



STRÄNGNÄS KOMMUN



# Cykelplan

*Antagen av kommunfullmäktige 2017-02-27*

### **Utförare**

Ansvarig handläggare	Patrik Wirsenius
Medverkande	Hans Axelsson, Cecilia Huss, Anders Jonsson, LarsGöran Sandström och Karolina Zander
Övriga medverkande	Trivector Traffic AB

### **Projekt**

Samhällsbyggnadsnämnden ansvarar för framtagandet av cykelplanen. Arbetet har skett i nära samråd med Teknik- och servicenämnden, som har ansvaret för genomförandet av cykelplanen.

### **Handling**

Layout: Patrik Wirsenius  
Tryckt hos Strängnäs kommun, Post och Repro

# Innehåll

<b>Förord</b>	<b>4</b>
<b>1. Inledning</b>	<b>5</b>
1.1 Bakgrund	5
1.2 Framtagande och förankring	6
<b>2. Vision, mål och arbetssätt</b>	<b>6</b>
2.1 Vision	6
2.2 Mål	6
2.3 Systematiskt arbetssätt	8
<b>3. Nulägesanalys</b>	<b>10</b>
3.1 Trafikmiljö	10
3.2 Cykelparkeringar	16
3.3 Trafikregler	17
3.4 SWOT-analys	19
<b>4. Fokusområden</b>	<b>20</b>
4.1 Trafikmiljö	20
4.2 Beteendepåverkan	27
4.3 Planeringsunderlag	29
<b>5. Uppföljning och genomförande</b>	<b>30</b>
5.1 Uppföljning	30
5.2 Indikatorer för uppföljning	31
5.3 Genomförande	31
<b>6. Förslag på nya cykelvägar</b>	<b>33</b>
6.1 Strängnäs tätort	34
6.2 Mariefred	37
6.3 Åkers styckebruk	38
6.4 Stallarholmen	39
6.5 Regionala cykelstråk	41
6.6 Regional cykelstrategi för Sörmland	41
6.7 Finansiering	42



## Förord

I Strängnäs ska det vara enkelt, säkert och attraktivt att cykla oavsett tid på dygnet, cyklistens ålder, trafikvana och kön. Genom en långsiktig plan för cykelnäten i Strängnäs kan kommunen arbeta offensivt för att succesivt öka cykeltrafikens andel. Syftet med planen är att arbeta mot en fungerande helhet, genom att i ett tidigt skede kunna peka ut viktiga stråk som i takt med kommande stadsbyggnadsprojekt och trafikomvandlingar kan förvekligas. Cykelplanen utgör därmed en viktig del av Strängnäs kommuns långsiktiga strävan att utveckla ett hållbart trafiksystem. Den handlar om att göra förutsättningarna för cykeln som färdmedel så gynnsam som möjligt.

Cykling är ett billigt och miljövänligt sätt att förflytta sig vilket dessutom har positiva hälsoeffekter. En ökad cykling bidrar därför till flera positiva effekter och har en hög samhällsnytta. Det går också snabbt att ta sig fram på cykel och på sträckor upp till tre kilometer kan den konkurrera med bilen.

I Strängnäs kommun har tätorterna korta avstånd till flertalet viktiga målpunkter varför det finns en stor potential för att många ska cykla i kommunen. Idag är det tyvärr alltför få som cyklar i kommunen trots att det finns goda potentiella förutsättningar. Cykelplanens övergripande målsättning är att medverka till att öka andelen cyklister. För att lyckas med detta krävs ett långsiktigt, systematiskt och uthålligt arbete som både omfattar att förbättra cykelinfrastrukturen och att arbeta med beteendepåverkande åtgärder för att locka fler att cykla.

En viktig utgångspunkt i arbetet med att utveckla cykeltrafiken i kommunen, är att cykelns infrastruktur bör vara lika bra som bilens infrastruktur. Detta gäller exempelvis tillskapande av ett sammanhängande cykelvägnät, goda korsningspunkter, bra vägvisning med god orienterbarhet, bra belysning, hög trafiksäkerhet, effektiv drift och underhåll m m. Cykelplanen utgör ett led i arbetet att stärka cykelns position i trafiksystemet och bidrar till att Strängnäs kommun blir en mer cykelvänlig kommun.

