för mopeder klass 2 (högst 25 km/tim) att köra på gång- och cykelvägar. Om det finns särskilda skäl kan mopeder helt förbjudas. Beräkningar gjorda av Väg- och transportforskningsinstitutet (2005) visar att mopedisten löper betydligt mindre risk att skadas eller dödas vid körning på gång- och cykelväg istället för gata.



Bild 1. Krockvårdskurvan visar vikten av att anpassa hastigheten efter rätt trafikantgrupp, (Illustration: Vägverket).



### 3. Strategi för ökat cyklande

Vi ska öka andelen cykeltrafik. Det har såväl riksdag tydligt sagt i sina mål som Österåkers kommun. Hur går vi från tanke till att omsätta det i aktivitet? Kommunens tjänstemän och politiker har på olika sätt ansvar för att bidra till målet att få en ökad cykling. Politikerna genom dialogen med medborgarna och beslutande av budget, rektorer och lärare har ett stort ansvar att hjälpa sina elever att på ett tidigt stadium få hållbara resvanor. Tjänstemän som arbetar med fysisk samhällsutveckling/samhällsbyggnad ska se på trafikinfrastrukturen och ha en process där de olika transportmedlen ställs mot varandra i olika miljöer för olika typer av resor och identifiera de trafikslag som är bäst lämpade för sträckan. Ofta sker planering till följd av uppkomna problem i olika trafikmiljöer. Det bör istället planeras utefter identifierade åtgärder för att nå de mål som kommunen har formulerat för orten och trafikmiljön i stort<sup>7</sup>. Nedan har fyra viktiga punkter formulerats i vår strategi för att öka andelen cykeltrafik.

- **Cykeln integrerad i planeringssystemen**

Riksdagen har i sina transportpolitiska beslut vid upprepade tillfällen markerat att cykeln har en plats i ett långsiktigt hållbart resande. De har ambitionen och uttrycker att cykeltrafikens andel av persontransporter bör öka. Österåkers kommun ska sträva efter en helhetsplanering där gång och cykeltrafik prövas på samma sätt som övriga trafikslag för att nå våra mål för stadsutveckling och miljö. Ytterst handlar det om en vilja och förståelse för att genomföra de transportpolitiska ambitionerna för cykeln. Det ska vara en naturlig process i beslutsfattarnas och tjänstemännens arbete med samhällsutvecklingen, hur kommunen vill att Österåker ska se ut i framtiden. Planering för gående och cyklister och dess infrastruktur måste med från början i processen och det är allas skyldighet att bevaka frågan, annars blir gång- och cykelvägnätet lätt något som kommer till fläckvis för att t ex skola eller allmänheten i ett visst område efterfrågar den.

Vid nyexploatering ska både ett internt gång- och cykelvägnät och externt gång- och cykelvägnät (koppling till/från området till befintligt nät) finnas med. Inom området ska behovet av cykelparkering tillgodoseas, se avsnitt ”cykelparkeringsnorm” kapitel 5 sidan 17.

- **Få bort bilden som ett trafiksäkerhetsproblem**

Cykeln ses fortfarande av många beslutsfattare, myndigheter och allmänhet mer som ett trafiksäkerhetsproblem än som ett viktigt framtida transportmedel. Det handlar ofta om olyckor och väderkänslighet. Kommunen ska verka för att lyfta fram cykelns alla fördelar som är många fler än dess nackdelar. Ser man till miljö, hälsa och utrymmesbehov är cykeln överlägsen alla andra fordon. Det är något som även bör vägas in i den samhällsekonomiska kalkylen.

- **Samla in data om cykeltrafik**

Kommunen har inte haft någon kontinuerlig insamling av cykeldata. Det är viktigt för planeringen att kunna beskriva cykeltrafikens tillstånd och infrastruktur. Ett antal olika nyckeltal ska tas fram. De kan ge svar på t ex Hur många cyklar? Var cyklar man? Vilken standard har gång- och cykelvägarna? Det är viktigt för kommunen att få svar på vad olika åtgärder får för effekt. Det hjälper oss i vårt val av åtgärd för olika platser i gång- och cykelvägnätet.

Vårt mål är att öka andelen cykeltrafik, det vill vi kunna visa på i siffror framöver.

---

<sup>7</sup> Översiktsplan 2006 Österåkers kommun, Trafikplan för Österåkers kommun 2004



## • Marknadsför cykeln

Marknadsföring av cykling är viktigt för att lyfta cykelfrågorna på dagordningen, skapa debatt och intresse för cykling.

Det är viktigt att komma ihåg att cykeln har vissa givna begränsningar för majoriteten av människor. Det är i första hand ett färdmedel för resor på upp till 10-15 kilometer. Det är i tätort vi ser den största potentialen för ett ökat cyklande.

Bra gång- och cykelvägar, lättillgängliga cykelkartor, välplacerade cykelparkeringar, vägvisning, målade cykelsymboler på cykelvägen visar att kommunen satsar på cykling och ser det som ett bra alternativ i valet av färdmedel. Kommunen ska visa att de vill öka andelen cyklister på framförallt de kortare resorna.

”Cykeln är ett framtidsinriktat individuellt och smidigt transportmedel, anpassad till en levande stad och en modern livsstil för människor som tar ansvar för såväl sitt eget hälsotillstånd som miljön”.<sup>8</sup>

En ”publik” cykelkarta ska tas fram till cykelsäsongen år 2008. Därefter ska den revideras och tryckas utefter efterfrågat behov i takt med att nya länkar kommer till i gång- och cykelvägnätet.



## **Framgångsfaktorer**

Ett flertal faktorer kan behöva förbättras för att öka cyklandet.<sup>9</sup> Gång- och cykelplanen måste därför för att få maximal effekt förutom traditionella investeringar innehålla:

- åtgärder för ökad kontinuitet
- åtgärder för bättre vägvisning
- åtgärder för ökat stöldskydd
- åtgärder för ökat underhåll och snöröjning
- åtgärder som ökar medvetenheten om cykelalternativet

För att öka cyklandet väsentligt och skapa en god cykelkultur krävs oftast en kombination av satsningar på cykeltrafiken, en medveten lokaliseringspolitik samt kampanjer och incitament, samtliga baserade på kunskap om de nuvarande och de potentiella cyklisternas behov och motiv. För att åtgärderna ska komma till stånd i högre utsträckning krävs förändrade värderingar och prioriteringar i samhället bland politiker och tjänstemän. Styrande politiker i Österåkers kommun visade tydligt 2007 att man förstått vikten av att få en ökad andel cykeltrafik och att man är villig att satsa på cykling genom att ge ett ökat anslag till utbyggnad av gång- och cykelvägnätet.

<sup>8</sup> Krister Spolander, Cykeln i transportsystemet – utvecklingsmöjligheter, 2007

<sup>9</sup> Nilsson A & Brundell-Frej K, Åtgärder för cykeltrafiken och deras effekter. 2004

Andra faktorer är människors medvetenhet och ökade intresse om sin egen hälsa och miljön. Undersökningar visar att om du sällan motionerar kan du förbättra din kondition med upp till 20 % genom att cykla 5 km per dag. Andra positiva effekter är att du minskar risken för övervikt, hjärt- och kärlsjukdomar, benskörhet, diabetes, motverkar högt blodtryck, sömnproblem, depressioner och får ökad benstyrka.

Ur miljösynpunkt vet man att de korta bilresorna drar mycket bränsle, 1,4 l/mil i snitt de 5 första kilometrarna. Ungefär hälften av alla bilresor är kortare än 5 kilometer. I tätorter är 70-80% av resorna kortare än 3-4 kilometer. Det är där den stora potentialen finns för en ökad andel cykeltrafik. I Österåker finns en stor potential för ökad andel cykeltrafik då det särskilt kring tätorten är mycket nära avstånd mellan olika målpunkter.

