

# Cykelhandlingsplan 2021

Titel: Cykelhandlingsplan 2021

Projektledare: Peter Brisman

Östra Madenvägen 4 · 172 92 Sundbyberg

08-706 80 00 · [info@sundbyberg.se](mailto:info@sundbyberg.se) · [www.sundbyberg.se](http://www.sundbyberg.se)

# Innehåll

<b>1</b>	<b>Inledning</b>	<b>5</b>
1.1	Bakgrund	5
1.2	Avgränsningar	6
1.3	Beslutsprocess för investeringsprojekt	6
1.4	Användning	7
<b>2</b>	<b>Nyttan med cykling</b>	<b>8</b>
2.1	Cykelns roll i transportsystemet	8
2.2	Cykling och folkhälsa	8
2.3	Cykling och miljö	9
2.4	Cykling för alla	10
<b>3</b>	<b>Nuläge</b>	<b>11</b>
3.1	Cykling i staden	11
3.2	Cykelnätet	12
3.3	Cykelparkering, service och lånecykelsystem	16
3.4	Trafiksäkerhet och arbete med andra trafikslag	17
<b>4</b>	<b>Investeringsobjekt</b>	<b>18</b>
4.1	Behovsanalys och prioritering	18
4.2	Planerat investeringsarbete 2019 - 2022	21
<b>5</b>	<b>Övriga cykelaktiviteter</b>	<b>24</b>
5.1	Samverkan	24
5.2	Beteendepåverkande åtgärder	25
5.3	Cykeltrafik under genomförandeskede	25
5.4	Drift och underhåll	25
<b>6</b>	<b>Uppföljning</b>	<b>29</b>
6.1	Stadsövergripande uppföljning	29
6.2	Projekt- eller åtgärdsspecifik uppföljning	29
<b>7</b>	<b>Referenser</b>	<b>30</b>
<b>8</b>	<b>Begreppslista</b>	<b>31</b>
<b>9</b>	<b>Bilagor</b>	<b>34</b>
9.1	Bilaga 1-Handledning för hantering av cykeltrafik under genomförandeskede	34



# 1 Inledning

Sundbybergs stad har som ett led i att förbättra arbetet med cykeltrafik tagit fram denna handlingsplan. Handlingsplanen är ett planeringsdokument för Samhällsbyggnads- och serviceförvaltningen såväl som en informationskanal som visar vilka åtgärder staden planerar att genomföra för nästkommande år samt en treårsplan med identifierade behov. Ytterligare ett syfte med handlingsplanen är att tydliggöra hur prioriteringar görs och vad som planeras. Därutöver möjliggörs samordning på flera plan.

Sundbybergs stads målbild är att 20 % av alla vardagsresor som genomförs av boende i kommunen år 2030 ska ske med cykel. År 2019 var den andelen 12 %. För att lyckas med ökningen krävs en strukturerad planering med satsningar på cykel, såväl infrastruktur som beteendepåverkan.

## 1.1 Bakgrund

### 1.1.1 Styrdokument

Sundbybergs stad har tydliga ställningstaganden för ett hållbart resande där resor till fots, med cykel och kollektivtrafik prioriteras. Prioriteringen gäller exempelvis tillgänglighet, ytanspråk och framkomlighet i gaturummet. Detta definieras i policy för hållbart resande, översiktsplan och mobilitetsprogram. Mobilitetsprogrammet anger strategier för att nå ett hållbart resande samt visar på behov av utvecklad infrastruktur. För att komma vidare i arbetet krävs handlingsplaner som går in på djupet och definierar åtgärder. Denna handlingsplan avser stadens fortsatta arbete med cykel. Handlingsplanerna bygger på ställningstaganden i styrande dokument och behöver inte antas politiskt.

I stadens mobilitetsprogram pekas sex strategier för cykeltrafiken och cykelparkeringar i staden ut:

- Stadens cykelnät ska vara sammanhängande.
- Cykelbanor ska vara framkomliga och av hög kvalitet.
- Cykelvägar ska vara trafiksäkra.
- Staden ska erbjuda god service för cyklister.
- Cykelparkeringar ska finnas vid målpunkter och vara av hög standard.
- Cykelparkering ska ges högre prioritet än parkering för bil.

Detta innebär att cykelnätet ska vara gent och utan barriärer. Nätet ska sammanhängande förbinda målpunkter och stadsdelar inom staden och angränsande kommuner. Det ska dimensioneras för hög kapacitet avseende befintliga och framtida resandeströmmar baserat på målstyrd planering. Att det finns offentliga cykelpumpar och servicestationer kan även det bidra till att det blir lättare att välja cykeln som färdmedel. Cykelparkering ska finnas vid målpunkter och bytespunkter för kollektivtrafik samt vara av hög standard. Det ska finnas cykelparkeringar i närmare anslutning till målpunkten än parkering för bil. Vid brist på utrymme för parkering ska cykelparkering prioriteras.

## 1.2 Avgränsningar

Alla åtgärder som berör cykeltrafik hanteras inte i denna handlingsplan. I huvudsak är det investeringsaktiviteter på allmän platsmark som hanteras i detta dokument, men även typåtgärder inom drift och mobility management redovisas för att ge en bredare bild av hur arbetet med cykeltrafik planeras, se Tabell 1.

Utöver det cykeltrafikarbete som Samhällsbyggnads- och serviceförvaltningen bedriver finns privata företag, kommunala bolag, andra myndigheter och andra kommunala förvaltningar i staden som bedriver arbete för cykling samt olika externa organisationer.

Tabell 1 Avgränsning för cykelhandlingsplanen.

	Infrastruktur	Servicefunktioner	Drift och underhåll	Mobility management
<b>Budgettyp</b>	Investeringsprojekt	Investeringsprojekt	Driftbudget	Driftbudget
<b>Hantering i handlingsplan</b>	Planeras och redovisas *	Planeras och redovisas *	Övergripande redovisning	Övergripande redovisning
<b>Exempel på åtgärder</b>	Ny cykelbana, bredare cykelbana	Ny cykelparkering, förbättrad cykelparkering, ny cykelpump, ny vägvisning	Snöröjning, Sandsopning, målning av linjer, beskärning av växtlighet som skymmer sikt	Information om cykling i staden, kampanjer

\* För stadsutvecklingsprojekten (stora exploateringsprojekt, ofta förkortat "STUP") planeras cykelåtgärder inom respektive projekt då dessa projekt pågår under lång tid. Därför redovisas endast planeringen för dessa områden översiktligt.

## 1.3 Beslutsprocess för investeringsprojekt

Arbetet med planering av cykeltrafik förhåller sig förutom till Mobilitetsprogrammet även till flera andra styrdokument. De styrdokument som reglerar hur beslut och ekonomi hanteras är främst:

- *"Sundbybergs stads styrmodell med principer för planering, uppföljning och ekonomistyrning"*
- *"Principer för större investeringar"*
- *"Principer för mindre investeringar"*

Dessa dokument reglerar bland annat vilka typer av beslut som behöver föregå en investering. Denna handlingsplan är ett redovisande dokument (planeringsdokument) där besluten om att genomföra investeringar sker utanför handlingsplanen.

Sundbybergs stad har en budgetprocess där budget sätts årsvis med en plan för kommande två år. Denna handlingsplan kommer att på samma vis redovisa innevarande år med en högre detaljeringsgrad än de två efterkommande åren. Omfattningen av åtgärder som redovisas som planerade är beroende av den budget som har satts av stadens politiker och

planeringen kan därför komma att ändras under året beroende på om budget eller andra förutsättningar förändras såsom att ett nytt prioriterat behov uppstår.

## 1.4 Användning

Cykelhandlingsplanen är avsett som ett planeringsdokument för Stadsmiljö- och serviceförvaltningens arbete med cykeltrafik främst rörande investeringar utanför stadsutvecklingsprojekt. Intressenter och användare av handlingsplanen kommer dock att vara fler och användningsområdena bredare, se Tabell 2.

