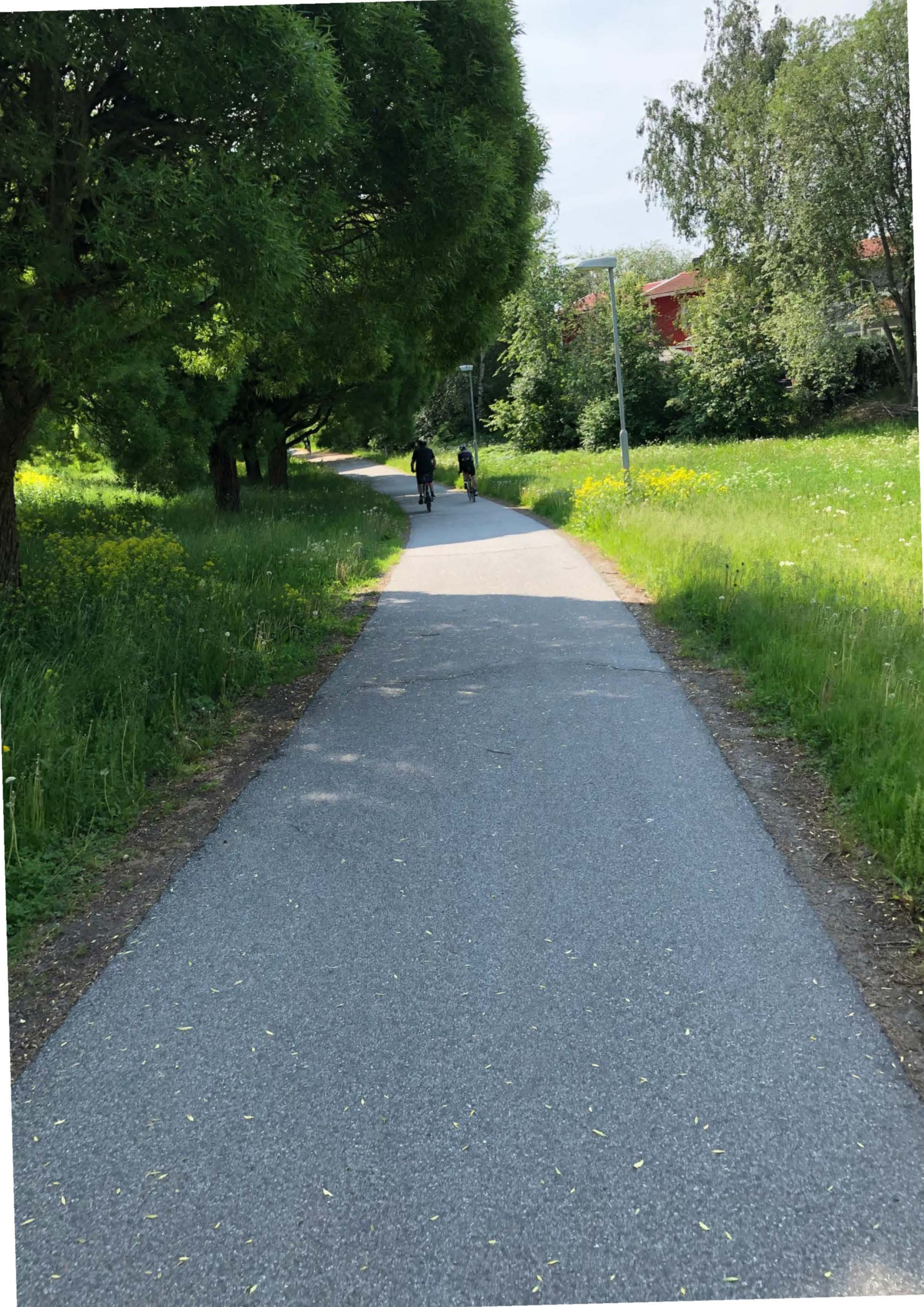


Täby cykelplan

2020-2024





Förord

Täby kommuns första cykelplan antogs av Stadsbyggnadsnämnden 2014. Den formulerade målsättningar och principer för cykeltrafiken i kommunen. Till cykelplanen kom en åtgärdsplan med nya cykelvägar och förslag på befintliga cykelvägar som bör förbättras. Tidshorisonten för målen och åtgärdsförslagen i planen var tio år.

Sedan 2014 har många av objekten i åtgärdsplanen byggts ut samtidigt som stora exploateringsprojekt har påbörjats. Utbyggnaden och den förväntade befolkningsökningen ställer krav på ny infrastruktur och att den befintliga infrastrukturen förbättras. Det innebär förändringar i det cykelvägnät som beskrevs i cykelplanen 2014. Nya cykelvägar har tillkommit och befintliga cykelvägar har förbättras och kan komma att omvärderas. Kommunen har därför aktualiserat cykelplanen för att möta de förändrade behoven.

Cykelplanen är en del av kommunens övergripande arbete med stads- och trafikplanering. Planen har sin utgångspunkt i översiktsplanen.

Innehållsförteckning

Förord	3
1 Syfte och mål	6
1.1 Syfte	6
1.2 Mål	6
2 Cykling i Täby idag	7
2.1 Täbys cyklister	8
Pendlingscyklister	8
Barn och ungdomar	8
Vardags- och fritidscyklister	8
3 Planeringsprinciper	9
3.1 Principer för ökad cykling	9
Hög framkomlighet	10
Sammanhängande och tillgängligt cykelväg nät	10
Täby kommuns framtida cykelväg nät	11
Standard för olika typer av cykelstråk	12
Regionala stråk	12
Huvudstråk	14
Lokalstråk	15
Kombinationsresor med cykel	16
Cykelparkering och service	16
Cykelvägvisning	17
Kommunikation	17
3.2 Principer för säkrare cykling	18
Minska antalet allvarliga olyckor	18
Hastighet	18
Väjningsplikt	18
Trafiksignal	19
Hållplatser	19
Belysning	19
Sikt	19
Vägarbeten	19
Minska antalet singelolyckor	20
Drift	20
Underhåll	20
Utformning	20
Sikt och belysning	20
Barn och ungdomars behov av trafiksäkerhet	20
4 Åtgärdsplanering	21
5 Referenser	22

©Täby kommun
Samhällsutvecklingskontoret
Antagen av Kommunfullmäktige 2020-04-20

Politisk styrgrupp
Miljö-, drift- och trafiksäkerhetsutskottet (MDT)

Tjänstemannastyvgrupp
Strategisk fysisk planering (SFP)

Projektgrupp
Niklas Wennberg, Projektledare, Täby kommun
Anton Frisk, Projektmedlem, Täby kommun
Collin Lindelöf, Projektmedlem, Täby kommun
Linus Fredriksson, Projektmedlem, Täby kommun
Anna-Ida Eriksson, Projektmedlem, Täby kommun

Konsult
Fredrik Karlsson, uppdragsledare, Sweco
Mathias Högberg, Utredare, Sweco
Oskar Malmberg, Expertstöd, Sweco
Maximilian Bengtsson, Redaktör, Sweco

Design: Raring Design. **Omslagsfoto:** Sweco
Foto: Sweco om inte annat anges. **Tryck:** Täbykopia AB.