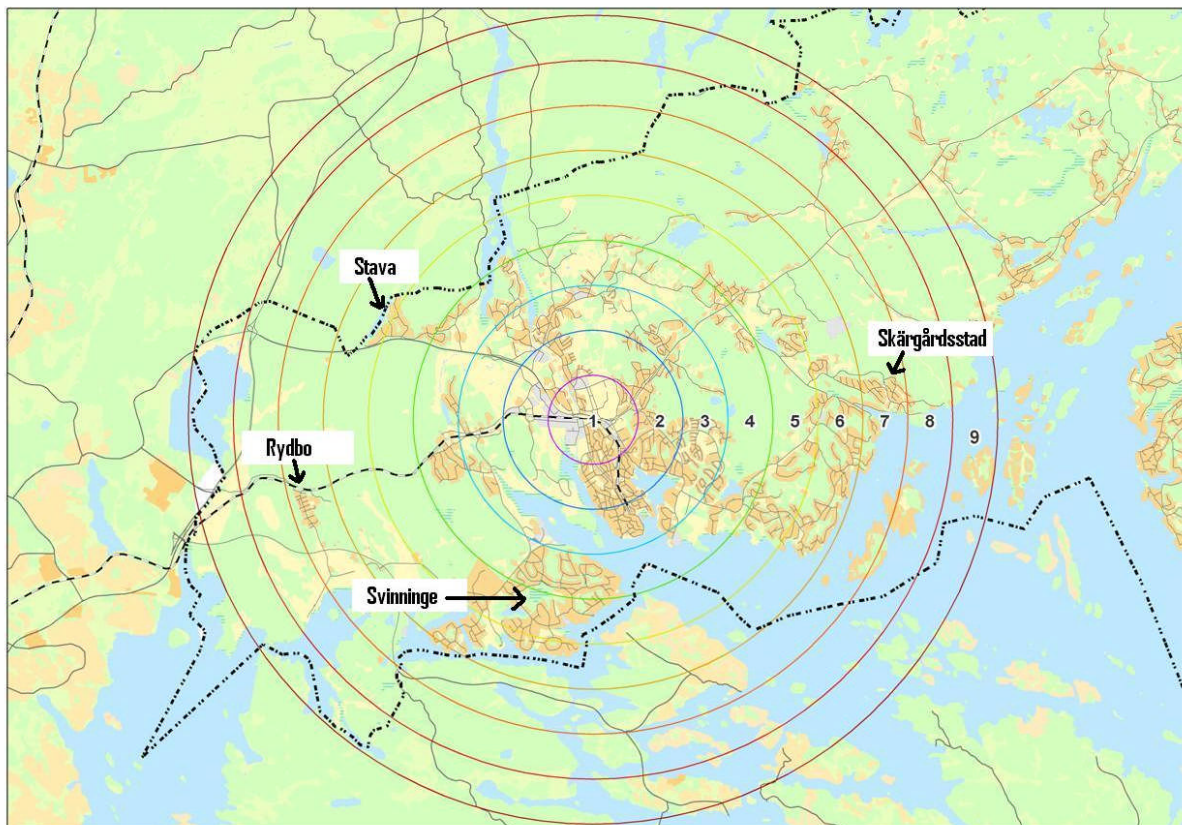


Bild 1. Avstånd "fågelväg" i kilometer med start vid Åkersberga centrum

Ytterligare en faktor är trängselavgifterna in till Stockholms Stad, som kan medföra en förflyttning av färdmedelsval från bilresor till kollektivtrafik och cykel. Det förutsätter dock att alternativen upplevs som snabba, enkla och bekväma.

## 4. Stråkuppbyggnad

Cykeltrafiken måste ses som en viktig del i det framtida transportsystemet. Gång- och cykelvägnätet ska vara sammanhängande, gent och upplevas som attraktivt.

Stråken byggs upp av längre, sammanhängande sträckor med syfte att knyta ihop olika viktiga målpunkter. Målpunkter kan vara större arbetsplatser, knutpunkter för kollektivtrafik eller kommunala centra. Det är viktigt att god koppling till det regionala cykelvägnätet finns, framförallt för arbetspendling, turism och ur hälsoperspektiv. Österåker når det regionala nätet genom att skapa anslutningar till grannkommunernas cykelvägnät. Det är viktigt att skilja på olika typer av stråk t ex stråk för arbets-/skolpendling eller rekreation. Vid rekreation är upplevelsen viktigare än genheten. Cykelstråken kan bestå av gång- och cykelvägar, cykling i blandtrafik, parkvägar m.m.

Det finns ett samband mellan gång- och cykelvägnätet och mängden cykeltrafik. Det visar att ju bättre gång- och cykelnät desto fler cyklister<sup>10</sup>, vilket inte kan tyckas som en överraskning. I stråken är betydelsen av säkerhet och framkomlighet bland det viktigaste i utformningen.

Gång- och cykelplanen ska genom att peka på saknade länkar eller avsaknad av olika nätförstärkande åtgärder knyta ihop det i dag delvis osammanhängande nätet. På lokalgator med lite trafik och där hastigheten är 30 km/tim accepteras cykling i blandtrafik. Det kan dock anses motiverat med cykelåtgärder även på vissa av dessa gator.

## 5. Attraktivt gång- och cykelnät

### Utformning

Detaljutformningen av gång- och cykelvägarna är mycket viktigt för användarna. Smidiga övergångar mellan olika länkar i nätet, korsningspunkter, nollade kantstenar, stolpar och träd på rätt avstånd, tydlighet genom målning, vägvisning, skyddsremsa mot biltrafik är exempel på vad det är viktigt att lägga ner stor tanke på vid utformningen av gång- och cykelvägnätet.



Cykelmyror förtydligar



Vägvisning



Bra placerade bänkar

**Tänk bil planera för cykel.**<sup>11</sup> Det är ingen större skillnad på vad en bilist eller cyklist vill ha för att resan ska kännas bra. Det ska vara god framkomlighet och trafiksäkerhet, tillgänglighet till parkering, gärna skyddad med tak och god belysning, gen väg, inga hinder på vägen, bra drift och underhåll såsom snöröjning, sandsopning och inga ”potthål”. Gång- och cykelstråken ska utformas så att användarna får en hög trafiksäkerhet, framkomlighet och bekvämlighet.

<sup>10</sup> Amerikansk studie av olika faktorer som påverkar cykeltrafiken, Goldsmith 1992

<sup>11</sup> Lånat uttryck från Krister Isaksson cykelansvarig på Trafikkontoret, Stockholms stad

Längs en del sträckor förekommer separering av cyklister och gående. Detta medför en ökad säkerhet och upplevd trygghet. Hastigheterna kan skilja markant och vid separering underlättas det för att undvika konflikter mellan de olika grupperna. Separering mellan cyklister och gående utgörs i kommunen ofta av en målad skiljelinje. En forskningsrapport från 2005<sup>12</sup> visar att den bästa separeringsformen är skilda beläggningsmaterial med 3-4 rader smågatsten eller nivåskillnad som skiljeremsa. Smågatsten fungerar något bättre. Forskningsrapporten visar också på att cykelsymboler har stor inverkan på att de gående och cyklade håller sig på sin sida. Cyklister och gående riktar ofta sin uppmärksamhet mot marken för att undvika ojämnheter eller andra föremål de kan ramla på. Tydliga markeringar har därför stor effekt på undvikande av konflikter.

## **Cykelparkering**

Det är inte bara gång- och cykelvägnätet som ska vara attraktivt, även målpunkterna ska vara attraktiva för användarna. En viktig faktor för cyklister är tillfredsställande parkeringsmöjligheter nära målpunkten. Undersökningar visar att cyklister parkerar sin cykel inom en radie av 25 meter från målpunkten. Antalet ordnade cykelparkeringsplatser har ökat de senaste åren i kommunen.

På sikt bör cykeln bli ett alternativ även för de lite längre resorna. Då krävs att man ska kunna ta med cykeln på buss, tåg, tunnelbana och andra kollektiva färdmedel. Österåkers kommun ska vara påtryckande och stödja bl. a. SL i arbetet med att göra det möjligt att medföra cykeln på kollektivtrafiken. Alla stationer utmed Roslagsbanan har fått cykelparkering med tak. Kommunen satsar även på att skapa bra parkeringsmöjligheter vid knutpunkter för kollektivtrafiken såsom större busshållplatser. Även andra större målpunkter i kommunen ska förses med bra parkeringsmöjligheter för cyklister. Cykelparkering vid större målpunkter och knutpunkter bör förses med tak och belysning. Det ger ökad komfort och trygghet. Studier har visat att goda parkeringsmöjligheter är en grundförutsättning för att fler ska välja cykeln för sina arbetsresor.<sup>13</sup> Ordnade cykelparkeringar höjer cykelns status och uppmärksammar cykling. Under 2006 anmäldes 173 stycken cyklar i Österåker som stulna. Antalet anmälda stulna cyklar under 2007 låg i november på 183 stycken.

## **Cykelparkeringsnorm**

Cykelparkering bör ingå i alla nybyggnads- och ombyggnadsprojekt. I de detaljplaner som Stadsarkitektkontoret driver bör förutom beaktning av goda gång- och cykelförbindelser såväl inom som till/från området även cykelparkeringsfrågan utredas. Som vägledning vid diskussion i planärenden såväl som för bygglovsgranskning och nybyggnadsärenden kan användas:

**Bostäder:** ca 1,5 cykelparkeringsplats/lägenhet

**Arbetsplatser:** ca 0,1 cykelparkeringsplats/anställd eller 25 kvm

---

<sup>12</sup> Utformning och separering av gående och cyklade, Lunds Tekniska Högskola 2005, Lisa Jonsson och Christer Hydén

<sup>13</sup> Intervjuundersökning inom projektet "Regionala cykelstråk i Stockholms län", 1999



## 4 viktiga principer för cykelparkeringar

- Cykelparkering bör anläggas på ett avstånd av högst 25 m från målpunkt
- Cykelparkering ska erbjuda goda fastlåsningsmöjligheter i en upplyst miljö
- Det är viktigt att ta hänsyn till de funktionshindrade vid utformningen
- Cykelparkering ska hållas rena från cykelvrak



Bra ordnad cykel-P vid Tuna gård



Ej anordnad cykel-P kan försämra framkomligheten

## Skrotcyklar och felparkerade cyklar

Det finns övergivna cyklar parkerade i cykelparkeringar och på allmänna platser. De är oftast trasiga. Skrotcyklar i cykelparkeringar hindrar cyklister som vill parkera. De är dessutom ett förfulande inslag i miljön. Hela men felparkerade cyklar är ett tillgänglighetsproblem för t ex synskadade. En cykel som tydligt är ett vrak kan tas om hand och slängas utan att polisen behöver kontaktas. Cyklar som inte med full säkerhet kan definieras som vrak ska lämnas till polisen och tas om hand om enligt Hittegodslagen.