Tabell 2, Användningsområde och målgrupper

Användningssätt	Målgrupper
<b>Planering av cykelinvesteringar</b>	Projektmedlemmar i mindre och mellanstora investeringsprojekt i staden.
<b>Stöd för samordning</b>	Arbetar med små och stora investeringsprojekt i staden, detaljplanearbete, exploateringsprojekt, planering på kommunala bolag, kultur- och fritidsverksamhet samt andra kommuner.
<b>Information (om hur arbetet med cykeltrafik går till och vad som planeras)</b>	Kommuninvånare, arbetsplatser, skolverksamhet, politiker, intresseorganisationer

## 2 Nyttan med cykling

Möjliga positiva effekter av arbete med cykling är restidsvinster och ökad tillgänglighet, positiva effekter för klimatet, stadsmiljön, förbättrad folkhälsa och att ett mer jämlikt transportsystem skapas. Detta kapitel syftar till att ge bakgrunden till hur cykling påverkar dessa områden. Enligt en rapport från 2013 av WSP om den samhällsekonomiska vinsten av den regionala cykelplanen, är nettovinsten stor. Att bygga ut det regionala cykelnätet ger en avkastning på 13 – 22 kr per investerad krona.<sup>1</sup>

Ett sammanhängande cykeltransportsystem och ett systematiskt arbete är enligt studier viktiga faktorer för att uppnå ökad cykling. Det är också viktigt att åtgärdsplaneringen utgår från att erhålla enhetliga funktionsnivåer (till exempel att alla cykelparkeringar ska ha möjlighet till ramlåsning) och att motsvara brukarnas förväntningar.<sup>2</sup> Andelen resor som genomförs med cykel påverkas också av cykelns attraktivitet relativt andra trafikslag. Därför påverkas andelen cykelresor också till exempel av:

- Parkering (utbud av cykelparkering och utbud samt prissättning av bilparkering)
- Drift och underhåll av cykelinfrastruktur
- Beteendepåverkande åtgärder

### 2.1 Cykelns roll i transportsystemet

Cykel är ett yteffektivt och kapacitetsstarkt färdmedel. Om fler trafikanter väljer att resa med cykel istället för att resa kollektivt eller med bil minskar trängseln i dessa transportsystem och framkomligheten kan förbättras för alla trafikslag. I stadsmiljö har cykeln som transportmedel god framkomlighet och kan i vissa fall vara ett lika snabbt eller snabbare alternativ jämfört med att åka bil.

Cykeltrafiken har god tillförlitlighet jämfört med motorfordonstrafik och kollektivtrafik då man som cyklist inte riskerar att drabbas av köer eller förseningar. Att resa med cykel ger också trafikanten flexibilitet i sitt val av resrutt och gör det möjligt att resa hela vägen från start till målpunkt.

### 2.2 Cykling och folkhälsa

På senare år har flera forskningsrapporter pekat på samband mellan cykling och folkhälsa. Cykling utan motorassistans är tillsammans med gång det färd sätt som i högst grad bidrar till fysisk aktivitet hos trafikanten. Men även el-cyklister får motion då de tenderar att cykla längre sträckor.

Forskning visar att fysisk aktivitet, exempelvis gång och cykling, motverkar en rad olika sjukdomar och förtida dödlighet. Hjärtkärlsjukdomar, högt blodtryck, stroke och diabetes är några exempel på sådana sjukdomar.

I WHO:s<sup>3</sup> definition av hälsa ingår även välbefinnande (Trafikverket 2012). En individs nivå av välbefinnande kan vara låg även om individen är till synes helt frisk. För att cykling

<sup>1</sup> Samhällsekonomisk bedömning av granskningshandling till regional cykelplan för Stockholms län. 2013 WSP Analys & Strategi

<sup>2</sup> VTI 2018, "Effektsamband mellan infrastruktur och cykling"

<sup>3</sup> WHO, World Health Organization



ska bidra fullt ut till ökad folkhälsa bör färdvägsmiljöer utformas så att de både stimulerar till ökat cyklande och bidrar till högt välbefinnande under tiden som cykelresan pågår.

Forskningen visar tydligt att det finns anledning att öka cyklandet ur folkhälsosynpunkt. Gång och cykling kan sägas utgöra basen i en rörelsepyramid som kan bidra till ökad folkhälsa, se Figur 1.<sup>4</sup> Det motiverar stora satsningar inom transportsektorn för att skapa säkra, trygga och attraktiva färdvägsmiljöer för fotgängare och cyklister, i enlighet med riksdagens transportpolitiska mål.



Figur 1, Rörelsepyramid för ökad folkhälsa. En visualisering av prioriterade rörelseformer i ett folkhälsoperspektiv.

Endast några få procent av Sveriges nuvarande befolkning når upp till de minimala nivåerna av hälsofrämjande fysisk aktivitet. Många vill vara mer fysiskt aktiva men tidsbrist uppges ofta vara ett hinder för detta. Genom gång och cykling kan fysisk aktivitet utföras samtidigt som nödvändiga vardagsresor görs, vilket är en fördel för dem som har svårt att reservera tid i vardagen för fysisk aktivitet.

Det finns även ett ekonomiskt perspektiv på ökad folkhälsa till följd av aktiva transporter. En studie i Stockholm visade att om drygt 110 000 korta arbetsresor med bil skulle överföras till cykelresor skulle det kunna leda till vinster om flera miljarder kronor per år.<sup>5</sup>

### 2.3 Cykling och miljö

Cykling är både ett resurseffektivt och ekonomiskt effektivt trafikslag som relativt sett andra trafikslag har liten miljöpåverkan. Cykling vid användandet har mycket låga utsläpp jämfört med till exempel biltrafik men är även mer tidseffektivt än till exempel gångtrafik. Ökad cykeltrafik som andel av persontransporterna kan vara en del i att minska utsläpp både lokalt och globalt. Utsläppen från biltrafiken har utöver de omdiskuterade globala klimateffekterna lokal påverkan med exempelvis partiklar, NO<sub>x</sub> och cancerogena ämnen. Utöver utsläpp har cykeltrafik också jämfört med bil- och busstrafik lägre bullerpåverkan. Genom cykeltrafikens potential för korta resor i stads- och stadsnära miljöer kan

<sup>4</sup> Trafikverket, Peter Schantz (2016) Om gång och cykling, hälsa och en hållbar utveckling

<sup>5</sup> Trafikverket, Peter Schantz (2016) Om gång och cykling, hälsa och en hållbar utveckling

cykeltrafik i viss mån ersätta bilresor i dessa miljöer och bidra till förbättrad miljö och livsmiljö för människan i takt med att fler och fler bor i städer.

## 2.4 Cykling för alla

Cyklister är en grupp olika individer. Cyklisternas egenskaper (hälsotillstånd, funktionsförmåga, ålder, kön) kan variera stort. Även cykelresans ändamål och typ av fordon kan variera. Dessa olika faktorer kan påverka cyklistens/cykelns utrymmesbehov. Därför är kunskap om de olika behoven viktigt vid utformning av cykelinfrastruktur.

Cyklister är ofta kategoriserade utifrån demografiska faktorer (ålder, kön, inkomst, utbildningsnivå, civilstånd, familjestatus etc.) och geografiska faktorer (var man bor, till exempel i storstadsregioner). Det är även vanligt att skilja på män och kvinnor som cyklister men skillnaden mellan könen är liten. Tidigare studier har däremot visat att det finns skillnader mellan olika åldersgrupper. Cykling är, enligt resvaneundersökningar, vanligare bland yngre men avtar med stigande ålder bland äldre.<sup>6</sup>

Cykel som färdmedel skiljer sig mellan olika grupper i staden. Enligt den resvaneundersökning Sundbyberg stad genomförde bland stadens invånare 2019, är cykeln som färdmedel mest vanlig bland vuxna i åldern 40-64 år, motsvarande 15 % av deras resor är cykelresor. För unga i åldersgruppen 15-24 år mycket är motsvarande siffra 14 %, och för äldre i åldersgruppen 65-84 år, 4 %.

För att cykling ska vara tillgängligt för alla är det viktigt att ta hänsyn till cyklarnas utrymmesbehov samt cyklisternas olika hastighet. Olika typer av cyklar kräver olika utformning av infrastruktur, exempelvis behöver lastcyklar och handcyklar större utrymme än standardcyklar. Hastigheten för de flesta cyklister är mellan 15 och 25 km/h på planmark, medan några få cyklar snabbare än 30 km/h.

När det gäller trafiksäkerhet är barn och äldre speciellt utsatta. Barn har begränsad förmåga att tolka det som sker i trafiken och svårt att bedöma hastigheter, tidsluckor och gör därmed felbedömningar. Äldre är också speciellt utsatta som oskyddade trafikanter och är den grupp som drabbas mest av alla trafikanter i de fall de blir inblandade i trafikolyckor. Detta beror bl.a. på den äldre kroppens ökade skörhet.<sup>7</sup>

Olycksrisk bland utrikesfödda är betydligt högre än för svenskfödda i trafiken. Det kan ha att göra med att bara en liten del av utlandsfödda får utbildning i trafiksäkerhet och trafikregler när de kommer till Sverige.<sup>8</sup> Många kommer från länder där cykling inte är lika vanligt som i Sverige och vissa har inte lärt sig att cykla. En del av integrationen kan därför vara att erbjuda cykelkurser för vuxna.

---

<sup>6</sup> Trivector Traffic (2014), Olika cyklister på samma vägar - Trafiksäkerhetsaspekter av en växande och mer varierad skara cyklister

<sup>7</sup> SKL och Trafikverket (2013), Trafiksäkra staden – Handbok för ett målinriktat kommunalt trafiksäkerhetsprogram.

<sup>8</sup> Ibid

## 3 Nuläge

### 3.1 Cykling i staden

Sundbybergs stad tar årligen fram ett cykelbokslut som publiceras på stadens hemsida. Det redovisar genomförda åtgärder och status på cykelarbetet i staden under det gångna året.