1 Syfte och mål

I en växande kommun har cykel som transportmedel en viktig roll som ett yteffektivt och hållbart transportmedel. Cykeln bidrar inte till några luftföroreningar och bullrar inte. Den är utrymmeseffektiv och bidrar till en bättre folkhälsa. Den bidrar också till att skapa attraktiva stadsmiljöer.

1.1 Syfte

Cykelplanen ska visa hur cykelvägnätet och cykelinfrastrukturen ska se ut för att bidra till att uppfylla de utpekade strategierna i Täby kommun. Cykelplanen ska användas som ett internt och externt styrdokument vid planering och byggande av cykelinfrastruktur.

Syftet med cykelplanen är att få ett aktuellt planeringsunderlag för cykelinfrastrukturen i kommunen. Både vad gäller cykelvägnätets utseende och utformningsprinciper för cykelvägarna. Planeringsprinciperna är satta för att cykeln ska vara ett framkomligt och trafiksäkert transportmedel till och från jobb, skola, vardags- och fritidssysselsättning.

Cykelplanen innehåller en åtgärdsplan som placerar åtgärderna i tre olika prioriteringsnivåer med olika tidsintervall: 0–5 år, 5–10 år samt bortom 10 år. De föreslagna åtgärderna innehåller både konkreta och kostnadsberäknade åtgärder samt förslag på utredningsåtgärder.

1.2 Mål

För att göra cykeln till ett attraktivt transportmedel krävs att infrastrukturen är anpassad så att det blir enkelt och säkert att cykla. Målet för cykling i kommunen är att cyklingen i kommunen ska fördubblas under tioårsperioden 2014–2024. Samtidigt ska andelen cyklister som är inblandade i olyckor minska.

Cykeltrafikens utveckling följs årligen upp genom mätningar i 15 punkter där antalet cykelpassager räknas. År 2019 är halva tidshorisonten för målet passerat och cyklingen har ökat med 63 procent. Ökar cyklingen i samma takt de kommande fem åren kommer kommunen att klara målet om ett fördubblat antal cyklister.

Antalet olyckor följs upp årligen med hjälp av den nationella olycksdatabasen STRADA. Även detta mål ser kommunen ut att klara då antalet andelen olyckor med cyklister har minskat under den senaste femårsperioden.



2 Cykling i Täby idag

Täby har under åren 2014–2019 byggt ut cykelvägnätet med cirka fem kilometer ny cykelväg och cirka elva kilometer breddning av det befintliga cykelvägnätet. Som ett resultat av det belönades Täby 2018 med priset för "Årets cykelprestation" som delas ut av det regionala cykelkansliet. Täby fick priset för sin höga utbyggnadstakt och satsning på sopsaltning.

Cykeltrafiken mäts på 15 platser i kommunen. Mätpunkterna visar att antalet cyklister ökat med cirka 63 procent mellan 2013 och 2018. Det innebär att ökningen av antalet cyklister följer cykelplanens målsättning om att fördubbla antalet cyklister mellan 2014 och 2024.

Trots ökningen av antalet cyklister har cykeln som transportmedel en relativt blygsam funktion i transportsystemet i Täby. Mätningar i maj 2019 visar att cykeln står för cirka 8 procent av det totala resandet i kommunen.¹ Potentialen att locka fler Täbybor att cykla är dock stor. Täby förtätas vilket skapar mer service, arbetsplatser och utbildningsplatser inom cykelavstånd. Redan idag har drygt en tredjedel av Täbyborna mindre än 15 minuters restid till jobbet med cykel. Över 70 procent kan nå sitt arbete inom 45 minuter med cykel.²

Antalet cyklister som har skadats i olyckor och behövt uppsöka sjukvård har under den senaste tioårsperioden legat på omkring 40 per år. Den vanligaste olyckstypen är singelolyckor följt av kollisioner med motorfordon.

Täbys cykelvägnät består av regionala stråk, huvudstråk och lokala stråk. De regionala stråken följer den regionala cykelplanens utpekade stråk och möjliggör arbetspendling över kommungränserna. Huvudstråken kompletterar de regionala stråken och möjliggör resor mellan olika stadsdelar och lokala målpunkter inom kommunen. Lokalstråk används av cyklister som har målpunkter inom den egna stadsdelen eller i närområdet.

Täby har under åren 2014–2019 byggt ut cykelvägnätet med cirka fem kilometer ny cykelväg och cirka elva kilometer breddning av det befintliga cykelvägnätet. Det regionala cykelvägnätet och huvudcykelvägnätet i Täby har dock fortfarande några saknade länkar och ett antal sträckor där standarden inte uppfylls. Det kan handla om sträckor där cykelvägen är för smal, bristande separering mellan cyklister och fotgängare, att vägvisning saknas, otillräcklig cykelparkering vid målpunkter eller korsningspunkter med bristande trafiksäkerhet.

¹ Resvaneundersökning Täby kommun 2019

² Potential för arbetspendling med cykel i Stockholms län – Region Stockholm, 2019



Foto: Täby Kommun

2.1 Täbys cyklister

Cykelvägnätet ska ha en struktur och utformning som gör att alla typer av cyklister känner sig trygga i trafiken och får sina behov tillgodosedda. Cykelplanen pekar ut tre huvudkategorier av cyklister med olika behov och resmönster:

- Pendlingscyklister
- Barn och ungdomar
- Vardags- och fritidscyklister

Pendlingscyklister

Till pendlingscyklister räknas vuxna som cyklar med en tydlig målpunkt, ofta i samband med en resa till arbete, utbildning eller annan sysselsättning. Resorna är ofta relativt långa och går mellan stadsdelar eller över kommungränser. Pendlingscyklister har ofta högre hastigheter och har därför behov av en väl anpassad infrastruktur med få konfliktpunkter. Det uppnås genom gena cykelstråk med god framkomlighet, kontinuitet och separering från andra trafikslag. Få stopp, genhet och prioritet i korsningspunkter är viktigt för att uppnå en hög medelhastighet som gör cykeln konkurrenskraftig gentemot andra trafikslag. Möjligheten till säker parkering och ombytesmöjligheter vid målpunkten är också viktiga aspekter för pendlingscyklister.