### Cyklar som betraktas som vrak ska tas bort<sup>14</sup>

1. Skrotcykel saknar väsentliga detaljer t ex hjul eller/och styre
2. Skrotcykel är en cykel som har så svåra skador att den inte går att cykla på, t ex skeva hjul.

### Cyklar som INTE betraktas som vrak ska stå kvar

1. Cykel med punktering
2. Cykel som saknar sadel, att ta bort sadeln är ett sätt att minska risken för stöld
3. Cykel som är långtidsparkerad
4. Cykel som går att cykla på
5. Cykel som är felparkerad, t ex fastlåst i stolpe, räcke eller annat fast föremål i stadsrummet

## 6. Orienterbarhet

### Cykelvägvisning

Förbättrad information om gång- och cykelnätet genom förbättrad vägvisning, kartor, o.s.v. anses ofta ge ökat cyklande. Man kan tolka detta som att trafikanterna tidigare valde resalternativ som egentligen inte var optimala för dem, därför att de inte visste vilka cykelmöjligheter som fanns.

Vägvisning anger i första hand målpunkter och visar vägen dit. Det binder samman de olika delar stråken består av t ex gång- och cykelvägar och cykling i blandtrafik, det är även ett

<sup>14</sup> Övergivna cyklar och fordonsvrak, Per-Åke Tjärnberg Trafikkontoret Stockholm 2006



viktigt verktyg i att leda cyklisterna till de mest trafiksäkra stråken. Cykelvägvisning markerar även cyklisternas plats i transportsystemet och fungerar som marknadsföring av cykeln. Det visar att kommunen ser seriöst på cykeln som ett alternativt resmedel. Cykelvägvisningen ska ange målpunkter och därmed tydligt visa på stråkens riktning. Principen är att vägvisa i varje vägvalspunkt. Det är viktigt att skyltarna placeras i rätt höjd och rätt i sidled så att de syns och sitter så att ingen kan skada sig på dem. Kommunen har tagit fram en övergripande vägvisningsplan som ska ligga till grund för uppskyllning av stråken. Uppskyltningen ska inspekteras och underhållas med viss kontinuitet. Även fotgängare har nytta av vägvisningen.

## 7. Utformning av kringliggande trafikmiljö

### **Trafiksäkerhet**

Väg- och transportforskningsinstitutet (VTI) har i en studie jämfört trafiksäkerhetsutvecklingen i Stockholm, Göteborg och Malmö. Den visar att satsningar som gjorts på hastighetsreducerande åtgärder och åtgärder som separerar oskyddade trafikanter från motorfordon svarar för cirka 75 % av den minskning som skett av antalet svåra skadefall i Göteborg. Det är viktigt att där så är möjligt ska cyklisterna separeras från trafik med motorfordon. Det är viktigt att där korsningspunkter mellan de olika trafiklagen sker ska hastigheten vara anpassad efter det krockvåld som en oskyddad trafikant klarar det vill säga max 30 km/tim. Ett övergångsställe eller cykelpassage ska vara hastighetssäkrat så att biltrafikens hastighet inte överstiger 30 km/tim<sup>15</sup>, vid hastighetsmätning bör 85 % av motorfordonen köra under 30 km/tim.

Även cyklister kan få upp höga hastigheter. Vid utformning av gång- och cykelvägen är det viktigt att se till naturliga eller anordnade hastighetsdämpande lösningar även för cyklisterna. Det kan handla om god sikt, förstärkt skyltning, farthinder i form av fallor, uppmärksamhetsåtgärder som beläggningsbyte eller stripes på cykelbanan. Vid utformning av farthinder för cyklister måste risken för påkörning i mörker särskilt beaktas.

I många korsningar på det befintliga gång- och cykelstråken krävs åtgärder för att öka tydligheten och göra cykeltrafiken säkrare<sup>16</sup>. Åtgärderna omfattar i första hand markeringar genom korsningarna med avvikande material, färg eller annat. Det ska vara tydligt för både cyklister och bilister var cyklarna ska finnas. Det kan även handla om skyltning eller fysisk åtgärd av utformningen.

STRADA<sup>17</sup> är ett informationssystem för data om skador och olyckor inom hela vägtransportsystemet. Det bygger på uppgifter från både polisen och sjukvården. Tyvärr har inte inrapporteringen från sjukhusen kommit i gång i full skala än vilket betyder att det är ett stort mörkertal beträffande uppgifter om fotgängar- och cykelolyckor i statistiken. Detta gäller särskilt för singelolyckor som är den vanligaste olyckstypen vid cykelolyckor<sup>18</sup>. Drygt hälften av alla singelolyckor är väghållarberoende. Umeå ligger långt fram vad gäller olycksstatistik och det underlättar stort för dem i deras arbete med trafiksäkerhet och åtgärdsplanering. Det är Vägverket som har det övergripande ansvaret för olycksrapporteringssystemet och dess utveckling. Österåkers kommun ska vara påtryckande och stödja Vägverket i arbetet med att få med även sjukhusrapporterade olyckor för ett bättre beslutsstöd i kommunens arbete.

---

<sup>15</sup> Trafikplan för Österåkers kommun 2001-03-21

<sup>16</sup> Cykelvägsanalys, Österåkers kommun 2007

<sup>17</sup> Swedish Traffic Accident Data Acquisition, läs mer på [www.vv.se](http://www.vv.se)

<sup>18</sup> ...det finns bara dåliga kläder, Svenska Kommunförbundet 1998

## 8. Drift och underhåll

För cyklister är ett bra drift- och underhållsarbete extra viktigt då de endast har två hjul och inte är lika stadiga som fordon på fler hjul. Gång- och cykelvägar med snö och is, blöta löv eller torr sand bidrar till att cykelloyckor inträffar. Det blir halt och svårare att stanna. Österåkers kommun prioriterar cykel- och bilvägar lika högt vad gäller sandsopning och snöröjning. Genom en uttalad prioritering av de viktigaste gång- och cykellänkarna/-stråken kan kommunen meddela sin entreprenör var man ska vara extra noga vid t ex underhållsarbete. En del 30-gator som ingår i utpekade cykelstråk ska snöröjas ordentligt så att inte vägutrymmet minskar vintertid av snövallar.

Gång- och cykelvägens beläggning är viktig ur trafiksäkerhets- och bekvämlighetsaspekter. En cyklist känner tydligt av ojämnheter och även mindre hål kan orsaka fallolyckor för både fotgängare och cyklister.

Siktröjning av träd och buskar invid gång- och cykelvägar är viktigt ur trafiksäkerhets och trygghetsaspekter. Glassplitter och andra föremål på vägen som inte sopas upp kan leda till olyckor. En sammanställning av några olika undersökningar visar att 30 % av samtliga cykelloyckor med personskada kan härledas till brister i drift och underhåll.<sup>19</sup>

Inspektion av vägvisningssystem, skiljemålning, cykelsymboler och cykelparkeringarna bör ske kontinuerligt. Cykelvrak vid cykelparkeringar bör rensas bort med visst intervall.



Trafikljus mitt i cykelbana



Buskar växer ut i gång- och cykelväg



Sand på cykelbana, fallrisk

Vid arbeten i gata eller på gång- och cykelväg glöms ofta fotgängarna och cyklister bort. Hänvisning till annan provisorisk plats att gå och cykla på är otydlig. Detta ses främst som ett informations- och kunskapsproblem. Det bör ingå som en tydlig del i TA-planerna för vägarbetena.

Med en uttalad politisk vilja att öka andel cyklister och ökade insatser för dem i form av nya länkar, parkeringar med mera kommer ett ökat drift- och underhåll. Det är viktigt att pengar sätts av till det i budgeten.

## 9. Mjuka parametrar för ökad gång- och cykeltrafik

### *Planering*

Österåkers kommun befinner sig i en mycket expansiv period. Flertalet exploateringsområden är under planering. Det är av stor vikt att gång- och cykelstråken kommer med på ett tidigt stadium vid planeringen. Länkar och stråk inom planerna med en koppling till utsidan av planen ska tas fram för varje område.

<sup>19</sup> Cykelprogram för Göteborg 1999.

Det är viktigt att det finns en ansvarig på kommunen som ser till att gång- och cykelfrågorna är med i både stora och små uppdrag. Det är viktigt att sprida kunskap och information av vikten med gång- och cykelvägar så att kommunens alla tjänstemän har den förståelsen.

## **Marknadsföring**

Marknadsföring av cykling är viktigt för att lyfta cykelfrågorna på dagordningen, skapa debatt och intresse för cykling. Kommunen ska ha ett gott samarbete med olika medier för att nå ut med information och kunskap. Samarbete med cykelorganisationer och andra kommuner samt Vägverket är av stor vikt så att kommunen tar till sig den kunskap och erfarenhet som finns på olika ställen.