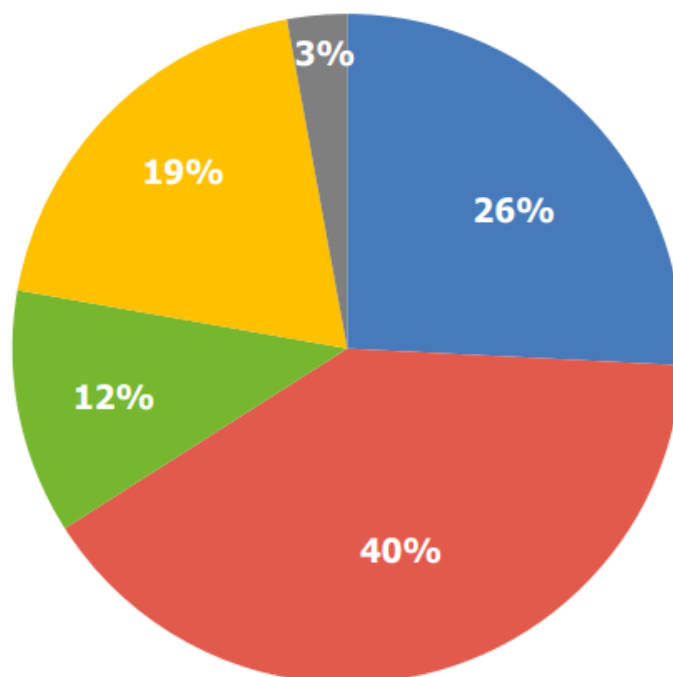
Under 2016 och 2019 genomförde Sundbybergs stad en resvaneundersökning (RVU) som en del i stadens arbete med hållbart resande. Syftet med undersökningen var att kartlägga hur Sundbybergsbornas faktiska resande såg ut en vanlig vardag på våren. Vilken typ av resor gjordes, vilka färdmedel användes och hur såg tillgången till cykel och bil ut?

Resvaneundersökningen 2019 visade bland annat att:

- Jämfört mot 2016 minskade andelen resor med kollektivtrafik och bil till förmån för gång och cykel.
- Antal resor i åldrarna 15 - 84 är ca 96 000 per dag.
- Cykling är vanligast bland de som bor i villa

Färdmedelsfördelningen i kommunen visar att kollektiva färdmedel är dominerande under vardagar och används i 40 procent av resorna, se Figur 2. Näst vanligast är bil som används i 26 procent av resorna. Vidare görs fler resor till fots, 19 procent, än med cykel som motsvarar 12 procent.

■ Bil ■ Kollektivt ■ Cykel ■ Gång ■ Övrigt



Figur 2, Färdmedelsfördelning enligt RVU 2019.

Staden genomför även årliga manuella mätningar. Dessa mätningar genomförs 07-09 och 17-18 under två dagar i september. I jämförelse med 2019 har 2020 års maxtimme

minskat, i kontrast till de automatiska räkningarna alltså. Sådant kan bero på till exempel störande vägarbeten eller att folk jobbar hemma i större utsträckning. De automatiska räkningarna som mäter över hela året får i det här fallet antas en mer rättvis bild av cykelutvecklingen.

## 3.2 Cykelnätet

Cykelnätet inom Sundbyberg ska både binda samman olika stadsdelar och ge möjlighet att nå omkringliggande kommuner. Cykelnätet består av både cykelbanor och cykling i blandtrafik och kan delas in i huvudcykelnät, lokalnät och regionala cykelstråk, se **Fel! Hittar inte referensälla..**

Huvudcykelnätet är främst anpassat för cykelresor som sträcker sig över längre avstånd inom staden eller till och från målpunkter i kringliggande kommuner. Nätet binder ihop olika stadsdelar samtidigt som det skapar kopplingar till viktiga målpunkter som till exempel arbetsplatsområden, stadsdelcentra, kollektivtrafikknutpunkter, större fritidsanläggningar och gymnasieskolor.

I den regionala cykelplanen för Stockholms län pekas regionala cykelstråk ut.<sup>9</sup> De regionala stråken förbinder länets kommuner och syftar till att skapa goda förutsättningar för arbetspendling. Fyra regionala stråk löper genom Sundbybergs stad (se numrering i figur 3):

1. Bällstastråket
2. Hjulsta-Bergshamrastråket
3. Kymlingestråket
4. Sundbybergsstråket

Lokalcykelnätet är främst anpassat för kortare cykelresor inom en stadsdel eller inom staden. Viktiga målpunkter kan till exempel vara fritidsområden och idrottsplatser, grundskolor och lokal service.

I december 2020 fanns 45 500 meter cykelbana på kommunal mark och på Fastighets AB Förvaltarens mark vilket motsvarar 0,90 meter per invånare.

En inventering av cykelvägnätet 2016 visade att standarden på nätet är funktionell men har brister. De främsta bristerna utgörs av smala cykelbanor, mindre säkra korsningar avseende utformning och skydd sikt samt fasta sidohinder exempelvis i form av stolpar, se Tabell 3.

Vid fritids-, kultur-, förskole- och skolverksamheter i stadens regi samt privat regi varierar kvaliteten och tillgången på både cykelinfrastrukturanslutningar och cykelparkering. Vissa verksamheter har god tillgång till cykelparkering på den egna fastigheten medan det fortfarande finns många verksamheter som helt eller delvis saknar cykelparkering trots unga målgrupper där cykling är ett viktigt transportsätt.

---

<sup>9</sup> Trafikverket et al (2014), Regional cykelplan för Stockholms län 2014-2030

Tabell 3, Uppföljning av inventering 2016.

Identifierade brister inventering 2016	Status på arbetet 2020
<b>Underdimensionerade cykelbanor</b>	Nya cykelbanor anläggs med en högre standard
<b>Bristande kontinuitet/saknade länkar</b>	Flera saknade länkar har åtgärdats sedan 2016
<b>Bristfällig korsningsutformning</b>	Åtgärdas dels som investeringsprojekt för cykel och dels tillsammans med åtgärder för övriga trafikslag.
<b>Fasta sidohinder (exempelvis stolpar och elskåp)</b>	Enkelt avhjälpta sidohinder har åtgärdats i de flesta stadsdelarna
<b>Vegetation (på stadens mark)</b>	Åtgärdas löpande. Rutiner för siktröjning har uppdaterats.

För att kunna bryta ner behoven i staden för lokal cykling, cykling mellan stadsdelar och regionalt nät har nuläget på cykelinfrastrukturen i staden bedömts för respektive stadsdel.

Bedömningen görs utifrån hur cykelnätet ser ut inom stadsdelen och hur väl det ansluter till närliggande stadsdelar och till det regionala cykelvägnätet. Bedömningen utgår från stadsdelarnas olika förutsättningar och stadsplaneringshistoriska ursprung.

### Brotorp

- Cykling i blandtrafik med ett fåtal korta cykelbanor som kopplar gator på ett sätt som delvis ger cykeltrafik genare färdväg jämfört med biltrafik.
- Kopplingar till de närliggande stadsdelarna Hallonbergen, Ursvik och Järvastaden (i Solna) finns med cykelbanor.
- Längs Enköpingsvägen passerar det regionala cykelstråket Hjulsta-Bergshamrastråket som kopplar vidare till Solna och Stockholm samt Sundbybergs huvudcykelnät. Från Brotorp nås stråket via cykling i blandtrafik under Enköpingsvägen.

## Centrala Sundbyberg

- Icke sammanhängande cykelbanor finns på flera platser i stadsdelen. Cykling sker till stor utsträckning i blandtrafik längs gator med parkerade bilar och vissa fall även busstrafik. Järnvägen utgör en barriär ända tills nya stadskärnan är klar.
- Centrala Sundbyberg omgärdas av cykelbanor på Tulegatan, Landsvägen, Ekensbergsvägen (frånsett Ekensbergsbron där cykelbana saknas) och Ursviksvägen som kopplar vidare till Lilla Alby, Storskogen, Duvbo och vidare.
- Det regionala cykelstråket Sundbybergsstråket löper längs Tulegatan från kommungränsen med Solna till Ursviksvägen och vidare mot Rissne. Cykelbana längs Vackra vägen förbinder centrala Sundbyberg med Hallonbergen och Ör, och ger en koppling till det regionala cykelstråket Hjulsta-Bergshamrastråket samt huvudcykelnätet. I södra delen av stadsdelen finns det regionala cykelstråket Bällstastråket som följer Landsvägen från Bällsta bro till Ekensbergsvägen och kopplar vidare till Solna och Stockholm. På delar av stråket genom staden sker cykling i blandtrafik.

## Duvbo

- Cykling sker främst i blandtrafik.
- Det omkringliggande nätet ger kopplingar till Rissne, Hallonbergen, Ör och Centrala Sundbyberg.
- Det regionala cykelstråket Sundbybergsstråket på Tulegatan, Ursviksvägen och Kyrkogårdsvägen ger förutsättningar för resande vidare på regionalt nät och huvudcykelnät.