Barn och ungdomar

Till kategorin barn och ungdomar räknas cykelresor som görs av barn och ungdomar till skola och fritidsaktiviteter. Resorna sker ofta inom en stadsdel eller inom en begränsad del av kommunen. Trafiksäkerhet och trygghet är extra viktigt eftersom trafikmognaden hos barn ofta är lägre och varierar mer än hos vuxna. Det är viktigt att trafikmiljön runt skolor, lekplatser, idrottsanläggningar och andra viktiga målpunkter är anpassade utifrån deras behov. Det uppnås genom separerade cykelvägar och hastighetssäkrade passager på platser där många barn och ungdomar cyklar. Dessutom finns behov av cykelparkeringar anpassade för mindre cyklar.

Vardags- och fritidscyklister

Till vardags- och fritidscyklister räknas alla övriga cyklister. Vardags- och fritidscyklister kan till exempel vara cyklister som utför dagliga ärenden, såsom inköps- och besöksresor, arbetspendlare som cyklar som en del av en kombinationsresa eller rekreationscyklister. Vardags- och fritidscyklister kan göra både kortare och längre cykelresor där behovet av ett finmaskigt cykelvägnät som ger god tillgänglighet till många platser är viktigt, vilket påverkar behovet av cykelparkeringar vid allmänna målpunkter. Ofta sker cykling till nya målpunkter och därför finns ett behov av tydlig cykelvägvisning. Träningscyklister inkluderas ej, då de har ett större behov avseende hastighet och reslängd än vad cykelnätet i Täby kan erbjuda.



Foto: Bergslagsbild AB

3 Planeringsprinciper

För att nå cykelplanens mål om fler cyklister och färre andel skadade behövs tydliga planeringsprinciper för hur Täby kommun ska arbeta med cykelfrågor och cykelinfrastruktur.

Planeringsprinciperna ska användas vid all om- och nybyggnation samt vid planering av cykelvägar i exploateringsprojekt. Hänsyn ska även tas till sträckans specifika förutsättningar. På vissa platser kan det behövas högre standard, exempelvis på platser där många gående och cyklister rör sig eller vid komplexa trafikmiljöer.

Vid exploateringsprojekt ska cykelvägnätet inom, och i närområdet till, utvecklingsområdet ses över så att saknade länkar inte uppstår i cykelvägnätet samt att antalet cykelparkeringar vid närliggande målpunkter uppfyller behovet. Det betyder att befintliga cykelstråk kan komma att flyttas, att nya stråk tillkommer eller att fler cykelparkeringar byggs som en konsekvens av nyexploateringen.

3.1 Principer för ökad cykling

Principerna för ökad cykling kopplas i första hand till målet om att det ska göras fler cykelresor i Täby. Målet är att cykeln ska vara ett konkurrenskraftigt alternativ till de andra trafikslagen och att det ska vara snabbt, smidigt och säkert att cykla i kommunen.

För att nå fler cyklister är det nödvändigt att satsningar görs på platser där potentialen för fler cyklister är stor. Samtidigt är det också viktigt att cykelvägnätet är finmaskigt och sammanhängande så att det är enkelt att genomföra en resa från start- till målpunkt oavsett var i kommunen resan genomförs. Det är också nödvändigt att skapa goda förutsättningar för kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik och att det finns attraktiva och lättillgängliga cykelparkeringar som är placerade på väl utvalda platser. Cykelparkeringarna ska passa olika sorters cyklar. Utöver en cykelanpassad infrastruktur är det också viktigt att kommunen arbetar med informations- och påverkansåtgärder som visar att det är enkelt att cykla.



Hög framkomlighet

För att fler ska välja cykeln som färdmedel är det viktigt att hela cykelvägnätet har god framkomlighet. Två avgörande aspekter för god framkomlighet är att cyklisten kan hålla en hög medelhastighet och att det finns få konfliktpunkter med andra trafikslag. För att öka medelhastigheten krävs gena cykelstråk och väl utformade korsningspunkter där behovet av att stanna eller bromsa är minimerat. Det kan till exempel handla om genomgående cykelvägar i korsningar, trafikljus som prioriterar och är anpassade för cyklister samt undvikande av onödiga konfliktpunkter med andra trafikslag.

Att säkerställa hög framkomlighet innebär olika krav på utformning beroende på trafikflöden och omgivande miljö. I stadsmiljöer med högre trafikflöden behövs breddade cykelvägar jämfört med mer perfiera områden med lägre trafikflöden.