Cykelplanens förslag till framtida cykelnät har ett tidsperspektiv fram till år 2040, d v s samma tidshorisont som för översiktsplanen och trafikstrategin. Cykelplanen är en fördjupad handlingsplan utifrån övergripande dokument som översiktsplanen, miljöstrategin, trafikstrategin och den kommande trafikplanen. Den omfattar hela kommunen och innehåller investeringsåtgärder inom respektive tätort som sedan ligger till grund för prioritering och utbyggnad.

Samhällsbyggnadsnämnden har ansvaret för kommunens övergripande trafikplanering, där bland annat cykelplanen ingår. Ansvaret för att verkställa kommunens trafikplanering ligger på Teknik- och servicenämnden, som i rollen som väghållare har ansvar för ny- och ombyggnad samt drift- och underhåll av kommunens gator. Framtagandet av cykelplanen har därför skett i nära samråd mellan Samhällsbyggnadskontoret och Teknik- och servicekontoret.

Jacob Högfeldt

Kommunstyrelsens ordf.

Lennart Andersson

Samhällsbyggnadsnämndens ordf.

Sixten Skullman

Teknik- och servicenämndens ordf.

# 1. Inledning

## 1.1 Bakgrund

På senare år har cykelns roll i trafiksystemet stärkts och det är idag ingen som ifrågasätter att cykeln är ett seriöst trafikslag för att till exempel ta sig till arbetet eller skolan. Regeringen arbetar just nu med att ta fram en nationell strategi för ökad och säker cykling, vilket ytterligare bekräftar detta. Cykeln är ett hållbart sätt att transportera sig och bör spela en viktig roll i samhället för att bidra till en bättre miljö och ökad folkhälsa. Om fler väljer cykeln istället för bilen i våra tätorter så får vi också en bättre stadsmiljö med minskat buller, bättre luft och större ytor för mötesplatser och folkliv. En ökad cykling är därför ett sätt för kommunen att öka sin attraktivitet. Flera av Sveriges kommuner har insett detta och antalet kommuner som satsar på att öka resandet med cykel ökar för varje år. Strängnäs kommuns cykelplan innebär starten på vårt arbete med att bli en ännu mer cykelvänlig kommun.



I ”Trafikstrategi Strängnäs kommun 2040” anges att cykelns andel av det totala resandet i kommunen ska öka samt att onödiga bilresor ska ersättas med gång, cykel och kollektivtrafik. Cykeltrafikens behov bör framförallt prioriteras före biltrafikens behov vid utformningen av trafikmiljön. Ambitionen är att cykelvägnet ska vara trafiksäkert, tryggt, gott och sammanhängande utan avbrott och felande länkar. För att uppnå de mål och ambitioner som uttrycks i trafikstrategin har kommunen beslutat att ta fram en kommunövergripande cykelplan. Cykelplanen ska fungera som ett stöd i ett systematiskt och långsiktigt arbete med cykeltrafik. Den ska användas som en del i samhälls- och trafikplaneringen och utgöra underlag för beslut som syftar till att uppnå ställda mål och förbättra situationen för cyklister i Strängnäs kommun. Cykelplanen omfattar hela kommunen och föreslår bland annat nya cykelbanor både inom och mellan de större tätorterna i kommunen.



Cykelplanen är en handlingsplan som är underordnad kommunens trafikstrategi och även kommunens trafikplaner för respektive tätort. Arbetet med trafikplanen för Strängnäs stad kommer att starta under hösten 2016 och den kommer att behandla flera principiellt viktiga trafikfrågor som t ex parkeringsnorm, typsektioner för gaturummen, hastighetsplan, lågfartsområden m m. Cykelplanen kommer därför inte att närmare behandla de frågor som ska ingå i trafikplanen.





## 1.2 Framtagande och förankring

Denna cykelplan har tagits fram av Samhällsbyggnadskontoret och Teknik- och servicekontoret med stöd av konsultföretaget Trivector Traffic. Även två säsongsanställda har genom en omfattande inventering bidragit till att denna cykelplan blivit verklighet.

Cykelplanen har varit ute på samråd hos allmänheten och organisationer för att få en bred förankring och spridning. Den har också skickats ut på intern remiss till berörda kontor inom kommunens förvaltning.