## Hallonbergen

- Cykelvägnätet i Hallonbergen är relativt tätt jämfört med andra stadsdelar men är ursprungligen byggt som ett gemensamt gång- och cykelvägnät vilket innebär att standarden är låg ur ett cykelperspektiv, till exempel finns tvära kurvor och höjder som försvårar för cykeltrafiken. Fastighets AB Förvaltaren äger och ansvarar för drift och underhåll av stora delar av cykelbanorna i Hallonbergen.
- Kopplingar till de närliggande stadsdelarna Rissne, Brotorp, Ör, Centrala Sundbyberg och Duvbo finns med cykelbanor.
- Hallonbergen har flera huvudcykelstråk i sin närhet samt det regionala cykelstråket Hjulsta-Bergshamrastråket strax norr om stadsdelen vilket ger förutsättningar för resor vidare på regionalt nät och huvudcykelnät.

## Lilla Alby

- Det lokala cykelnätet är relativt tätt jämfört med övriga stadsdelar.
- Kopplingar till centrala Sundbyberg finns men till närliggande stadsdelar i Solna och Stockholm (Solna strand och Mariehäll) saknas vissa anslutningar.

- Det regionala cykelstråket Bällstastråket som följer Landsvägen från Bällsta bro till Ekenbergsvägen och kopplar vidare till Solna och Stockholm. På delar av stråket genom staden sker cykling i blandtrafik.

### Lilla Ursvik

- Cykling sker främst i blandtrafik. Cykelbana finns längs Enköpingsvägen i södra delen av stadsdelen.
- På Ursviksvägen planeras stadens första bygdeväg att byggas med start i juni 2021. En bygdeväg är en väg med biltrafik i mitten och cykelfält på vardera sida om bilfältet.
- Längs Enköpingsvägen passerar det regionala cykelstråket Hjulsta-Bergshamrastråket som kopplar vidare till Solna och Stockholm samt Sundbybergs huvudcykelnät. Planskild passage under Enköpingsvägen finns.

### Rissne

- Cykelvägnätet i Rissne är relativt tätt jämfört med andra stadsdelar men är ursprungligen byggt som ett gemensamt gång- och cykelvägnät vilket innebär att standarden är låg ur ett cykelperspektiv, till exempel finns tvära kurvor och höjder som försvårar för cykeltrafiken. Fastighets AB Förvaltaren äger och ansvarar för drift och underhåll av stora delar av cykelbanorna i Rissne.
- Kopplingar finns till Hallonbergen, Stora Ursvik, Centrala Sundbyberg och Duvbo.
- De regionala cykelstråken Kymningstråket och Sundbybergsstråket möts i Rissne och ger förutsättningar för resor vidare på regionalt nät och huvudcykelnät.

### Stora Ursvik

- Ett ringnät ramar in stora delar av stadsdelen. Cykling inom stora delar av stadsdelen sker i blandtrafik.
- Koppling finns till cykelbana mot Hallonbergen och Rissne.
- Koppling finns till tre olika regionala cykelstråk: Kymningstråket, Hjulsta-Bergshamrastråket och Sundbybergsstråket.
- Kopplingar till Stockholms stad finns i riktning mot Kista samt i höjd med Enköpingsvägen i riktning mot Rinkeby.

### Storskogen

- Cykling sker främst i blandtrafik.
- Stadsdelen har koppling via cykelbanan på Vackra vägen till både Hallonbergen, Ör och centrala Sundbyberg.

- Via cykelbana på Tulegatan samt cykelfält och cykelbanor i Solna finns koppling till Sundbybergsstråket. Cykelbanan längs Vackra vägen ger även kopplingar vidare till Hjulsta-Bergshamrastråket och huvudcykelnätet.

## Ör

- Cykelbana finns längs med Örsvängen i norra delen av Ör som kompletteras med vissa cykelbanor på fastighetsmark. Örsvängen vid Ör centrum och österut utgör en saknad länk för cykling och är samtidigt både bussgata och skolväg.
- Väl sammanhängande nät med centrala Sundbyberg och Hallonbergen.
- Ör har flera huvudcykelstråk i sin närhet samt Hjulsta-Bergshamrastråket strax norr om stadsdelen som ger förutsättningar för resor vidare på regionalt nät och huvudcykelnät.
- Koppling till Solna stad finns mellan Örsvängen och Sjövägen.

### 3.3 Cykelparkering, service och lånecykelsystem

Generellt finns behov av att förbättra möjligheterna till cykelparkering i staden. I dagsläget kan det vara svårt för cyklister att veta var de kan förvänta sig att det finns cykelparkering. Dessutom är en del av parkeringarna av låg standard och har en felaktig placering. Inventeringar visar att det vid vissa populära målpunkter och flera bytespunkter för kollektivtrafik är hög beläggning vilket visar att antalet cykelparkeringsplatser är för lågt.

Cykelparkering finns vid:

- samtliga tunnelbanestationer
- vissa lokala centrum utöver tunnelbanestationerna
- vissa lekplatser, parker och idrottsplatser
- enstaka busshållplatser

Offentliga cykelpumpar finns nu i stadens regi på åtta platser.

- Sundbybergs torg
- Rissne torg
- Milstensvägen vid Aktivitetsparken
- Kymlingeskolan
- Duvbo tunnelbanestation
- Storskogstorget
- Hallonbergsplan
- Ursviks motionsområde (utöver pump finns verktyg och möjlighet till avspolning under sommarhalvåret)



### 3.4 Trafiksäkerhet och arbete med andra trafikslag

Inom staden bedrivs flera planeringsaktiviteter som syftar till att förbättra trafiksäkerheten. Trafiksäkerhetsarbetet är kommunövergripande och trafikslagsövergripande, och i arbetet med att planera för cykeln är just trafiksäkerhet en central del. Cykeln som färdmedel har även en ledande roll i arbetet med att skapa trygga skolvägar åt stadens barn. Projektet Sund och säker skolväg som startade 2019 syftar till att öka det hållbara resandet till stadens skolor och på så vis minska biltrafiken och öka trafiksäkerheten i skolornas närmiljö. Att öka andelen elever som cyklar till skolan är därmed ett mål vilket staden aktivt arbetar med i samarbete med skolorna. Parallellt med detta pågår under 2020 ett arbete med att ta fram en trafiksäkerhetsstrategi vars främsta syfte är att tydliggöra hur stadens trafiksäkerhetsarbete ska leda till att olycks- och skaderisker minskar i Sundbybergs transportsystem

En del av de behov och åtgärder som identifieras i cykelhandlingsplanen kan sammanfalla med behov och åtgärder som identifierats i någon av de andra aktiviteterna. Planeringen av sådana åtgärder kommer att behöva samordnas och en del av åtgärderna som identifieras i cykelhandlingsplanen kan därför komma att genomföras inom ramen för arbetet med säkra skolvägar eller stadens handlingsplan för trafiksäkerhet. Staden har olika budgetar för olika åtgärds-kategorier. Tabell 4 visar vilken budget en viss typ av åtgärd oftast hamnar under. Om en trafiksäkerhetsåtgärd inte finns med i cykelhandlingsplanen behöver det inte betyda att den inte kommer att genomföras. Den kan istället hanteras inom ramen för någon av de andra pågående aktiviteterna.

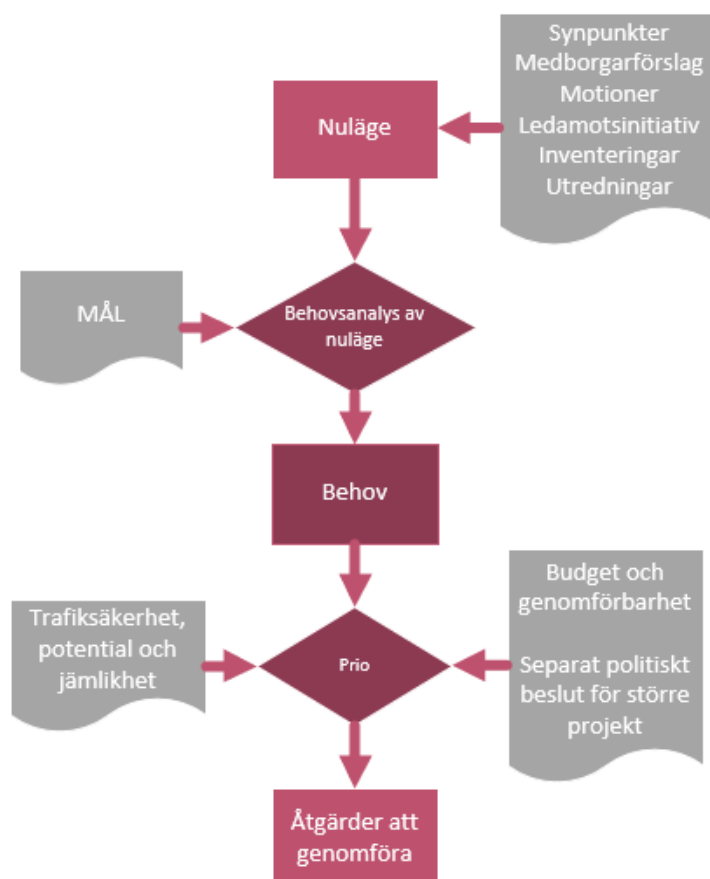
Tabell 4, Grundregel för vilken budget en åtgärd i första hand hamnar på.