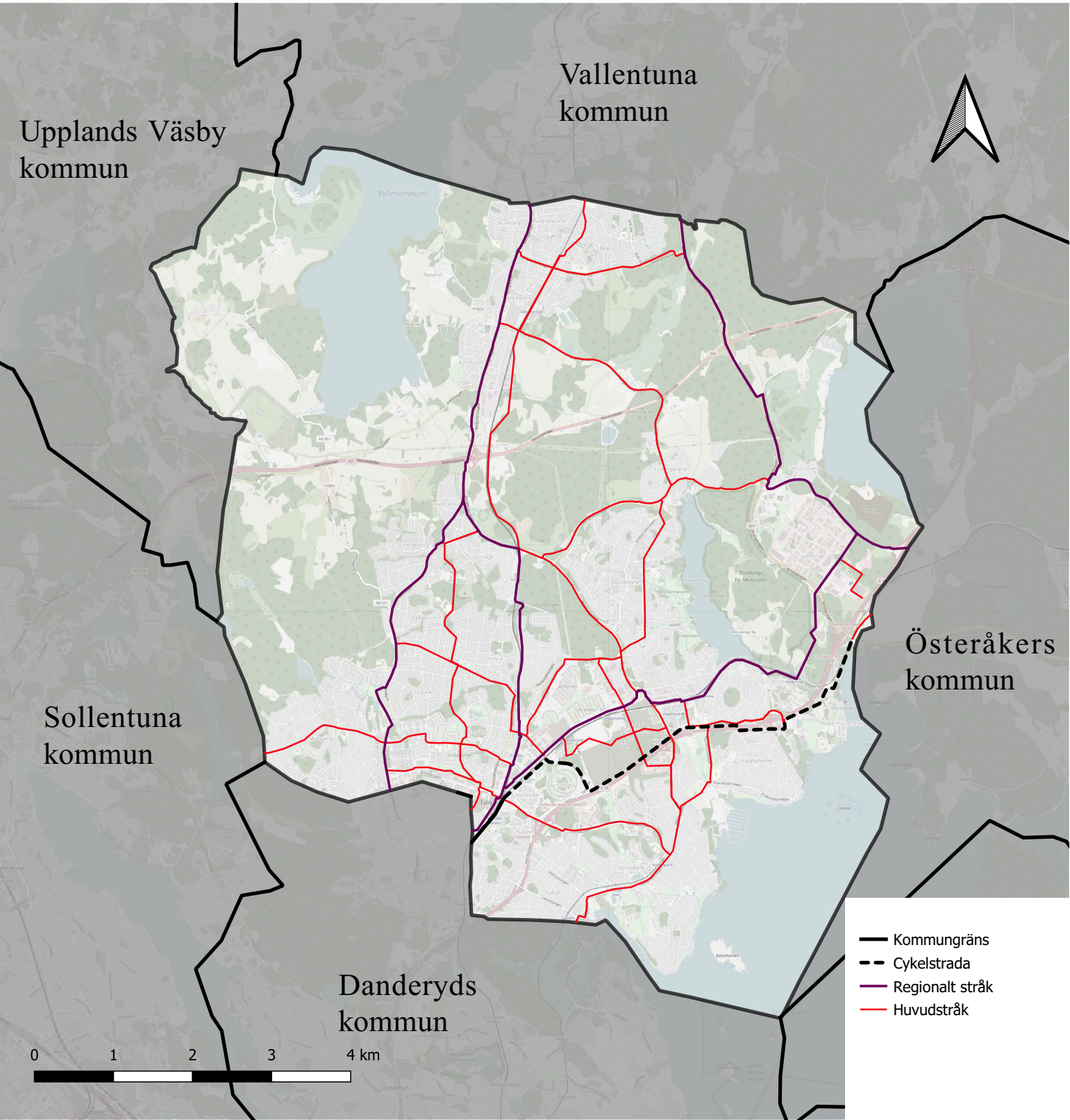
Sammanhängande och tillgängligt cykelvägnät

Täby kommuns cykelvägnät ska vara sammanhängande, finmaskigt och tillgängligt. Det innebär att det ska vara enkelt att ta sig med cykel hela vägen från start- till målpunkt. Finmaskigheten åstadkoms genom att cykelvägnätet är uppbyggt av flera typer av cykelstråk som tillgodoser olika behov av infrastruktur hos Täbys cyklister. Det gör det enkelt att ta sig till och från grannkommuner och regionala målpunkter, men även till och från mer lokala målpunkter såsom bostadsområden, skolor eller lokal service. Täbys cykelvägnät klassificeras i tre typer av stråk:

- Regionala stråk
- Huvudstråk
- Lokalstråk

När cykelvägnätet är utbyggt kommer det vara sammanhängande och tillgängligt. Ett framtida cykelvägnät med regionala stråk och huvudstråk presenteras på sida 11.

Täby kommuns framtida cykelvägnät



Standard för olika typer av cykelstråk

Regionala stråk

De regionala stråken sammanbinder länets kommuner och passerar de viktigaste regionala målpunkterna. Stråken används i huvudsak av pendlingscyklister som cyklar längre sträckor, ofta över en eller flera kommungränser. De regionala stråken har stor potential att tillgodose behoven för många cyklister. För att göra de regionala stråken attraktiva behövs en utformning som medger god framkomlighet och hög medelhastighet. För att minimera antalet konflikter med andra trafikslag ska separering från övriga trafikslag finnas och prioritering i korsningspunkter eftersträvas. Separering från gående kan till exempel ske genom skillnader i markbeläggning eller målad linje. Breddmått följer de mått som anges i den regionala cykelplanen. Övriga mått så som skyddszon/sidoområden framgår av teknisk handbok.

Vid höga eller potential till höga flöden på regionala stråk behövs en högre standard. Cykelstradan är ett planerat stråk som föreslås ha den högre standarden.



Standard för regionala stråk

Breddmått 2,5 meter för dubbelriktad cykelväg med intilliggande gångbana. Det gör det möjligt för cyklister att kunna nyttja gångbanan vid omkörning trots mötande cykeltrafik. För enkelriktad cykelväg med intilliggande gångbana är breddmålet 2,0 meter.

Breddmått 3,25 meter för dubbelriktad cykelväg med intilliggande gångbana vid högre flöden. Det medger att omkörning kan genomföras trots mötande trafik utan att behöva nyttja gångbanan.

Breddmått är 3,25 meter för friliggande dubbelriktad cykelväg. Det medger att omkörning kan genomföras trots mötande trafik. Vid enkelriktad friliggande cykelväg är breddmålet 2,25 meter vilket medger omkörning.

Breddmått 4,5 meter för friliggande dubbelriktad cykelväg med höga flöden, till exempel cykelstradan. Utformas med fysiskt hinder såsom räcken som skiljer cykelvägen från andra trafikslag. Bredden medger omkörning trots möte av två cyklister i bredd.

Utformning med gen linjeföring och minsta kurvradie på 40 meter.

Genomgående cykelväg i korsningar. På gator med bussar i linjetrafik hastighetssäkras cykelpassager med vägkudde.

Detektering och prioritering av cyklister i trafiksignaler.