## 2. Vision, mål och arbetssätt



Cykelplanens förslag på vision och mål visar en önskvärd riktning och vad som önskas uppnås. Avsnittet om systematiskt arbetssätt beskriver hur vi ska nå målen. Cykelplanen syftar också till att ge en långsiktig vägledning för prioriteringar av cykeltrafikåtgärder.

### 2.1 Vision

Strängnäs kommun har i sin trafikstrategi beslutat att vår vision ska skapa ett hållbart och balanserat trafiksystem som på lång sikt ger minsta möjliga klimatpåverkan. För att uppnå detta behöver vi på olika sätt prioritera gång, cykel och kollektivtrafik framför biltrafiken. Kommunens visionsbild för cykling föreslås vara:



*Kommuninvånarna ska se cykeln som ett självklart val som används varje dag för att ta sig till sin arbetsplats, skola, fritidsaktivitet mm eller för att uträtta olika ärenden. Välordnade cykelparkeringar finns vid alla viktiga målpunkter och cykelvägnätet är helt utbyggt till målpunkter både inom och mellan kommunens tätorter. Cykelvägarna håller en hög standard, är sammanhängande utan felande länkar och separerade från biltrafik. Vägvisningen är tydlig och cykelvägarna har god belysning, vilket gör det tryggt och säkert för alla att använda cykelvägnätet.*

### 2.2 Mål

De mål för cykeltrafiken som föreslås nedan har sin utgångspunkt i trafikstrategin för Strängnäs kommun.

### 2.2.1 Övergripande mål

Den långsiktiga målsättningen för cykeltrafiken i Strängnäs är att det ska vara attraktivt och säkert att cykla. Cykeln ska ses som ett självklart val och det ska vara enkelt och smidigt att förflytta sig inom och mellan kommunens tätorter.

Strängnäs kommun ser cykeln som ett viktigt verktyg för ett ökat hållbart resande. Ambitionen är att fler bilresor ska ersättas av gång, cykel och kollektivtrafik, där särskilt korta bilresor upp till 10 km bör kunna ersättas med gång eller cykel. Cykeln ses också som ett viktigt medel för en ökad rörlighet och vardagsmotion. Gående och cyklister, och deras intressen och behov, ska därför prioriteras högt i samhällsplaneringen.

Cykeltrafikens andel av resorna i kommunen ska öka väsentligt. En resvaneundersökning genomfördes i kommunen under 2012. I Strängnäs stad var det drygt 200 svarande vilket är ett lågt antal och ger ett osäkert resultat. Färdmedelfördelningen från undersökningen visas i figur 1. Personbilen står för den största andelen med 67 procent. Andelen resor med cykel är 8 procent. På nationell nivå är andelen som cyklar cirka 10 procent, men i kommuner som satsat på cykling under en längre tid är andelen högre, upp till 15 procent. Kommunens bilandel på 67 procent är en relativt hög siffra och det visar att det finns en stor potential att öka andelen resor med cykel i kommunen. Cykelplanen föreslår följande målsättning för andelen cykelresor:

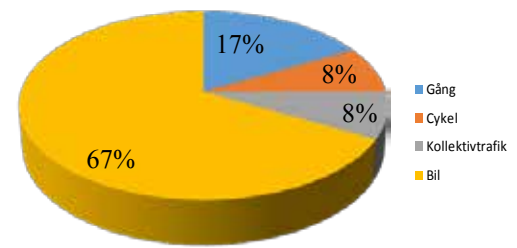
***Kommunens målsättning är att andelen cykelresor ska vara minst 15 procent år 2040.***

### 2.2.2 Delmål

För att uppnå det långsiktiga målet om att öka andelen cykelresor behöver vi sätta upp ett antal delmål, som anger inriktningen på arbetet. Delmål föreslås inom områdena trafikmiljö, påverkansåtgärder samt planering och uppföljning.

#### Trafikmiljö

- Inga cyklister ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Utformningen av trafikmiljön ska anpassas med fokus på oskyddade trafikanter och kommunens cykelstråk och cykelpassager ska vara trafiksäkra.
- Cykelvägnätet ska byggas ut inom alla kommunens tätorter, så att viktiga målpunkter kan nås.
- Cykelnätet ska vara gent, säkert, tryggt och med god orienterbarhet samt sammanhängande utan felande



Figur-1. Resvanor i Strängnäs kommun (2012)

*”Kommunens målsättning är att andelen cykelresor ska vara minst 15 procent år 2040.”*







länkar.