Budget	Typ av åtgärd
<b>Cykel</b>	Ny cykelinfrastruktur (större projekt, kräver projektering), förbättrad cykelinfrastruktur samt cykelparkering och service.
<b>Trafiksäkerhet</b>	Sund och säker skolväg, hastighetssäkrande åtgärder och andra trafiksäkerhetshöjande åtgärder oavsett trafikslag.
<b>Gång</b>	Gångbanor, trappor och förbättrad orienterbarhet för gående.
<b>Tillgänglighet</b>	Säkerställa tillgänglighet i den offentliga miljön oavsett funktionsvariationer.
<b>Trimningsåtgärder</b>	Förbättringsåtgärder i befintlig trafikmiljö för att skapa ett effektivare transportsystem oavsett trafikantslag.

## 4 Investeringsobjekt

### 4.1 Behovsanalys och prioritering

För att uppnå ett systematiskt och effektivt arbete med att planera förbättringar i staden för cykelinfrastruktur finns en process (se figur 4) där åtgärdsbehov bearbetas inför att det beslutas vilka åtgärder som genomförs, se Figur 3.



Figur 3 Översiktlig processkarta för hur arbetet med att välja ut åtgärder inom cykelinvesteringsarbetet går till.

Nuläget för cykeltrafiken i staden kartläggs löpande genom inventeringar och övergripande planering. Synpunkter från allmänheten och politiska initiativ är också viktiga för att få en bra bild av nuläget.

För att kunna identifiera behov av åtgärder analyseras nuläget med stöd av de mål som finns i staden. Analysen visar vilka behov och hur omfattande de är.

Behoven sammanställs och för varje verksamhetsår bestäms vilka åtgärder som ska genomföras. Prioriteringen baseras utöver behovet, på budgetramarna som beslutas av politikerna samt på genomförbarheten som innefattar bland annat tid och samordning med andra projekt i staden.

Prioritering mellan åtgärder baseras i huvudsak på:

- Trafiksäkerhetseffekt
  - Val av åtgärder ur ett trafiksäkerhetshöjande perspektiv. Målet är att uppnå bäst effekt i förhållande till investeringskostnad och antal cyklister.
  - Samordning med andra aktiviteter inom staden
- Potential till ökad cykling
  - Pendlingspotential och resmönster
  - Saknade länkar – förbättrad tillgänglighet
  - Förbättrad framkomlighet
  - Upplevd komfort
- Jämlikhetsaspekt – cykling för alla
  - Inkluderande perspektiv
  - Resursfördelning som leder till ett jämlikt transportsystem

Prioriteringen av åtgärder görs utifrån en samlad bedömning av trafiksäkerhet, potential till ökad cykling och ett mer jämlikt trafiksystem. Prioriteringen ska inte ses som en exakt utbyggnadsordning utan avgörs även av genomförbarhet, exploateringar, stadsutvecklingsprojekt, reinvesteringar, samordningsmöjligheter med andra sakområden som till exempel tillgänglighet, trafiksäkerhet, park.

Prioriteringen av åtgärder ska baseras på vilka åtgärder som har störst potential till att öka cykeltrafiken och vilka som har störst effekt på trafiksäkerhet. Åtgärder på sträckor där antalet cyklister är stort eller potentialen att locka nya cyklister är stort bör prioriteras före sträckor där cyklandet och potentialen är lägre. Enligt mobilitetsprogrammet ska åtgärder på det regionala cykelvägnätet och huvudcykelnätet prioriteras framför åtgärder på det lokala nätet vilket är i linje med att genomföra åtgärder där potentialen är som störst. Däremot kan lokala kopplingar vara viktiga för till exempel barns möjligheter att cykla självständigt.

Prioriteringen ska även beakta jämlikhetsaspekter. Åtgärder som leder till ett mer jämlikt transportsystem ska prioriteras. Prioriteringsarbetet ska ta hänsyn till att cykling ska vara inkluderande och tryggt oavsett kön, ålder, bakgrund och funktionsförmåga. För att underlätta och kvalitetssäkra denna process delas cykelbehov upp på behovstyp där liknande behov prioriteras gentemot varandra. Exempel på behovstyper är ny cykelparkering och borttagande av fasta sidohinder samt lokala cykelstråk och huvudcykelstråk. Ytterligare en del i jämlikhetsarbetet är att dela upp nulägesanalysen per stadsdel, vilket dels medför att investeringar kan fördelas rättvist i staden och dels synliggör att det finns olika typer av behov runt om i staden. Planeringen tar hänsyn till att resurser ska fördelas geografisk i kommunen dit behoven av cykelåtgärder är som störst.

#### 4.1.1 Behovsanalys på stadsdelsnivå

En individuell bedömning av hur väl stadsdelarna är sammanlänkade med andra stadsdelar och med regionalt cykelnät samt huvudcykelnät ger möjlighet att hitta brister på systemnivå i stadens cykelnät, se Tabell 5. Samtidigt ger bedömning av cykelnät inom stadsdelen möjlighet att fånga upp behov kring lokal cykling som i sin tur möjliggör att investeringar i förbättrad cykelinfrastruktur får bredare genomslag än enbart arbetspendling (till exempel för barn och unga) och är därmed del i jämlik resursfördelning.

Tabell 5, Sammanfattning av behov på stadsdelsnivå.

Stadsdel	Sammanfattning av behov
<b>Brotorp</b>	Relativt bra nät både lokalt och vidare men kopplingen under Enköpingsvägen till Hjulsta-Bergshamrastråket är en saknad länk.
<b>Centrala Sundbyberg</b>	De lokala kopplingarna är få då det inte finns något sammanhängande nät och det är relativt långt mellan de omkringliggande cykelvägarna. Kopplingarna till och från stadsdelen är relativt bra med undantag för kortare bitar i blandtrafik.
<b>Duvbo</b>	Kan finnas vissa behov av att skapa sammanhängande lokalt nät för barn eller cykelkoppling längs Karlavägen som är bussgata.
<b>Hallonbergen</b>	Främsta behoven är att se över standarden och genheten.
<b>Lilla Alby</b>	Då cykelbanorna har byggts ut på senare tid är det främst saknade kopplingar till andra stadsdelar som idag är i blandtrafik som behöver åtgärdas.
<b>Lilla Ursvik</b>	Cyklingen längs Ursviksvägen är i behov av förbättring.
<b>Rissne</b>	Förbättringar av cyklingen genom, från och till Rissne är planerade inom Stadsutvecklingsprojektet och Tvärbanan. Vissa åtgärder såsom cykelbana längs Rissneleden i söder är redan under produktion. Det som främst behövs i Rissne är punktinsatser där standard eller genhet brister.
<b>Stora Ursvik</b>	Behoven utöver det som planeras för Ursviks västra delar är att skapa möjlighet att cykla längs Oxenstiernas Allé som saknar cykelbana och är bussgata och skolväg.
<b>Storskogen</b>	För Storskogen bör undersökas var potential till cykling främst finns och hur detta stämmer överens med genomförbarheten. Utrymmesbrist försvårar att bygga cykelbanor.
<b>Tulemarken</b>	Förutom till och från simhallen och idrottsplatsen bedöms cykling i blandtrafik vara rimligt då genomfartscykelingen är relativt liten och biltrafikflödena också är relativt låga.
<b>Ör</b>	Den saknade länken på Örsvängen österut från Ör centrum bedöms vara huvudsakliga behovet i Ör. Även cykling till Hallonbergen genom saknad länk mellan Ör C och Örbron. Behov av bredare och separerad gång- och cykelbana längs Örsvängen än den befintliga.

#### 4.1.2 Cykelparkering och service

En inventering har utförts av cykelparkeringsbehoven på stadens allmänna platsmark avseende cykelparkering. Inventeringen visade på att det saknas cykelparkering vid de flesta busshållplatser. Vidare tyder mycket i kapitel 2 på att cykelparkering är en mycket viktig förutsättning för att cyklingen ska öka.

Det har identifierats att utbyggnation av cykelparkering vid busshållplatser är ett åtgärdsområde som bör prioriteras ihop med att skapa tillräcklig och trygg cykelparkering vid spårvagn, tunnelbana och pendeltåg.

Utöver cykelparkering vid kollektivtrafik har en potential identifierats kring att underlätta barns och ungas cykling genom att bygga cykelparkering på målpunkter som är populära bland barn och unga. Sparkcykelparkering har även efterfrågats vid skolor. Eftersom ansvaret för detta ofta ligger på den specifika verksamhetsutövaren bidrar Samhällsbyggnads- och serviceförvaltningen genom att underlätta vid de egna verksamheterna såsom parker, utegym och lekplatser. Det är dock viktigt att samarbeta med andra verksamhetsutövare för att skapa cykelparkering för barn och unga.