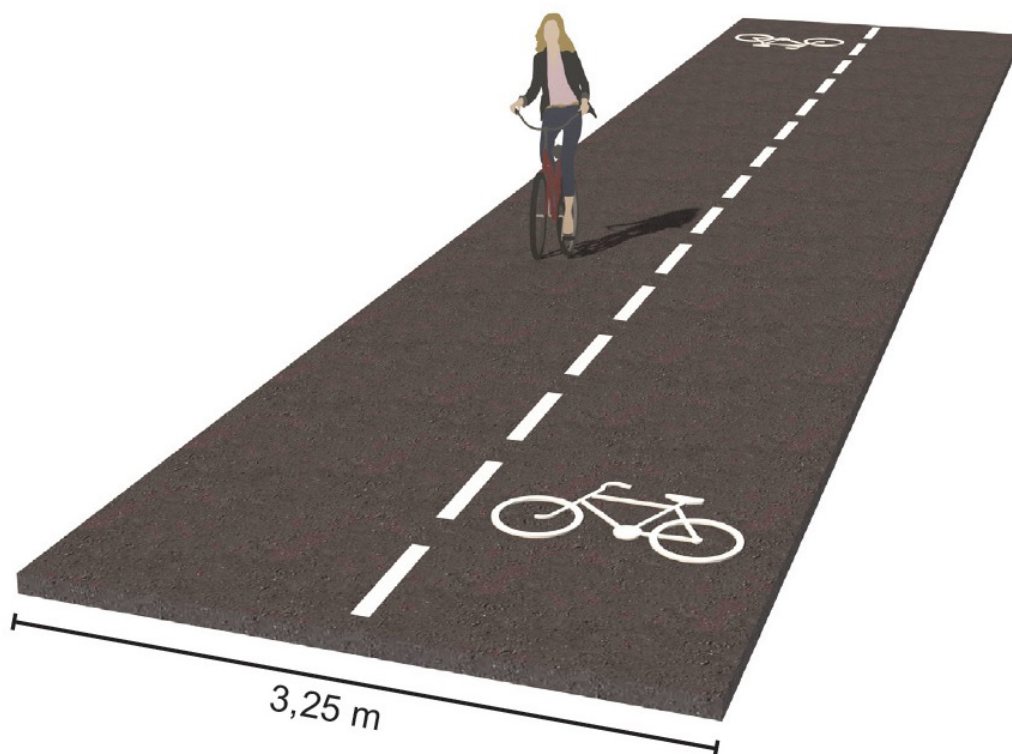
Detaljutformning och projekteringsföresättningar framgår av teknisk handbok.

Prioriterad vinterväghållning med sopsaltning

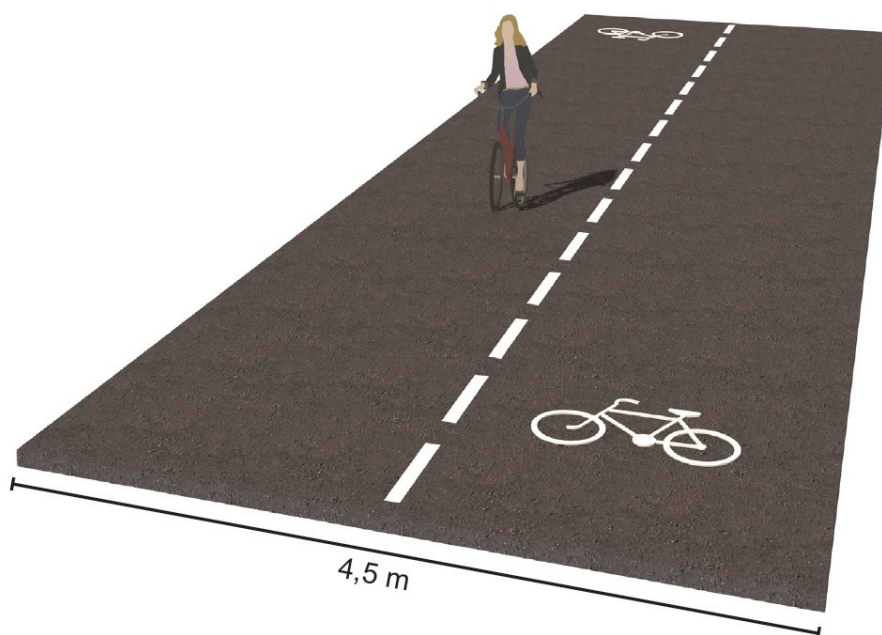
Tydlig och överskådlig vägvisning till regionala och lokala målpunkter.



Foto: Täby Kommun



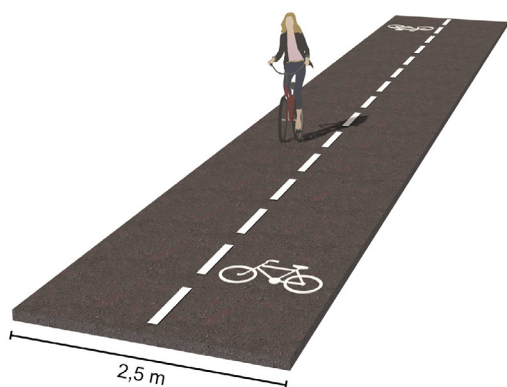
Sektionsbild för utformning av ett regionalt cykelstråk



Sektionsbild för utformning av cykelstradan

Huvudstråk

Funktionen för huvudstråk är främst att möjliggöra resor mellan olika stadsdelar och lokala målpunkter inom kommunen. Huvudstråken har också en funktion som matarstråk till de regionala stråken. Huvudstråken leder till viktiga målpunkter såsom skolor, arbetsplatser, större hållplatser och stationer samt andra samhällsfunktioner. Huvudstråken ska vara separerade från motorfordonstrafik och gående. Separering från gående kan till exempel ske genom skillnader i markbeläggning eller målad linje.



Sektionsbild för utformning av ett huvudcykelstråk

Standard för huvudstråk

Breddmått 2,5 meter för dubbelriktad cykelväg med intilliggande gångbana. Det gör det möjligt för cyklister att kunna nyttja gångbanan vid omkörning trots mötande cykeltrafik. För enkelriktad cykelväg som följer intilliggande gångbana är breddmättet 2,0 meter.

Vid högre flöden eller i tätare bebyggelse är breddmättet 3,25 meter lämpligt. Det medger att omkörning är möjligt trots mötande trafik. Enkelriktad cykelväg vid högre flöden har breddmättet 2,25 meter.

I undantagsfall i befintliga miljöer kan 2,0 meter vid intilliggande gångbana accepteras på begränsad sträcka.

Genomgående cykelväg i korsningar. På gator med bussar i linjetrafik hastighetssäkras cykelpassager med vägkudde.

Detektering och prioritering av cyklister i trafiksignaler.