Bra gång- och cykelvägar, lättillgängliga cykelkartor, välplacerade cykelparkeringar, vägvisning, målade cykelmyror på gång- och cykelvägen visar att kommunen satsar på cykling och ser det som ett bra resalternativ.

Nya gång- och cykelstråk, större cykelparkeringar bör uppmärksammas i media eller med en invigningsceremoni av någon politiker. Kommunen ska visa att de vill öka andelen cyklisterna på framförallt de kortare resorna.

Andra marknadsföringsåtgärder kan vara att anordna cykeldagar, vara ute på skolor och prata om vett och etikett i trafiken med tyngdpunkt på cykling m.m.

Nyckeltal ska tas fram som efterhand ska kommuniceras ut. Exempel kan vara antal cyklisterna, antal cykelolyckor, andel hjälmanvändare, antal cykelparkeringar m.m.

## **10. Kostnader och nytta**

Kostnaden för att bygga gång- och cykelvägar varierar givetvis med vilken standard gång- och cykelvägen ska ha. Avstånd mellan belysningsstolpar, gång- och cykelvägens bredd, beläggning m.m. avgör den slutliga produktionskostnaden.

I beslutsprocessen för kommunens budget konkurrerar många olika intressen och behov. Konkurrensen gäller inte bara mellan skilda ämnesområden utan även inom området trafik konkurrerar olika objekt med varandra. Ser vi nationellt på hur mycket pengar cykeln har tilldelats så har cykeltrafiken fått cirka 1 procent av de 22 miljarder kronor som stat och kommuner årligen lägger på utbyggnad och drift & underhåll av vägnätet.

Österåkers kommun har det senaste året ökat sin tilldelning för utbyggnad av gång- och cykelvägnätet. I nuläget satsar kommunen 5 miljoner kronor per år på utbyggnad av gång- och cykelvägnätet.

Kostnader för bedömda upprustningsbehov av befintliga gång- och cykelvägar har uppskattats till 500 000 kronor. Det bör läggas in i driftbudgeten som alltså måste tilldelas mer pengar. Den ökade mängden åtgärder i form av nya länkar, cykelparkeringar, vägvisning kräver ett visst utökad drift- och underhållsarbete som också ska med i budgeten.

Kostnaden för nya länkar ska belasta specificerade projekt av gång- och cykelvägar i investeringsbudgeten som redan nu har fått extra pengar tilldelat för gång- och cykelvägar.

En del av de utpekade nya länkbehoven är inte kommunen huvudman för, de finns dock redovisade som objekt. Detta för att lättare se behoven och för att kommunicera till berörda huvudmän.

Genomförandetiden av utbyggnadsplanen<sup>20</sup> sätts till fem år. Den totala summan för objekten hamnar på närmare 60 miljoner kronor. Lyfter vi ut cykeltråget under järnvägsbron och några objekt som ingår i olika uppgrustningar av vägar och därmed finansieras inom dessa vägprojekt hamnar den genomsnittliga årliga investeringsvolymen på cirka fem miljoner kronor. De senaste fem åren har investeringsvolymen legat på tre miljoner kronor per år.

Objekten i utbyggnadsplanen har tagits fram utifrån förväntade effekter på fotgängarnas och cyklisternas trafiksäkerhet, framkomlighet och bekvämlighet. Detta i sin tur förväntas leda till en ökad andel fotgängare och cyklister.

Naturvårdsverket har tittat på möjlighet att bygga upp en metodik för lönsamhetskalkyler av cykelinvesteringar<sup>21</sup>. Den samhällsekonomiska nyttan av cykeltrafikåtgärder är svår att visa i exakta siffror då det är många olika faktorer som ingår, det kan handla om upplevda känslor av ökad tillgänglighet, trafiksäkerhet, framkomlighet, restid, förbättrad folkhälsa, minskade kostnader beroende på minskad personbilstrafik m.m.

Trafikkontoret i Stockholms stad har tittat på effekten av deras cykelplan 2006. De tittade på två olika scenarier. Huvudalternativet var att utgå från försiktiga antaganden kring cykelplanens effekter. I scenario två utgick man från känd empirisk kunskap som sammanställts av Naturvårdsverket. Båda alternativen visade på god samhällsekonomisk lönsamhet.<sup>22</sup>

### **Utbyggnadstakten föranleds av finansieringen**

Gång- och cykelplan 2008 är uppbyggd på att det finns en ständig närvaro av gång- och cykelfrågorna i olika arbetsprocesser. Utbyggnadsplanen ska revideras årligen med en utblick på minst fem år framåt med avseende på utvecklingen i kommunen såsom nya exploateringsområden, skolor med mera. Det ska ge ett bra underlag åt politikerna inför kommande budgetbeslut.

Vägverket finansierar de gång- och cykelvägar som tillgodoser ett allmänt behov och ligger i anslutning till allmän väg. I princip skall gång- och cykelvägen ligga inom vägområdet. Sådana gång- och cykelvägar bekostas helt och hållet av Vägverket. I dagsläget har Vägverket en väldigt stram budget. För gång- och cykelvägar som kan motiveras av de transportpolitiska målen trafiksäkerhet och miljö och som inte ligger i anslutning till allmän väg, kan kommunen söka statsbidrag med 50 %. Återstående del att finansiera, 50 %, är kommunal insats. Bidrag från näringslivet och enskilda samt från markägare vid exploatering av bebyggelseområden i anslutning till gång- och cykelvägarna kan vid vissa utbyggnader vara aktuellt.

## **11. Bilagor**

Bilaga 1 och 1a, Framtida gång- och cykelvägnät i Österåkers kommun, karta

Bilaga 2, Utbyggnadsplan

Bilaga 3, Förteckning över platser och korsningar som bör åtgärdas

Bilaga 4, Vägvisningsplan

Bilaga 5, Cykelvägsanalys

Bilaga 6, Redovisning av de större gång- och cykelåtgärder som har genomförts sedan 1996

---

<sup>20</sup> Bilaga 2

<sup>21</sup> Den samhällsekonomiska nyttan av cykeltrafikåtgärder, Rapport 5456. April 2005 Naturvårdsverket

<sup>22</sup> Cykling i Stockholm, Samhällsekonomisk analys av Cykelplan för Stockholms innerstad 2006, remissutgåva, mars 2006, Joakim Johansson m fl Inregia AB

## 12. Källor

Boverket, Stadsplanera istället för att trafikplanera och bebyggelseplanera, 2002

Banverket 2007, Cykelhantering vid järnvägsstationer

Cykelplan 2006 för Stockholms innerstad

Cykelplan för Österåkers kommun 1996

Cykelprogram för Göteborg 1999

Cykelvägsanalys, Österåkers Kommun 2007

Goldsmith S A, National Bicycling and Walking Study, Case Study  
No. 1: Reasons Why Bicycling and Walking Are and Are Not Being  
Used More Extensively as Travel Modes. FHWA-PD-92-041: FHWA,  
U.S. Department of Transportation, 1992.

Johansson J m. fl. Inregia AB, Cykling I Stockholm, Samhällsekonomisk analys av Cykelplan för Stockholms innerstad 2006

Jonsson I, Hydén C, Utformning och separering av gående och cyklande, Lunds Tekniska Högskola 2005

Naturvårdsverket, Den samhällsekonomiska nyttan av cykeltrafikåtgärder, Rapport 5456, april 2005

Nilsson A & Brundell-Freij K, Åtgärder för cykeltrafiken och deras effekter. 2004

Proposition 2001/02:20 Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem.

Proposition 2005/06:160 Moderna transporter och trafikutskottet 2005/06 TU5 Moderna transporter.

Publikation 2000:8, Vägverket. Nationell strategi för ökad och säker cykeltrafik

Publikation 2004:2, Gatu- och fastighetskontoret. Att cykla i Stockholms innerstad.

Publikation 2005:4, Trafikkontoret. Cykeln i staden

Rapport 2001:0466, Vägverket Regionala cykelstråk i Stockholms län

Spolander Krister, NTF 1997. Planera för cykeln

Spolander Krister, Cykeln i transportsystemet – utvecklingsmöjligheter, 2007

Svenska Kommunförbundet 1998, ...det finns bara dåliga kläder.