### 4.2 Planerat investeringsarbete 2021 - 2022

#### 4.2.1 Inom ramen för handlingsplanen - investeringsobjekt

De planerade investeringarna inom ramen för Samhällsbyggnads- och serviceförvaltningens investeringsbudget återfinns i Tabell 6. Åtgärder för genomförande har erforderliga politiska beslut enligt stadens investeringsprocess. De åtgärder som är under utredning har ännu inte fått de erforderliga politiska besluten. Arbetet med planering av åtgärder pågår kontinuerligt under året och beroende på omständigheter inom och utom projektet kan åtgärder tidigareläggas eller försenas.

Tabell 6, Investeringar inom ramen för cykelhandlingsplanen

Åtgärd	Beslut	År genomförs (prel.)	Beskrivning	Aktivitet 2021
<b>Förbättrad cykelkoppling cirkulationsplats Tulegatan/Vackra vägen</b>	Verkställighet enligt budget	2021	En enkelriktad cykelbana breddas till att bli dubbelriktad	Genomförande
<b>Golfängarna gång- och cykelstråk</b>	Verkställighet enligt budget	2022	Breddning av befintligt stråk samt utbyte av bro.	Utredning
<b>Bygdeväg Ursviksvägen</b>	STN-1343/2017	2021	Försöksprojekt där bilen blir besökande på cykelns gata ("bygdeväg" med fält för cykel).	Genomförande
<b>Cykelbana Rissneleden</b>	Verkställighet enligt budget	2022	Ny cykelbana förbi Rissne gård. Eventuellt genomförande 2022.	Utredning

<b>Kanalparken</b>	Verkställighet enligt budget	2021	Ny gång- och cykelbana genom parken mellan Järnvägsgatan - Kanalstigen	Genomförande
<b>Cykelbana Bällsta bro</b>	STN-0704/2018	2021	Samarbetsprojekt med Stockholm stad där kommunerna utreder och projekterar cykelkoppling över bron	Genomförande
<b>Förbättrade cykelmöjligheter Lofströms allé – Ursviksvägen</b>	Verkställighet enligt budget	2021	Enklare åtgärder för att förbättra sträckan mellan bron och Ursviksvägen	Genomförande
<b>Ny gång- och cykelväg från Willys Rissne till korsning Oxenstiernas allé/Enköpingsvägen</b>	Verkställighet enligt budget	2021	En ny sträcka från norra delen av parkeringen till befintlig gång- och cykelväg vid signalreglerade övergångsstället.	Genomförande
<b>Gamla Enköpingsvägen</b>		2021	Tidigare avstängd sträcka som öppnas upp hösten 2021	Genomförande

Figur 4, Investeringsobjekt 2020 (exkl. cykelparkering).

#### 4.2.2 Utanför ramen för handlingsplanen - stadsutvecklingsprojekt

Utöver de åtgärder som återfinns i Tabell 6 genomförs åtgärder löpande i de många exploateringsprojekt som pågår i staden. Åtgärderna utgår från behov som identifierats längre tillbaka eller har uppkommit på grund av stadsutvecklingsprojektet. I Tabell 7 redovisas exempel på vad som planeras just nu inom stadsutvecklingsprojekten och som inte hanteras vidare i denna handlingsplan. I varje stadsutvecklingsprojekt hanteras även behov av cykelparkeringar på allmän platsmark. Tidshorisonten är olika för de olika åtgärderna och produktionsplaneringen sker inom respektive projekt.

Tabell 7, behov som hanteras inom ramen för stadsutvecklingsprojekt och exploateringsprojekt. Dessa ingår inte i planeringen i denna handlingsplan.

Ansvartigt projekt	Hanteras inom stadsutvecklingsprojekt
<b>Hallonbergen-Ör</b>	Förbättrad cykelkoppling förbi Hallonbergens centrum.
<b>Hallonbergen-Ör</b>	Ny cykelbana längs Örsvängen mellan Spelmanshöjden, förbi Logdansvägen och Ringleken mot Solna.
<b>Hallonbergen-Ör</b>	Ny cykelbana längs Lötsjövägen.
<b>Hallonbergen-Ör</b>	Ny Cykelbana längs Rissneledens södra sida vid Hallonbergen.
<b>Rissne</b>	Ny utformning av cykelbanor på Kavallerivägen och Artillerivägen samt delar av Rissneleden och Kvarngatan samt längs med Tvärbanans västra del i höjd med centrala delarna.
<b>Sundbybergs nya stadskärna</b>	Cykelkoppling längs nuvarande Järnvägsgatan (infrastrukturen finns bara längs Järnvägsgatan från väst till korsningen med Lofströms allé).
<b>Sundbybergs nya stadskärna</b>	Utveckling av cykelmöjligheter längs delar av strandpromenaden norr om Bällsta bro samt Ågatan.
<b>Sundbybergs nya stadskärna</b>	Förbättrad standard och sträckning på regionalt cykelstråk (Bällstastråket) i och med att Ekensbergsbron tas bort.
<b>Ursviks västra delar</b>	Ny utformning och sträckning av regionalt cykelstråk längs kommungräns mot Stockholms stad (längs Rinkens gata) samt ny bro till Rissne över Enköpingsvägen.
<b>Ursviks västra delar</b>	Ny cykelbana på Gamla Enköpingsvägen från Stallgatan och västerut mot befintlig bro till Rinkeby.
<b>Ursviks västra delar</b>	Ny cykelbana parallellt med Tvärbanan genom stadsdelen.

## 5 Övriga cykelaktiviteter

Utöver investeringsobjekten sker mycket av det cykelrelaterade arbetet inom den dagliga verksamheten. Detta innefattar olika samverkansformer, beteendepåverkande åtgärder, cykeltrafik under genomförandeskede, drift och underhåll. Arbetet med dessa områden redovisas i handlingsplanen för att visa hur brett arbetet med cykeltrafik är.

### 5.1 Samverkan

Ansvar för de flesta av cykelinvesteringarna i stadens regi ligger på Stadsmiljö- och serviceförvaltningen. Förvaltningen har ansvar för exploatering och detaljplanläggning vilket innebär att ramarna för cykelinfrastruktur i viss mån styrs av exploaterings- och detaljplaneprocesser. Det styrs av en annan politisk nämnd än det planeringsarbete som sker i befintlig miljö. Arbetet med investeringar i befintlig miljö involverar många olika aktörer och att det finns samarbeten både inom staden och utanför staden.

Kultur- och fritidsförvaltningen som ansvarar för många av stadens viktiga kulturfunktioner och idrottsanläggningar samt Barn- och utbildningsförvaltningen är viktiga samarbetspartners för Samhällsbyggnads- och serviceförvaltningen inom cykelområdet. Samarbeten har hittills främst funnits kopplat till specifika projekt, men samarbetsformerna är under utveckling för att kunna inkludera även den strategiska planeringen. Detta görs till viss del genom kunskapsåterföring från stadens projekt Sund och säker skolväg, och de synpunkter som kommer från elever och föräldrar genom det arbetet. Cykling kopplat till verksamheter inom dessa två förvaltningar är oftast det effektivaste transportsättet men också en del i att barn och unga lär sig cykla på egen hand till och från aktiviteter. Därför är samarbetet mellan förvaltningarna viktigt.

Stadsmiljö- och tekniska nämnden inrättade 2017 ett cykelråd som samlar politiskt utsedda representanter och branschrepresentanter. Cykelrådet syftar till att bevaka utvecklingsfrågor inom cykel och framkomlighet samt att vara referensorgan vid stadens utredningar, remissvar samt visionsarbete rörande satsningar på cykel. Allmänna cykelfrågor som behandlas med cykelrådet har särskilt till uppgift att ge förvaltningsorganisationen råd och vägledning kring prioriteringar som ska genomföras för att främja cyklandet i Sundbybergs stad.

Sundbybergs stad är medlem i intresseorganisationen Svenska cykelstäder. Svenska cykelstäder samlar kommuner i hela landet som satsar på cykling för övergripande utvecklingsarbete, kunskapsutbyte och samordning.

Sedan flera år tillbaka har det funnits ett samarbete mellan kommunerna i den nordvästra delen av länet kring cykelfrågor. Sedan 2016 samordnas detta av Stockholms läns landstings regionala cykelkansli. Samarbetsformen innebär samordnad utbyggnation av regionala cykelnätet, möjlighet till samordning mellan närliggande kommuner och kompetensutveckling. Dessutom tar det regionala cykelkansliet fram kartor, utredningar och ett regionalt cykelbokslut.

Utöver dessa nätverk deltar staden i nätverken Mobility Management i Samhällsplaneringen och ResSmart som fokuserar på påverkansåtgärder och hållbart resande. Dessutom har staden kontakt med flera intresseorganisationer såsom Cykelfrämjandet och Naturskyddsföreningen.



Samarbeten, dialog samt information till boende och verksamheter är en viktig del både inför och under ett investeringsprojekts genomförande. Därför skapas ofta olika samarbetsformer för specifika projekt.