Detaljutförande och projekteringsförutsättningar framgår av teknisk handbok.

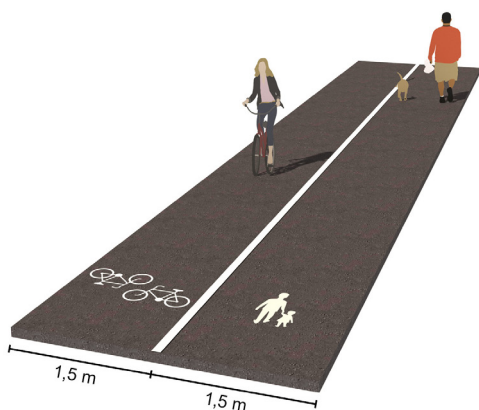
Prioriterad vinterväghållning med sopsaltning

Tydlig och överskådlig vägvisning till regionala och lokala målpunkter.



Lokalstråk

Lokalstråk används av cyklister som har målpunkter inom den egna stadsdelen eller i närområdet. Lokalstråken är också viktiga för att nå de övriga cykelstråken. Lokalstråken ska komplettera huvudstråken och de regionala stråken och är därför inte alltid utformade som sammanhängande stråk. I princip utgör alla gator och vägar med en högsta tillåten hastighet på 30 km/h ett komplement till det lokala cykelvägnätet. Om gatan medger högre hastighet än 30 km/h ska separat cykelväg anläggas. Bredden på nyanlagda gång- och cykelvägar ska vara minst 3,0 meter. Samtliga gång- och cykelvägar med minst 3,0 meters bredd ska separeras genom heldragen linje mellan gång- och cykelytan.



Sektionsbild för utformning av ett lokalcykelstråk

Standard för lokalstråk

Lokalstråk i blandtrafik med en högsta tillåten hastighet på 30 km/h.

Dubbelriktade gång- och cykelvägar med separering där minsta gemensamt breddmått är 3,0 meter. Utformas med separering mellan gående och cyklister genom heldragen linje. Breddmättet ska anpassas efter flöden.

Detaljutformning och projekteringsförutsättningar framgår av teknisk handbok.

Vinterväghållning ska vara av god standard och följa kommunens kriterier för drift.

Tydlig och överskådlig vägvisning till regionala och lokala målpunkter.





Kombinationsresor med cykel

Kombinationsresor med cykel innebär resor som sker med två eller flera färdmedel och där cykel används som färdmedel vid minst en av delresorna. En kombinationsresa kan till exempel vara att cykla från bostaden till en station, fortsätta resan med tåg och därefter promenera den sista sträckan till målpunkten. För att uppmuntra till dessa resor krävs att cykelinfrastrukturen vid bytespunkten är väl anpassad med tydliga stråk, attraktiva cykelparkeringar och korta avstånd mellan kollektivtrafiken och cykelparkeringen. Ett bra exempel är också den utveckling som sker där olika hyrcykelsystem bidrar till att förenkla delresor i kombinationsresan och som inte kräver tillgång till en egen cykel.

Åtgärder som syftar till att underlätta för kombinationsresor har stora effekter i den totala mobiliteten. Det skapar fler och snabbare resmöjligheter, framförallt för personer som inte har tillgång till bil. Kombinationsresor mellan cykel och kollektivtrafik har i många fall större möjlighet att ersätta bilresor än vad cykel och kollektivtrafik har var för sig.

Potentialen för kombinationsresor ökar ytterligare om det är möjligt att ta med sig cykeln ombord i kollektivtrafiken. I nuläget är det inte tillåtet på Roslagsbanan och på bussar, men i framtiden kan den möjligheten se annorlunda ut. Därför är det viktigt att plattformar och hållplatser utformas på ett sätt som gör det enkelt att ta med sig cykeln på perrongen och hållplatsen.

Cykelparkering och service

Varje cykelresa börjar och slutar med en parkerad cykel. Därför är det viktigt att kunna låsa fast cykeln på ett tryggt och säkert sätt utan risk för att den ska bli stulen. Vid stora och viktiga målpunkter och stations- och hållplatslägen är det extra viktigt med cykelparkeringar som är väl utformade, med tillräcklig kapacitet och placerade nära själva målpunkten.

Ambitionen är att utbudet av cykelparkeringar ska vara större än efterfrågan, det vill säga det ska alltid finnas en parkeringsplats ledig. Vid komplettering och ombyggnad bör utbudet av cykelparkeringar tillgodose 50 procent fler parkeringsplatser än vad som efterfrågas eller förväntas vara det initiala behovet. För att ta reda på efterfrågan behövs en årlig beläggninginventering under perioden på året då flest cyklar.

För att göra cykelparkeringar mer attraktiva är det viktigt att de har ordentlig belysning och att cykelparkeringen känns trygg. Cykelparkeringarna ska alltid utformas så det är möjligt att låsa fast ramen för olika sorters cyklar, till exempel lastcyklar. Med väderskydd blir cykelparkeringen ännu mer attraktiv.

En annan viktig aspekt för att öka cykelns attraktivitet är att erbjuda cykelservice såsom cykelpumpar, cykelvårdsstationer och att cykelkartor placeras ut på strategiskt utvalda platser. Låsbar förvaring av till exempel cykelhjälm och där laddning av batterier till elcyklar är möjlig är också en bra service som gör det enklare för många att välja cykeln.

I Täby kommuns parkeringsstrategi finns parkeringstal för cykel. Vid komplettering och ombyggnad ska dessa riktlinjer följas.



Foto: Täby Kommun

Cykelvägvisning

Cykelvägvisning är en viktig del i att öka tillgängligheten och orienterbarheten i cykelvägnätet. Det ska vara enkelt att följa viktiga stråk och att hitta till viktiga målpunkter. All cykelvägvisning ska följa kommunens vägvisningsplan.³

På de regionala stråken ska regional standard för cykelvägvisning följas, där skyltning generellt sker mot regionala målpunkter såsom kommuncentra eller regionala stadskärnor. Övriga cykelvägnätet ska skyltas efter angiven standard i vägvisningsplanen.

Kommunikation

När Tåbys cykelinfrastruktur byggs ut ska kommunen också informera och kommunicera om utbyggnaden. Kommunen ska förklara vad som byggs och varför. En god kommunikation bidrar till att öka kunskaper om och intresset för cykel som transportmedel. Kommunikationsarbetet består även i att informera cyklister om befintlig cykelinfrastruktur genom att till exempel tillgängliggöra cykelkartor och erbjuda en cykelvägvisning med god standard. Kampanjer för att uppmuntra fler att cykla kan också vara viktiga inslag i kommunikationsarbetet.