Tjärnberg P-Å, Övergivna cyklar och fordonsvrak, Trafikkontoret Stockholm 2006

Trafik för en attraktiv stad (TRAST), Underlag, Utgåva 1, 2004

Trafikplan för Österåkers kommun 2004

Vägverket, Regionala cykelstråk i Stockholms län, 1999

Översiktsplan 2006 Österåkers kommun



## Bilagor

- **Bilaga 1, Framtida gång- och cykelvägnät, karta**  
Redovisar på karta hur kommunen vill att gång- och cykelvägnätet ska se ut på lång sikt.
- **Bilaga 2, Utbyggnadsplan**  
Är ett levande dokument som visar på de länkar i gång- och cykelvägnätet som kommunen har för avsikt att bygga de närmaste 1-5 åren. Dokumentet ska revideras en gång om året.
- **Bilaga 3, Förteckning över platser och korsningar som bör åtgärdas**  
Är ett levande dokument som ska revideras en gång om året utefter prioriterade platser i behov av förbättringsåtgärder.
- **Bilaga 4, Vägvisningsplan**  
Då det är ett tungt dokument med karaktär av arbetsmaterial finns det separat hos kommunen.
- **Bilaga 5, Cykelvägsanalys 2007**  
Då det är ett tungt dokument med karaktär av arbetsmaterial finns det separat hos kommunen.
- **Bilaga 6, Redovisning av de större gång- och cykelåtgärder som har genomförts sedan 1996**

## Bilaga 2, Utbyggnadsplan

Nedanstående lista visar 20 objekt i utbyggnadsplanen. Från år 2013 är det ingen inbördes prioriteringsordning. Förutom dessa 20 objekt finns ett flertal saknade länkar i gång- och cykelvägsnätet som inte står nämnda men kan komma att prioriteras in efter år 2012. För flertalet av sträckorna är Vägverket huvudman för vägnätet. Hur dessa sträckor ska kunna genomföras och finansieras återstår att lösa. Några stora tunga länkar som inte är med i listan men ses som väldigt viktiga är bl a nätet på Ljusterö, länken Svinninge – Kulla vägskäl, Rydbo- Täby, Össebyvägen mot Anstalten och sträckan från Singö och norrut.

Kostnad för varje enskilt objekt är en grov uppskattning i 2007 års prisnivå.

År för byggstart är satt utifrån att processen löper på utan något hinder. Vid behov av planstöd kan t ex överklagan av detaljplan förekomma.

Illustrerad gång- och cykelväg på bilderna (röd linje) är endast av schematisk karaktär. Val av sträckning utreds vid förprojekteringen av varje objekt.

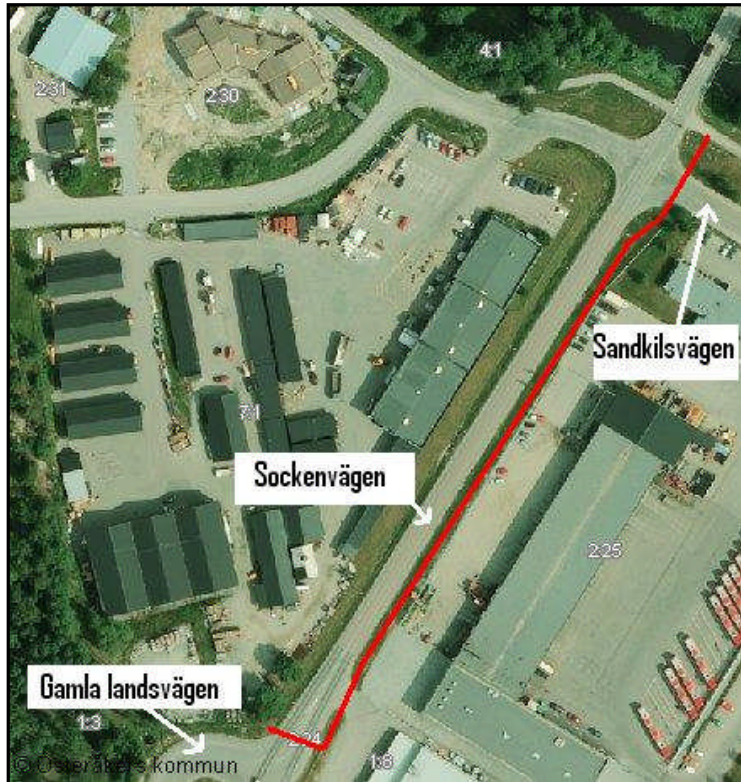
Objekt nr	Länk	Sträcka (m)	Byggstart År	Kostnad (tkr)
1	Sockenvägen (Gamla landsv. – Sandkilsv.)	260	2008	2500
2	Svinningevägen (Hagbyhöjden – infart golfen)	1100	2008	4000
3	Sågvägen	940	2008	4000
4	Cykeltråg under järnvägen	60	2008	15000
5	Näsvägen (Svinningevägen – 300 m SÖ)	300	2009	2000
6	Margretelundsvägen, etapp 1	1700	2009	7500
7	Runö Gårds norra	450	2009	2500
8*	väg 276, Roslags Kulla	400	2010	3000
9	Össebyvägen (Sockenv – Sundtorpsv.)	1000	2010	4000
10**	Svinningevägen, (Hästängsuddsv. – Svinninge gård)	1300	2010-2012	7000
11*	Täljö-Rydbo (3000 m)	900	2010	3500
12	Margretelundsvägen, etapp 2	1600	2011	7500
13	Kvisslingbyvägen	800	2012	3500
14*	Mellansjövägen (Ljusterö skola – Bygdegården)	1100	2012	4000
15	Margretelundsvägen, etapp 3	1300	2013 ->	7500
16	Tråsättravägen (Margretelundsv.-Malmstigen)	200	2013 ->	2000
17	Trälhavsvägen	1100	2013 ->	4000
18*	Ljusterövägen (färjeläget - Mellansjövägen)	2500	2013 ->	6000
19	Mot Dommarudden, etapp 1	(hela) 2600	2013 ->	2000
20	Mot Rosenkälla, etapp 1	800	2013 ->	1000

\* Diskussioner ska föras med Vägverket om eventuell medfinansiering av objektet. Vid utebliven medfinansiering flyttas objektet framåt i tiden vilket slår igenom i hela listan.

\*\* Objektet är ett samverkansobjekt med Roslagsvatten AB för Svinningeområdet. Beslut om extra tilldelning av medel för genomförande av projektet kan komma att efterfrågas. Vid annat fall flyttas objekten i utbyggnadsplanen framåt i tiden.

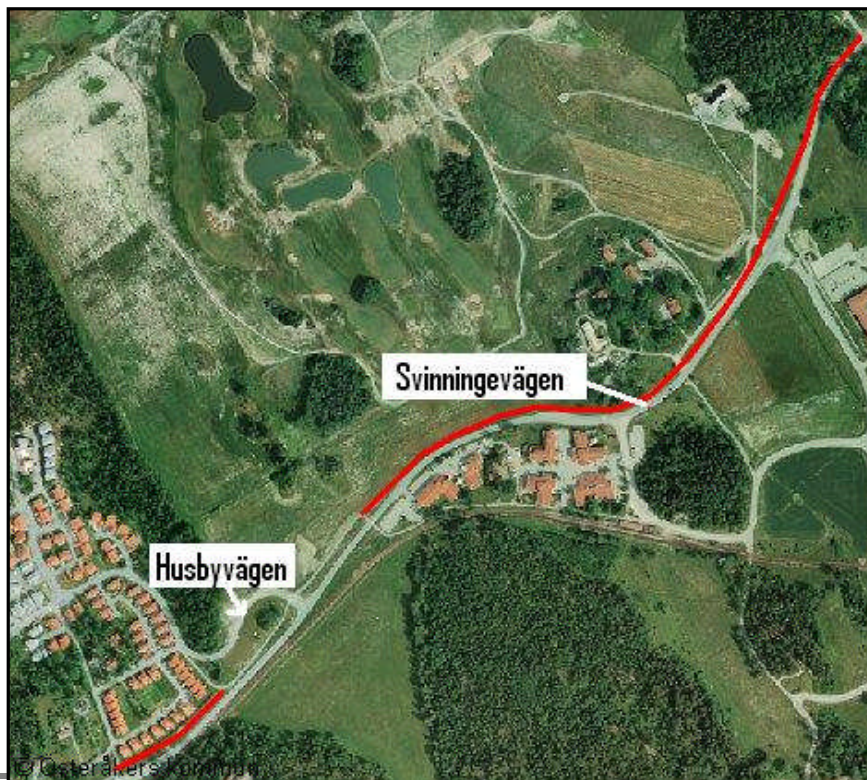
## Objekt 1

Sockenvägen mellan Gamla landsvägen – Sandkilsvägen.



## Objekt 2

Svinningevägen - mellan infarten till Österåkers golfklubb och Husbyvägen + sträckan utanför Hagbyhöjden.





### Objekt 3

Sågvägen.



### Objekt 4

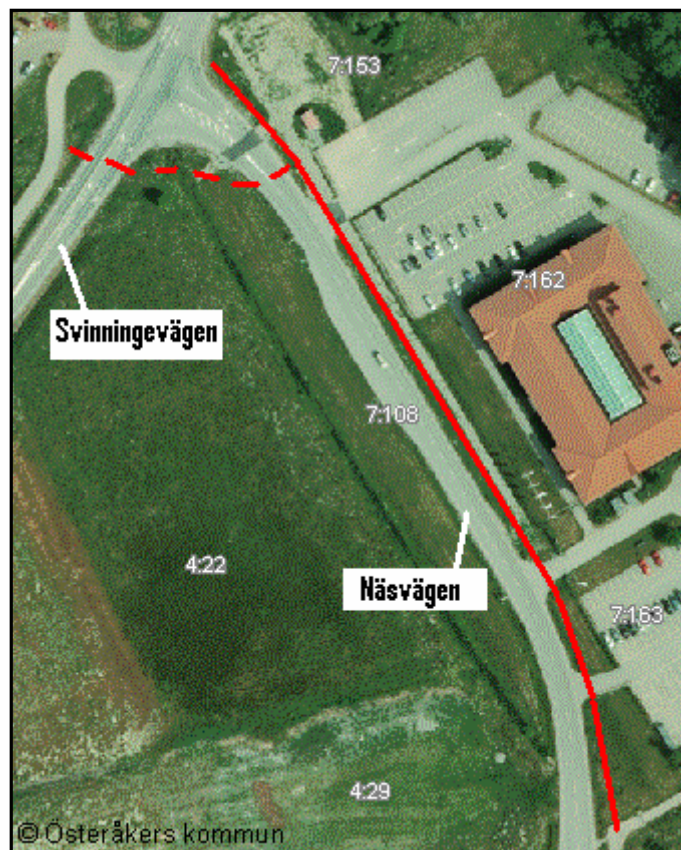
Cykeltråg under järnvägsbron, Stationsvägen.