## 5.2 Beteendepåverkande åtgärder

För att främja ökad cykling kan olika typer av kampanjer genomföras, gärna i samarbete med andra kommuner eller nätverk för att få större genomslag och synlighet. Kampanjerna kan exempelvis ha som syfte att:

- Uppmuntra och öka cykling på vintern.
- Uppmärksamma elcykeln som alternativ.
- Öka hjälmanvändning.
- Informera om regler och goda beteenden i trafiken.
- ”Lär dig cykla”- utbildning

Infrastrukturåtgärder kan med fördel kombineras med beteendepåverkande åtgärder för att få större effekt av investeringarna. Större cykelinvesteringar som till exempel längre cykelstråk ska invigas eller uppmärksammas gentemot medborgare på annat vis.

I samband med arrangemang såsom nationaldagsfirande, Ursviksdagen, kräftskiva med mera och i anslutning till skolor kan det vara lämpligt att erbjuda enklare cykelservice. Beteendepåverkande åtgärder ska genomföras så att flera typer av målgrupper täcks in.

## 5.3 Cykeltrafik under genomförandeskede

I en tät stad under utveckling med många pågående byggprojekt är det viktigt att det går att transportera sig tryggt, säkert och effektivt även under genomförandeskedet. Detta är i synnerhet en utmaning för cykeltrafik då redan begränsade utrymmen blir ännu mindre i de fall cykeltrafik får samsas än mer med gång- och biltrafik än i normalläget. Därutöver innebär temporära lösningar ofta långa omledningar och trånga provisorier.

I Sundbybergs stads översiktsplan finns följande strategi:

”Vid byggnation ska gående, cyklister och kollektivtrafik alltid prioriteras med trygga och gena lösningar under byggtiden.”

Enligt Mobilitetsprogrammet ska fotgängares, cyklisters och kollektivtrafikens framkomlighet, trygghet och säkerhet prioriteras under genomförandeskedet. Där det är utrymmesbrist kan avstängning och omledning komma att ske på bekostnad av biltrafiken.

## 5.4 Drift och underhåll

Drift- och underhållsstandarden av cykelvägar är viktig för att underlätta cyklingen. Detta avsnitt beskriver vilka typer av drift- och underhållsåtgärder som kan förekomma och främja cykling. Längre fram beskrivs Sundbybergs stads arbete med drift- och underhåll specifikt.

#### 5.4.1 Viktiga drift- och underhållsåtgärder

Cyklar har begränsad stötdämpning och av detta skäl är det viktigt med jämn beläggning utan gropar. Beläggningsen bör vara jämnare än på intilliggande banor för att cyklister ska välja att cykla på avsedd yta och inte bland bilar eller på gångbana.

Tätning av sprickor och lagning av potthål är vanliga underhållsåtgärder på cykelvägar, men har generellt sett längre livstid än körbanor då vikten på cykelbanor inte utgör ett problem. De enda tunga fordon som trafikerar cykelbanor är snödriftsfordon vilket i Sundbyberg på vissa ställen lett till sprickor. Potthål är viktiga att åtgärda tidigt eftersom de utgör en säkerhetsrisk för cyklister, särskilt i mörker eller under snö och löv. Det är även angeläget att en bra återställning görs av cykelvägar efter genomförda vägarbeten. Entreprenörer vars schaktarbete går över en cykelbana ska återställa till en lika god standard som innan.

Sopning av cykelvägar är viktig för att minska antalet singelolyckor och för att förhindra punktering till följd av till exempel glassplitter och vassa stenar. Överblivna sand- och grusrester från vinterunderhåll, nedfallna löv och annan smuts försämrar ytans friktion, vilket leder till ökad risk för omkullkörning.

Siktröjning av skymmande buskar och träd längs cykelvägar är centralt av säkerhetsskäl, men också av trygghetsskäl. Buskar och träd med lågt hängande grenar som sticker ut över cykelbanan utgör också en risk för cyklister. Sikten är också beroende av god belysning, vilket även hjälper till att skapa trygghet i det offentliga rummet.

Linjer och symboler på gång- och cykelvägar måste underhållas regelbundet så att målningen alltid syns. Det är även viktigt att cykelparkeringar underhålls. Obrukbara och dumpade cyklar ska tas bort.

Drift och underhåll bör hålla en högre nivå på huvudnätet än på lokalnätet. Huvudnätet bör prioriteras före lokalnätet vid till exempel snöröjning.

En metod som blir allt vanligare för att hålla cykelvägar framkomliga vintertid är sopsaltning. Metoden innebär att en roterande sopborste röjer bort snön och att cykelbanan beläggs med saltlösning eller befuktad salt för att motverka isbildning. Detta minskar problematiken med halka på grund av rullgrus samtidigt som sanden inte behöver tas upp vid vintersäsongens slut. Stockholms stad är den väghållare i Stockholmsområdet som har den största sopsaltningsverksamheten. Ett samarbete kring uppföljning av sopsaltningens effekter pågår mellan VTI och Stockholm stad. Väglogsobservationer som har gjorts i samband med detta visar tydligt att resultaten av sopsaltning ger bättre väglag än traditionell plogning och sandning.<sup>10</sup> Förutom detta har allmänhetens respons mestadels varit positiv

#### 5.4.2 Sommarväghållning i Sundbyberg

I Sundbyberg är behovet av underhåll i form av reoveringar på cykelbanor lågt vad gäller sprickor och potthål. I de fall det inkommer synpunkter via felanmälan görs det först en okulär syn på plats och sedan en eventuell åtgärd. Vad gäller målning finns i nuläget ingen

---

<sup>10</sup> VTI 2014, "Sopsaltning av cykelvägar"

budget eller rutin för det. Behovet av underhållsmålning kommer därmed troligtvis att bli större framöver.

All belysning i staden testas två gånger per år, även om det är ljusst ut. Under året byts en tredjedel av alla ljuskällor ut, då livslängden på en källa är cirka tre år. Detta gäller oavsett vilken typ av väg som belysningen servar. Vid felanmälan byts ljuskällor ut.

Skrotcyklar samlas ibland vid olika noder och glöms bort av ägaren. Cyklar som staden bedömer vara bortglömda markeras ut en gång på våren och en gång på hösten. Det brukar vara ca 20 - 30 åt gången. Efter tre veckor tas dem bort och körs iväg till stadens uppställningsplats längst upp på Milstensvägen där de hålls i tre månader. Det är sällan bortforslade cyklar hämtas ut. Staden har ett avtal med ett företag som hämtar upp de cyklar som inte blir återlämnade.

### 5.4.3 Vinterväghållning i Sundbyberg

Sundbybergs stad har som övergripande mål för vinterväghållningen att framkomligheten och säkerheten ska vara god vintertid för såväl trafikanter på gator och cykelbanor som fotgängare på gångbanor och på allmänna platser. Utifrån detta har ett åtagande formulerats för vinterväghållningen som bland annat redovisar vilka insatsområden som prioriteras, hur snabbt och vid vilken snömängd som insatserna ska påbörjas. Målet för sandupptagningen efter avslutad vintersäsong är att den ska vara slutförd så fort som möjligt, men senast den 15:e maj. Gång- och cykelvägar plogas från 5 cm snödjup.

I åtagandet prioriteras insatsområden enligt följande ordning;

- Huvudvägnät gator
- Huvudvägnät gång- och cykelbanor
- Centrumbildningar
- Övriga gator, platser, trottoarer och gång- och cykelbanor
- Busshållplatser och övergångsställen
- Trappor
- Parkeringsplatser utmed kantsten
- Trafikfarliga (sikhindrande) snöhögar
- Snövallar vid infarter till fastighetsmark

Under 2018 började Sundbybergs stad att använda metoden sopsaltning på de regionala stråken och utvalda delar av huvudcykelnätet. Stråken som sopsaltas har valts ut så att de skapar ett sammanhängande nät. En erfarenhet från detta är att det krävs en högre frekvens vad gäller insatser jämfört med traditionell vinterväghållning för att inte saltade stråk ska återfrysa. En annan erfarenhet är att sopsaltning inte kan användas på sträckor där bortsopat grus och smuts riskerar att träffa parkerade bilar, fasader och skyltfönster, dvs i trånga stadsmiljöer.

Problematik som sopsaltningen kan medföra är svårigheter att halkbekämpa vid mycket låga gradtal då saltlaken slutar att fungera ungefär vid ca - 8. Erfarenhet visar även att vissa cykelbanor inte är byggda för tunga fordon vilket medfört sättningar där snö samlas och sopsaltningssmaskinerna inte kommer åt.



Figur 6 Sopsaltade gång- och cykelvägar 2020/2021. Totalt ca 8 km.

## 6 Uppföljning

### 6.1 Stadsövergripande uppföljning

För att arbetet med cykling ska utvecklas är det viktigt med strukturerade och återkommande uppföljningsaktiviteter. Uppföljning inom cykelområdet avser undersöka dels hur cykling utvecklas övergripande men även vilken effekt genomförda åtgärder har.