I utvecklingen av cykelinfrastrukturen och i kommunikationsarbetet i stort behövs samordning och samverkan med berörda parter. Samordning och samverkan behövs bland annat för att koppla samman cykelvägnätet i Täby med cykelvägarna i grannkommunerna och längs Trafikverkets vägar. Särskilt viktigt är detta för att skapa attraktiva regionala stråk samt för att kunna bygga cykelstradan. Samverkan behövs också med fastighetsägare och byggaktörer för att fastställa ett fortsatt sammanhängande och väl utbyggt cykelvägnät.

³ Vägvisningsplan planeras bli klar under 2020



3.2 Principer för säkrare cykling

Principerna för säkrare cykling kopplas i första hand till målet om att andelen cyklistar som är inblandade i olyckor ska minska. En sammanställning av cykelolyckorna i Sverige under femårsperioden 2007–2012 visar att 78 procent av de allvarliga olyckorna är singelolyckor. Vid olyckor med omkomna cyklistar sker 69 procent i kollision med motorfordon och 22 procent som singelolyckor (VTI rapport 801, 2013). Olycksstatistik från Täby kommun visar en liknande bild av fördelningen av olyckstyper och skadegrad.

Huvudfokus i cykelplanen ligger på att förhindra dödsolyckor och att minska antalet allvarligt skadade. Det är därför viktigt att förhindra kollisioner med motorfordon och att minska krockvåldet vid dessa. Hastigheten har en stor inverkan på skadegraden vid kollisionsolyckor. Av svårt skadade i singelolyckor beror cirka 27 procent på brister i drift och underhåll och 20 procent på bristande utformning (VTI rapport 779, 2013). Vägghållaren har därmed stor möjlighet att påverka antalet olyckor. För att minska antalet allvarliga singelolyckor är det viktigt att säkerställa att drift och underhåll håller hög standard samt att utformningen är tydlig och förlåtande.

Barn och ungdomar har ofta en lägre trafikmognad än vuxna. Det gör att miljöer där många barn och ungdomar cyklar har extra höga krav på trafiksäkerhet. Det rör till exempel trafikmiljöer vid skolor.

Minska antalet allvarliga olyckor

Hastighet

För att minska antalet allvarliga olyckor är det viktigt att undvika kollisioner med motorfordon. Dessa kollisioner sker ofta i korsningspunkter. Det krävs därför en korsningsutformning som säkerställer lägre hastigheter för motortrafiken. En trafiksäker korsning innebär att antalet kollisioner minimeras och att eventuella kollisioner sker i hastigheter som inte leder till dödsfall eller allvarlig skada. I en hastighetssäkrad korsning ska hastigheten för motorfordon inte överstiga 30 km/h.

Väjningsplikt

I korsningspunkter är det viktigt att väjningsreglerna är tydliga så att samspelet mellan trafikanter underlättas. För att uppnå god framkomlighet för cyklistar ska väjningsplikten gälla för den korsande motortrafiken. Det kräver att väjningsreglerna är tydliga och att korsningspunkten är hastighetssäkrad. Det kan ske genom en cykelpassage som är genomgående eller genom att cykelpassagen utformas och regleras som cykelöverfart.

Där cykelvägar går parallellt med körbanor ska cykeltrafiken ges samma framkomlighet som motortrafiken. Det innebär att anslutande gator med väjningsplikt ska utformas så att väjningsplikten gäller och blir tydlig även mot cyklisterna. Det kan ske genom att cykelvägarna utformas med så kallad genomgående cykelväg. Det blir då den korsande gatan som bryts genom till exempel en kantsten eller en upphöjning.



En särskild trafiksäkerhetsrisk finns i korsningar där tung trafik svänger höger över cyklisternas färdväg. Vid sådana riskfyllda högersvängar är det viktigt att förarna uppmärksammas på att de korsar cyklisters färdväg. Det kan till exempel ske genom tydlig målning.

Trafiksignal

Vid situationer där cyklister hänvisas till blandtrafik och det förekommer trafiksignal är så kallade cykelboxar framför stopplinjen för motorfordon en åtgärd som ger både god framkomlighet och god trafiksäkerhet för cyklister. Det är då viktigt att stopplinjen för motorfordonstrafik är ordentligt tillbakadragen så att cyklister kan ställa sig i en färdriktning som passar för deras fortsatta färd. Det är också möjligt att ge cyklister grönt före andra trafikanter. Det gör att cyklister hinner ut i korsningen och blir synliga för fordonsförare som korsar deras väg, vilket har en hög trafiksäkerhetshöjande effekt.

Hållplatser

Vid busshållplatser bör cykelvägen alltid dras bakom hållplatsytan. Det innebär att man ger bättre framkomlighet för cyklister och mer yta för väntande kollektivtrafikresenärer, samtidigt som trafiksäkerheten och tryggheten höjs. Avståndet mellan busshållplats, väderskydd och eventuella avskiljande räcken ska utformas enligt teknisk handbok.

Belysning

Alla cykelvägar bör vara belysta med en ändamålsenlig och jämn belysning. Spilljus från intilliggande körbanor är inte tillräckligt för att ge en trygg och säker ljusbild. Bristfällig belysning är ett trafiksäkerhetsproblem eftersom det innebär en risk för att cyklisten inte ser eventuella hinder, kurvor eller andra trafikanter. Särskilt viktigt är det att korsningspunkter är väl belysta.

Sikt

Sikten ska alltid vara god, både på sträcka och i korsningspunkter. En god sikt minskar risken för både kollisioner och singelolyckor. En god sikt gör att det är möjligt att hålla en högre hastighet samtidigt som trafiksäkerheten är god. Framförallt är det viktigt att sikten är god i korsningar eftersom det är där den största risken för olyckor finns. Sikten på sträcka ska alltid vara tillräcklig för att en cyklist ska hinna bromsa in och stanna vid risk för kollision eller annan olycka.

Vägarbeten

Vid vägarbeten på cykelvägar ska alltid trafikanordningsplaner upprättas som gör det säkert att ta sig förbi vägarbetsplatsen på cykel. Omledningar ska göras gena, säkra och tydliga.