## Objekt 5

Näsvägen.



## Objekt 6

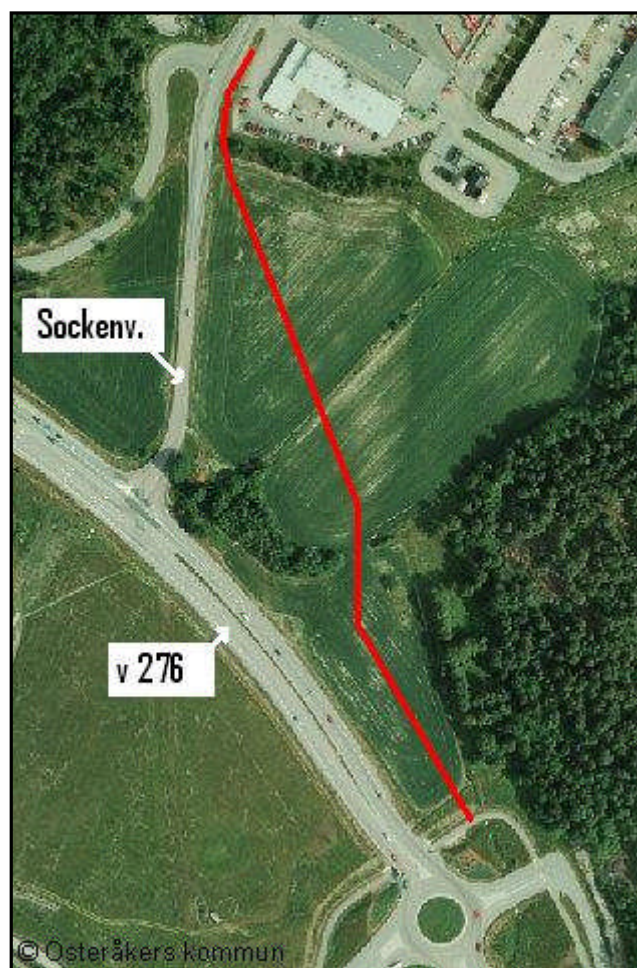
Margretelundsvägen, etapp 1.





## Objekt 7

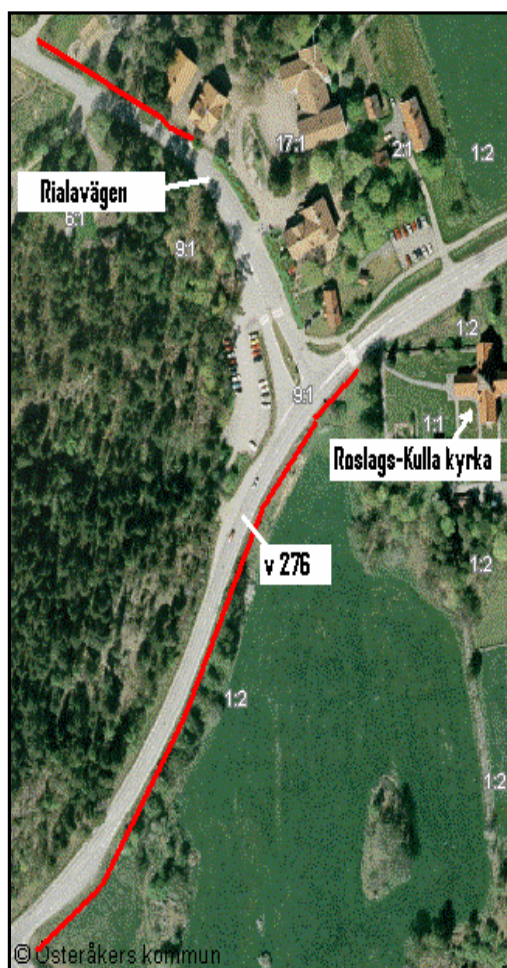
Runö Gårds Norra



Cykelvägen är här endast illustrerad, se detaljplan för mer preciserat läge.

## Objekt 8

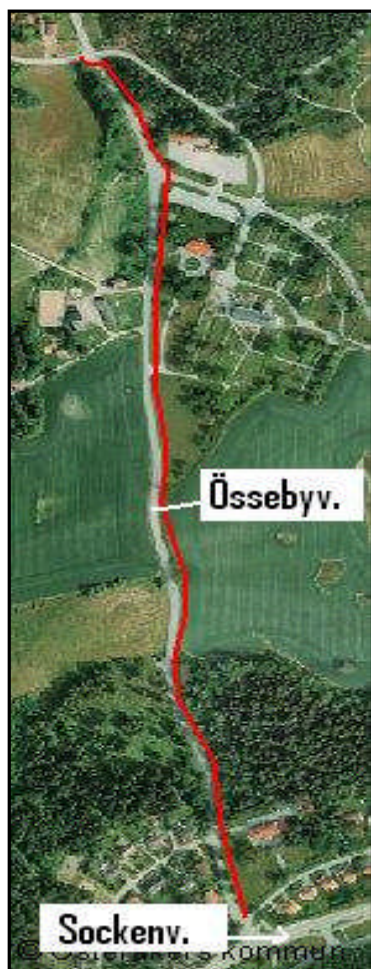
Väg 276 – Rialavägen (Roslags-Kulla)





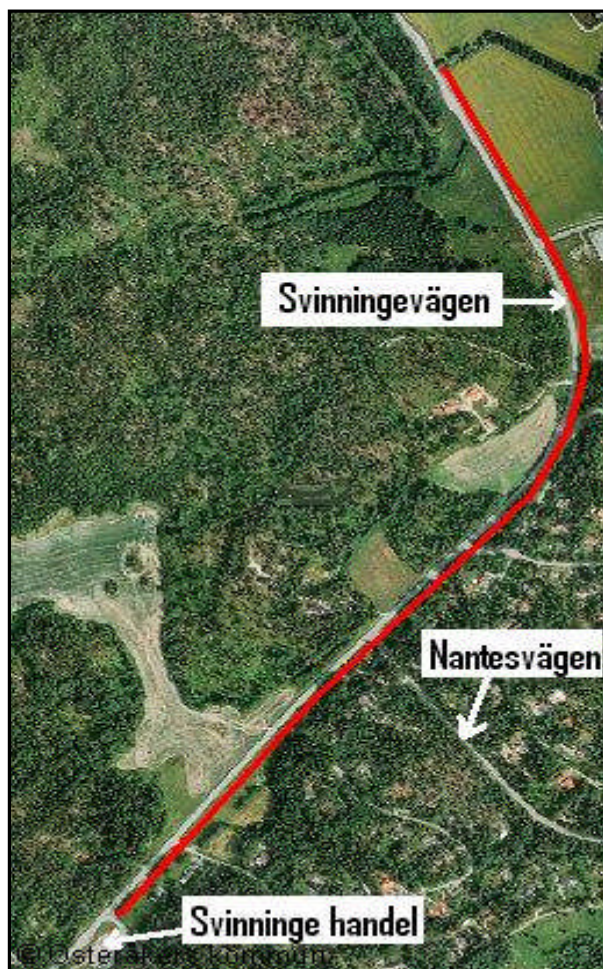
### Objekt 9

Össebyvägen (Sockenv.-Sundtorpsv.)



### Objekt 10

Svinningevägen del:  
Hästängsuddsvägen - infart Svinninge gård.