- Kommunen ska ta fram ett cykelbokslut årligen.
- Ambitionen är att en kommunövergripande resvaneundersökning ska genomföras vart tredje år.
- Flödesmätningar ska genomföras året runt med hjälp av fasta mätstationer för att fånga säsongsvariationer. I september ska kompletterande manuella räkningar utföras.
- För att få ett brukarperspektiv och fånga åsikter och upplevelser hos stadens cyklister ska en cykelnöjdhetsundersökning genomföras var tredje år.

### 6.2 Projekt- eller åtgärdsspecifik uppföljning

Större projekt följs upp efter genomförd åtgärd för att studera effekter och dra lärdomar inför framtida projekt. Exempel på uppföljningsaktiviteter som kan genomföras är:

Typ av uppföljning	Beskrivning
<b>Platsstudier</b>	Före- och efterstudier där beteenden på en plats studeras på ett systematiskt sätt. Genom ett metodiskt arbetssätt kan platsstudier ge objektiva iakttagelser.
<b>Flödesmätning</b>	Räkning eller mätning av flöden. Detta sker ofta både före och efter åtgärd i synnerhet om syftet med åtgärden varit att öka cyklingen.
<b>Intervjuer</b>	Genom intervjuer kan subjektiva upplevelser samlas in från brukarna. Detta kan ske både före och/eller efter åtgärd beroende på typ av åtgärd.
<b>Enkäter</b>	Genom enkäter samlas uppgifter och upplevelser av en åtgärd eller plats in på ett systematiskt sätt som ger möjlighet till jämförelser.

## 7 Referenser

SKL och Trafikverket (2013), Trafiksäkra staden – Handbok för ett målinriktat kommunalt trafiksäkerhetsprogram.

Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting (2016), ”Resvanor i Stockholms län 2015”

Trafikverket, Peter Schantz (2016), ”Om gång och cykling, hälsa och en hållbar utveckling”

Trafikverket, Peter Schantz (2012), ”Om färdvägsmiljöers betydelse för gång, cykling, hälsa och välbefinnande”

Trafikverket et al (2014), ”Regional cykelplan för Stockholms län 2014-2030”

Trivector Traffic, Erik Stigell (2016), ”Stillasittande i transportsystemet”

Trivector Traffic (2014), ”Olika cyklister på samma vägar - Trafiksäkerhetsaspekter av en växande och mer varierad skara cyklister”

VTI (2014), ”Sopsaltning av cykelvägar”

VTI (2018) ”Effektsamband mellan infrastruktur och cykling”

WSP Analys & Strategi (2013) Samhällsekonomisk bedömning av granskningshandling till regional cykelplan för Stockholms län.

## 8 Begreppslista

### **Beteendepåverkande åtgärder**

Med beteendepåverkande åtgärder avses exempelvis upprepad information och kampanjer. Detta kan användas i syfte att främja hållbara resvanor.

### **Blandtrafik**

Cykling som sker i körbanan tillsammans med biltrafik utan att särskilt utrymme reserverats.

### **Bygdeväg**

En väg med extra breda vägrenar, och ett smalare körfält i mitten avsett för bilar. Tanken är att cyklister (och gående i vissa fall) ska använda vägrenarna, och bilförare vid möten ska kunna använda vägrenarna vid behov.

### **Cykelbana**

En väg eller del av väg som är avsedd för cykeltrafik och trafik med moped klass 2.

### **Cykelfartsgata**

En gata där cyklister och motorfordonstrafik samsas om samma utrymme. Motorfordonstrafik ska framföras på cyklistens villkor i cyklistens hastighet.

### **Cykelöverfart**

En del av en väg som enligt en lokal trafikföreskrift är avsedd att användas av cyklande eller förare av moped klass II för att korsa en körbana eller en cykelbana och som anges med vägmarkering och vägmärke.

### **Cykelpassage**

Cykelbana som oregerat upphör och korsar gata med motorfordonstrafik. Cyklisten har väjningsplikt mot fordonen på gatan.

### **Fotgängare/gående**

Begreppen avser en person som färdas till fots, inklusive rullstolsburna. I trafikförordningen omfattar gående även de som åker skidor, rullskidor, skridskor, rullskridskor eller liknande.

### **Framkomlighet**

Avser hur lätt eller svårt det är att ta sig fram med något färdmedel, framför allt i trafiken på vägar och gator med bil.

### **Gående**

Se fotgängare.

### **Gångbana**

En väg eller del av en väg som är avsedd för gående, rullstolsburna samt andra som definieras som gående enligt trafikförordningen.

### **Huvudcykelnät**

Huvudcykelnätet är främst anpassat för cykelresor som sträcker sig över längre avstånd inom staden eller till och från målpunkter i kringliggande kommuner. Nätet binder ihop olika stadsdelar samtidigt som det skapar kopplingar till viktiga målpunkter som till exempel arbetsplatsområden, stadsdelcentra, kollektivtrafikknutpunkter, större fritidsanläggningar och gymnasieskolor.

### **Lokalt cykelnät**

Lokalcykelnätet är främst anpassat för kortare cykelresor inom en stadsdel eller inom staden. Viktiga målpunkter kan till exempel vara fritidsområden och idrottsplatser, grundskolor och lokal service.

### **Målpunkt**

Målpunkter kan exempelvis vara kollektivtrafiknoder, bytespunkter för kollektivtrafik, handel, service, förskolor, skolor, kulturell verksamhet och parker.

### **Regionalt cykelstråk**

I den regionala cykelplanen för Stockholms län pekas regionala cykelstråk ut. De regionala stråken förbinder länets kommuner och syftar till att skapa goda förutsättningar för arbetspendling. Fyra regionala stråk löper genom Sundbybergs stad: Hjulsta-Bergshamrastråket, Kymlingestråket, Sundbybergsstråket och Bällstastråket.

### **Tillgänglighet/fysisk tillgänglighet**

I cykelhandlingsplanen används tillgänglighet för att beskriva hur lätt det är för människor att ta sig till och använda sig av kollektivtrafik, en verksamhet, en plats eller en lokal.

Begreppet fysisk tillgänglighet används specifikt för att adressera utformning som gör att



personer med funktionsnedsättning har tillgång till den fysiska miljön, transporter, information och kommunikation på lika villkor som andra.

## 9 Bilagor

### 9.1 Bilaga 1-Handledning för hantering av cykeltrafik under genomförandeskede

Inför genomförandeskedet och påverkan på cykeltrafiken finns många faktorer som projektorganisationen behöver ta ställning till:

- Hur många cyklister påverkas?
  - Cykelflödets storleksordning avgör delvis vilka insatser som är rimliga.
  - För att förstå omfattningen av föreslagna provisorier eller omledningar kan samhällsekonomiska följder av till exempel restidsförluster och försämrad folkhälsa beräknas.
- Stråkets prioritet?
  - Utred parallella stråks förutsättningar för att tillfälligt ersätta stråket.
  - Olika hantering beroende på om det är regionalt, huvud- eller lokalt stråk.
- Blir de temporära lösningarna trygga och säkra?
  - Hur stora bil-, lastbils- och busstrafikflöden finns längs eller tvärs det temporära stråket? Hur är hastighetsefterlevnaden? Är sikten god?
  - Är belysningen god?
  - Trafiksäkerhetsåtgärder på omledning eller provisorium
  - Hastighetssäkrade passager
  - Nya eller temporära cykelbanor
- Hur hittar cyklisterna?
  - Vägvisning i genomförandeskede ska ske enligt stadens cykelvägvisningsplan och hålla samma standard som den permanenta cykelvägvisningen.
- Vad ska byggas? Hur länge ska det byggas? Hur fungerar cykling under tiden det byggs?
  - Informationsinsatser inför projektets byggstart.
  - Kontinuerlig information under projektets gång.
- Hur påverkas projektet av andra projekt och hur påverkar vi dem?
  - Samordning av stadens projekt är en förutsättning för att trafikanter ska kunna få effektiva och sammanhängande transportsystem. I delar av staden där många projekt pågår samtidigt kan speciella samordningsfunktioner behöva inrättas.
  - Samråda och informera tidigt i planeringen andra kända aktörer, verksamheter, myndigheter och kommuner som kan påverkas av åtgärden.
- Vad ska vi göra för att cyklister ska fortsätta cykla under byggskedet?
  - Tidig eller temporär cykelparkering är en förutsättning för att målpunkter och kollektivtrafik inom och nära ett byggprojekt ska fungera under genomförandeskedet.

- Tillfälliga aktiviteter för att uppmuntra cykling kan ge projektet ökad acceptans.
- Cykelservicestation eller annan service kan hjälpa till att kompensera de negativa effekterna av genomförandeskedet.
- Attraktiva och inspirerande miljöer som kortar ner de upplevda avstånden gör cykling mer attraktivt.
- Provisorier ska vara av hög kvalitet avseende beläggning, dragning, bredder, hinderfrihet, belysning och driftbarhet.