Minska antalet singelolyckor

Drift

För att minska antalet singelolyckor är den viktigaste åtgärden att säkerställa god drift och väl underhållna cykelvägar. Driftsfrågor är särskilt viktiga under vinterhalvåret där snö, is, och grus kan skapa hala cykelvägar. Sopsaltning är en effektiv åtgärd som ger en halkfri cykelväg utan snö, is och grus. Ytor för snöupplag ska finnas utanför cykelvägens bredd, till exempel i en möblerings- eller skyddszon vid sidan av cykelvägen. Cykelvägen ska utformas så att driften blir enkel. Under hela året är det viktigt att sopa cykelvägen ren från bland annat löv och grus.

Underhåll

Ett strukturerat och regelbundet underhåll är en annan viktig åtgärd som kan bidra till att minska singelolyckorna. Cykelvägarna ska vara jämna utan hål, gupp eller andra sättningar i beläggningen. Beläggningen i cykelvägnätet ska alltid vara asfalt.

Utformning

En vanlig orsak till singelolyckor är brister i utformningen. Det kan handla om hinder, stolpar för belysning, väderskydd, plötsliga avsmalningar eller att cykelvägen upphör på ett otydligt sätt. Cykelvägarna ska alltid utformas så att hinder, stolpar, räcken med mera inte placeras på eller i direkt anslutning till cykelvägen. För att få plats med belysningsstolpar mellan cykelväg och körbana behövs en möblerings- eller skyddszon. Växtlighet ska inte planteras så att

den riskerar att växa ut över cykelvägen eller skymmer sikten för cyklister eller andra trafikanter. Cykelvägen behöver också utformas så att vattenavrinningen blir god för att undvika vattenansamlingar och isfläckar.

Sikt och belysning

För att undvika singelolyckor är det också viktigt med god sikt och bra belysning. Det gör det möjligt att upptäcka eventuella hinder, ojämnheter i beläggning och andra trafikanter i god tid så att olyckor kan undvikas. Belysningen behöver vara tillräcklig och jämn över hela vägbanan. Sikten på sträcka ska alltid vara tillräcklig för att en cyklist ska kunna bromsa in eller stanna vid risk för kollision eller annan olycka.

Barn och ungdomars behov av trafiksäkerhet

Barn och ungdomar har ofta en lägre trafikmognad än vuxna. Det ställer högre krav på att trafikmiljön är tydlig och förlåtande. Det innebär konkret att alla gator i närheten av skolor ska ha en hastighetsbegränsning på 30 km/h och vara hastighetssäkrade. Alla korsningspunkter ska utformas så att gående och cyklister alltid har företräde gentemot övrig trafik. En förutsättning för att samspelet ska fungera är att vegetation och gatumöblering inte hindrar sikten och att alla korsningspunkter har förstärkt belysning.

4 Åtgärdsplanering

I åtgärdsplanen anges vilka åtgärder som bedöms ge störst effekt för att locka fler att cykla och för att färre cyklister ska skadas i trafiken. Åtgärdsplanens syfte är att möjliggöra uppfyllandet av cykelplanens mål.

Åtgärdsplaneringen delas upp på respektive cyklistkategori. Det innebär att åtgärdsförslag kopplas till en viss cyklistkategori, vilket ska säkerställa att de åtgärder som prioriteras kommer alla cyklister till nytta.

Åtgärdsförslagen prioriteras utifrån cykelplanens mål. Åtgärder har delats upp i tre nivåer beroende på vilket målar de har. Åtgärder inom den högsta prioriteten, prioritet 1, ska vara genomförda eller ha påbörjats senast

2024. Åtgärder inom prioritet 2 ska vara utförda eller ha påbörjats senast 2029. Prioritet 3 omfattar åtgärder som planeras efter att åtgärder från prioritet 1 och 2 är utförda och sker troligen efter 2030.

Till åtgärdsplanen finns en åtgärdslista som listar vilka konkreta åtgärder som är genomförbara avseende prioritet 1, fram till 2024. I åtgärdslistan finns angivna utredningsinsatser och konkreta kostnadsuppskattade åtgärder.



Pendlingscyklister

Åtgärder för pendlingscyklister riktas mot regionala stråk och huvudstråk.

- Prioritet 1: Saknade länkar på regionala stråk och huvudstråk
- Prioritet 2: Trafiksäkerhetshöjande åtgärder på platser där olycksrisken är hög
- Prioritet 3: Övrig standardhöjning på regionala stråk och huvudstråk



Barn och ungdomar

Åtgärder för barn och ungdomar riktas mot områden runt skolor, lekplatser, idrottsanläggningar och andra viktiga målpunkter för barn och ungdomar. Åtgärder samordnas med kommunens skolvägsprojekt.

- Prioritet 1: Punktvisa trafiksäkerhetshöjande åtgärder
- Prioritet 2: Lokala stråk som ansluter till regionala stråk och huvudstråk ska utgöras av separerad cykelväg
- Prioritet 3: Övrig standardhöjning efter behov, exempelvis cykelparkering vid alla kommunala skolor



Vardags- och fritidscyklister

Åtgärder för vardags- och fritidscyklister fokuserar på att göra cykling i vardagen mer attraktivt.

- Prioritet 1: Cykelparkering och vägvisning till stora och viktiga målpunkter
- Prioritet 2: Cykelparkering och vägvisning till övriga målpunkter
- Prioritet 3: Saknade länkar i det lokala cykelvägnätet

5 Referenser

Täby cykelplan – Täby kommun (2014)

Parkeringsstrategi – Täby kommun (2012)

Prioriterade cykelbanor för sopsaltning – Täby kommun (2018)

Bostadsförsörjningsplanering för perioden 2019-2028 – Täby kommun (2019)

Planprogram Täby park – Täby kommun

Detaljplan för Västra Roslags-Näsby – Täby kommun (2017)

Detaljplan för nordvästra delen av Arninge-Ullna – Täby kommun (2011)

Detaljplan för Hägerneholm, Arninge – Täby kommun (2015)

Cyklisters singelolyckor – VTI, rapport 779 (2013)

Statistik över cyklisters olyckor – VTI, rapport 801 (2013)

Cykelplan – Stockholms stad

Järfälla cykelplan – Järfälla kommun

Stråkstudier av regionala cykelstråk, Åkersbergastråket – Regionala

cykelkansliet