### Objekt 11

Täljö – Rydbo längs järnvägen





## Objekt 12

Margretelundsvägen, etapp 2



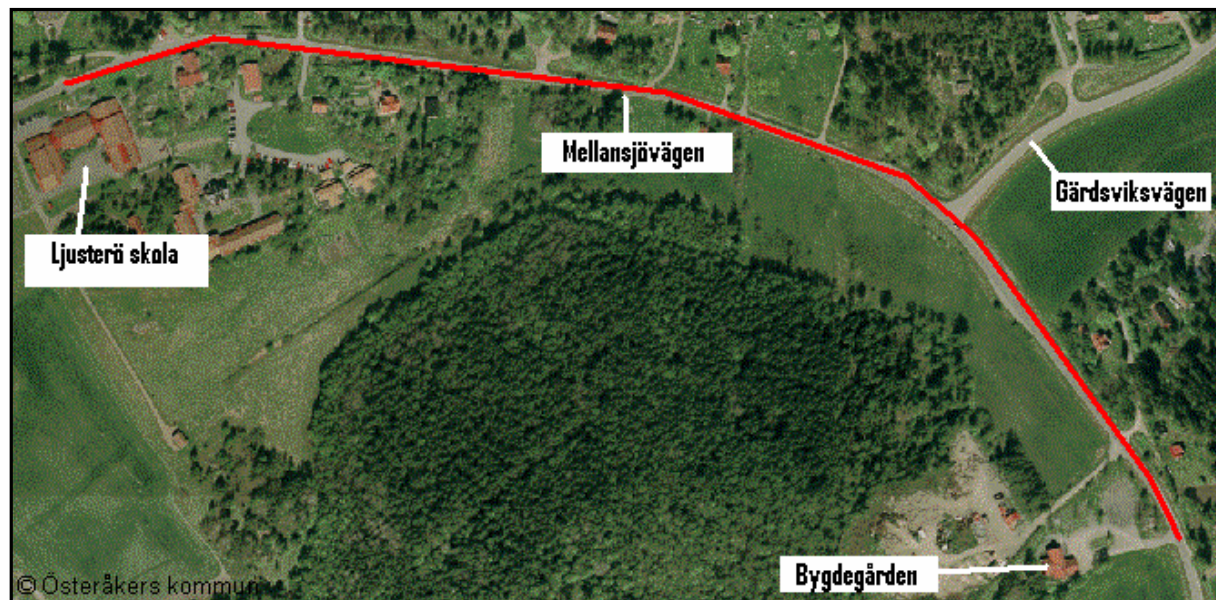
## Objekt 13

Kvisslingbyvägen



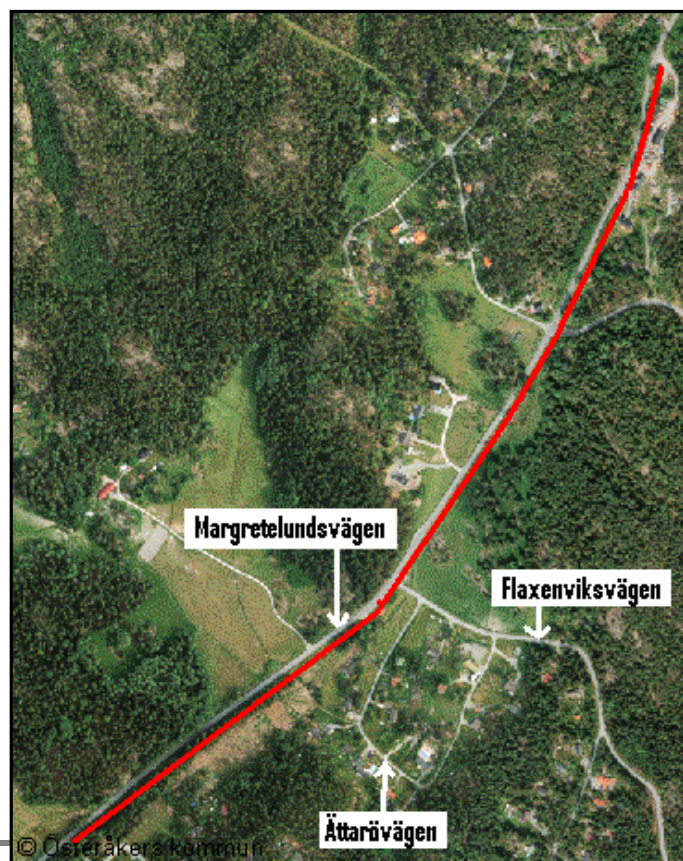
## Objekt 14

Mellansjövägen (del av)



## Objekt 15

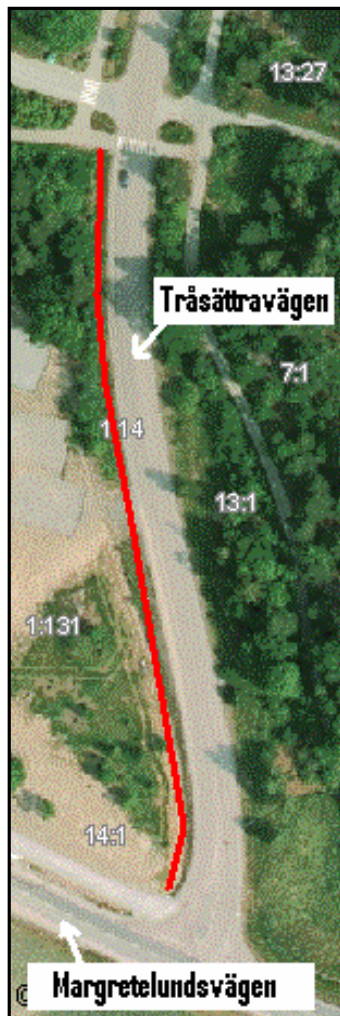
Margretelundsvägen, etapp 3





## Objekt 16

Tråsättravägen  
(Malmstigen - Margretelundsvägen)





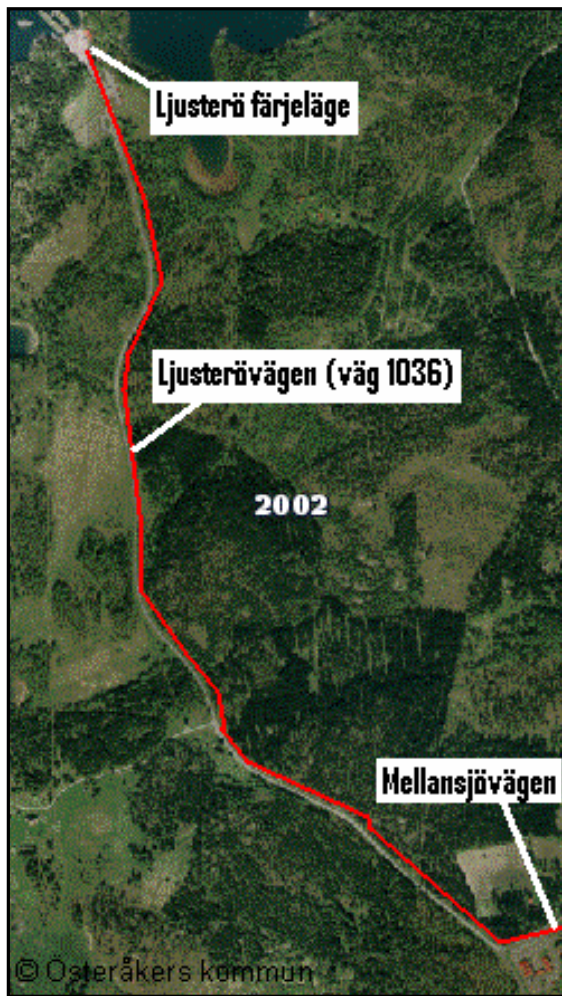
### Objekt 17

Trälhavsvägen



### Objekt 18

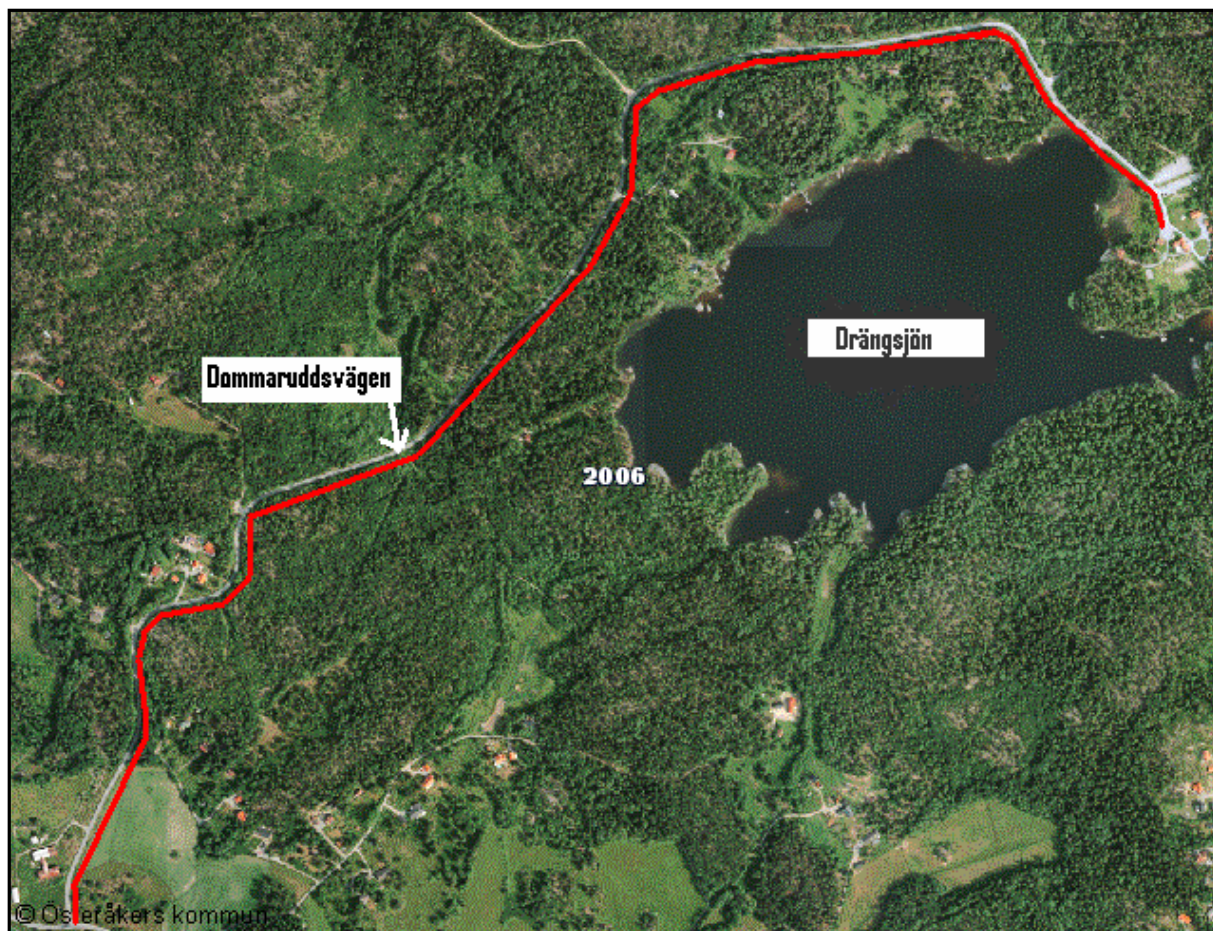
Ljusterövägen (från färjeläget – Mellansjövägen)





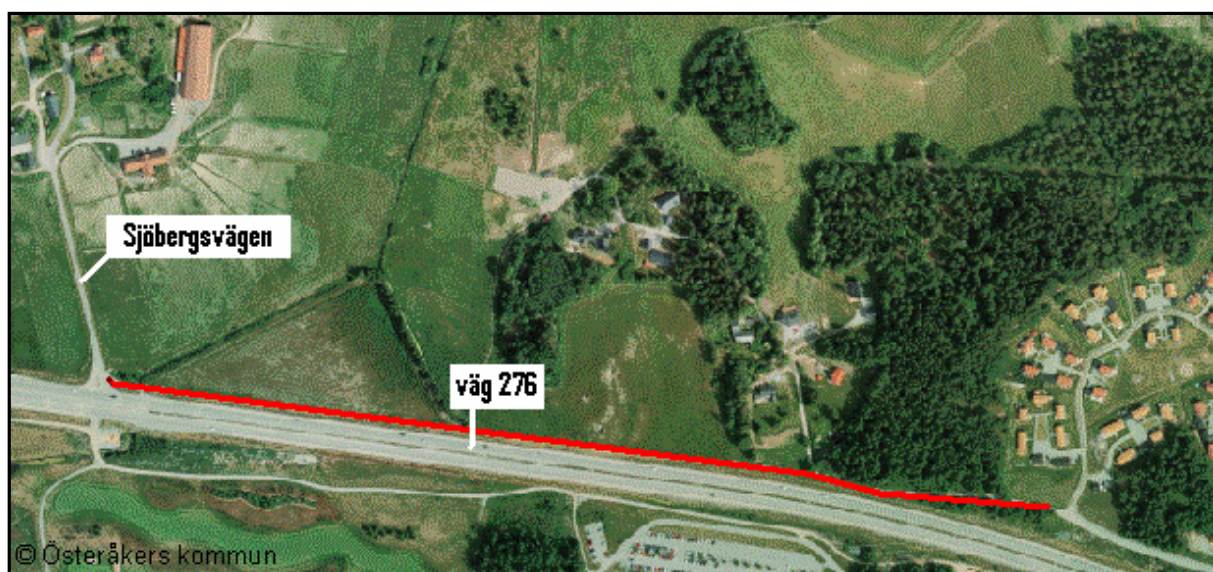
## Objekt 19

Mot Dommarudden



## Objekt 20

Mot Rosenkälla, etapp 1



## Bilaga 3, Förteckning över platser och korsningar som bör åtgärdas

Detaljutförningen av gång- och cykelvägarna är mycket viktigt för cyklisterna. Smidiga övergångar mellan olika länkar i nätet, korsningspunkter, nollade kantstenar, tydlighet genom målning och vägvisning är exempel på vad det är viktigt. Nedan listas ett antal identifierade platser i det befintliga gång- och cykelvägnätet som är prioriterade för någon form av åtgärd. Denna bilaga är ett levande dokument som ska följas upp och revideras varje år.

Plats	Åtgärd	Uppskattad kostnad	Kommentar
Sockenvägen/Prästgårdsvägen	Passage	200 000:-	Refuger, skyltar, målning, breddning av Sockenvägen
Sjökarbyvägen/Sjökarbyskolan	Passage	20 000:-	Nolla kantsten vid bussrefug och trafikljus vid norra trafikljuset
Margretelundsvägen/Stationsvägen	Passage	100 000:-	Vid "industriområdet", upphöjd målad passage, skyltar
Stationsvägen/Västra Jvg-övergången	Passage	15 000:-	Refug, skyltar, målning på Stationsvägen
Luffarbacken/Stationsvägen	Passage	25 000:-	Refuger, skyltar, målning
Rallarvägen/ G/C-väg från Näsvägen	Passage	50 000:-	Upphöjning, skyltar, målning
Hackstavägen/Tegelbruksvägen	Passage	20 000:-	Målning, rivning asfalt – styrning av cyklisterna
Hackstavägen/Storängsvägen	Passage	20 000:-	Skytning, målning
Margretelundsvägen/Söravägen	Passage	15 000:-	Skytning, målning
Rallarvägen	Måla	A-pris: 350:-/st + 10:-/m	Måla cykelmyror och skiljelinje på nuvarande gångbana (gångbana 1 m)
Gamla landsvägen	Måla	A-pris: 350:-/st + 10:-/m	Måla cykelmyror och skiljelinje på nuvarande gångbana (gångbana 1 m)
Solskiftesvägen	Måla	A-pris: 350:-/st + 10:-/m	Måla cykelmyror och skiljelinje på nuvarande gång-/cykelbana (gångbana 1,2 m)
Centralvägen (Hackstav-Sockenv)	Måla	A-pris: 350:-/st + 10:-/m	Måla cykelmyror och skiljelinje på nuvarande gång-/cykelbana (gångbana 1 m)

### Tunnlar

Söralidsvägen/v 276	Måla	A-pris: 10:-/m	Måla skiljelinje och riktningspilar
Söralidsvägen/Högbackavägen	Måla	A-pris: 10:-/m	Måla skiljelinje och riktningspilar
Söralidsvägen/Söravägen	Måla	A-pris: 10:-/m	Måla skiljelinje och riktningspilar
Söralidsvägen/Muskötvägen	Måla	A-pris: 10:-/m	Måla skiljelinje och riktningspilar
Norrgårdsvägen/v 276	Måla	A-pris: 10:-/m	Måla skiljelinje och riktningspilar
Luffarbacken/v 276	Måla	A-pris: 10:-/m	Måla skiljelinje och riktningspilar
Under v 276 vid kanalen	Måla	A-pris: 10:-/m	Måla skiljelinje och riktningspilar
Under v 276 vid Skånstävägen	Måla	A-pris: 10:-/m	Måla skiljelinje och riktningspilar
Träsättravägen x 3	Måla	A-pris: 10:-/m	Måla skiljelinje och riktningspilar



## Bilaga 6.

Redovisning av de större gång- och cykelåtgärder som har genomförts sedan 1996

Byggår	GC-väg
2007-2008	Svinningevägen: Infarten Österåkers golf - Hagbyhöjden
2007-2008	Sockenvägen: Sandkilsvägen - G:a Landsvägen
2007	Solskiftesvägen: Sjökarbyvägen - gc-väg Solskiftesskolan
2006-2007	Isättravägen etapp 2: Översättravägen - Isättraviksvägen
2005-2006	Isättravägen etapp 1: väg 276 - Översättravägen
2006	Norrgårdsvägen etapp 2: Malvavägen - Hackstavägen/sporthallen
2005	Norrgårdsvägen etapp 1: väg 276 - Malvavägen
2005	Näsvägen: Sågvägen -John Bauer gymnasium
2004	Båthamnsvägen: Österskärsvägen - Sågvägen
2004	Trälhavsrondellen: Margretelundsvägen -Trälhavsvägen
2004	Rallarvägen: Svinningevägen – fastighet Runö 7:86
2004	Svinningevägen: Strömfallsvägen - infart Österåkers golf, inkl tunnel under väg 276
2003	Sockenvägen etapp 3: Åkerstorpsvägen - Centralvägen
2003	G:a Landsvägen: Sockenvägen - Säby
2003	Österskärsvägen: Tunavägen - S:a Åsvägen
2002	Sockenvägen etapp 2: Össebyvägen - Vattenverksvägen
2001	Sockenvägen etpp 1: Båtstorpsvägen - Össebyvägen
2000	väg 276: Skånsta N:a hållplats - Isättravägen
1997-1998	Österskärsvägen: Generalsvägen -Mikaelsvägen