- Cykelnätet ska inom tätorterna vara väl belyst med goda siktförhållanden för att ge socialt trygga miljöer.
- Cykelvägnätet ska ges en tydlig vägvisning.
- Cykelvägarna ska hålla god standard som ger hög framkomlighet. Detta gäller särskilt de huvudcykelstråk som cykelplanen föreslår i varje tätort.
- Tillgången till trygga, stödsäkra och väderskyddade cykelparkeringar ska vara god. Cykelparkeringar ska finnas tillgängligt i erforderlig omfattning vid alla stora kollektivtrafikhållplatser i kommunen samt vid viktiga målpunkter som skolor, arbetsplatser, butiker, idrottsplatser och kulturanläggningar.
- Drift och underhåll ska prioriteras högt och hålla en hög standard året runt.
- Regionala cykelstråk ska byggas ut så att kommunens tätorter kopplas samman.

### Påverkansåtgärder

- Fysiska åtgärder ska kompletteras med beteendepåverkan för att få fler att börja cykla. Detta ska vara en integrerad och självklar del av kommunens cykelarbete och bidra till en bättre miljö och hälsa.
- Regelefterlevnaden hos kommunens cyklister ska öka. Kommunen ska arbeta systematiskt med informationskampanjer. Det är viktigt att även förbättra cykelnätets utformning för att undvika att cyklisten lockas till ett felaktigt beteende.

### Planering och uppföljning

- Brister i trafiksäkerhet, trygghet och tillgänglighet på det befintliga cykelnätet ska inventeras. Detta kan sedan ligga till grund för planering och prioritering av åtgärder.
- En vägvisningsplan ska tas fram för att ge underlag till en tydlig vägvisning.
- En plan för utbyggnad av cykelparkeringar ska tas fram, som även omfattar en parkeringsnorm för cykel vid nyexploatering.
- Trafikräkningar av antalet cyklister ska genomföras regelbundet på ett antal fasta mätpunkter i cykelnätet, för att öka kunskapen om cykelresandet i kommunen.
- En parkeringsnorm för cykel vid nyexploatering på kvartersmark ska tas fram.

## 2.3 Systematiskt arbetssätt

För att nå våra uppsatta mål för cykeltrafiken krävs ett systematiskt och långsiktigt arbetssätt. Det är viktigt att vi har tydliga prioriteringar, bra planeringsunderlag och en



kontinuerlig uppföljning.

### Prioriteringsprinciper:

I Strängnäs kommuns trafikstrategi preciseras ett antal övergripande strategier. Där framgår det att vid planering och utformning av gatumiljöer ska trafikslagets behov prioriteras i följande ordning;

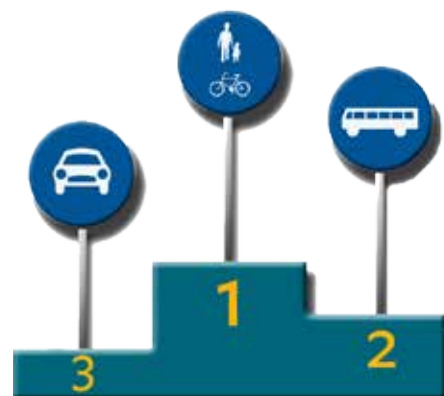
1. Gångtrafik
2. Cykeltrafik
3. Kollektivtrafik
4. Biltrafik.

I praktiken innebär detta att om det är begränsat utrymme längs en gata, så ska till exempel utrymmet för cykelvägen prioriteras framför bilens behov av utrymme. Detta är en viktig utgångspunkt i vår strävan mot ett hållbart och balanserat transportsystem.

Det är också viktigt att kommunen har en tydlig prioritering vid ny- och ombyggnad av cykelvägar i kommunen. Större cykelstråk som används av många cyklister behöver prioriteras högre än mindre lokala cykelstråk. Exempel på detta är de cykelstråk som används vid arbetsresor och till skolor. Större cykelstråk i våra tätorter med dålig trafiksäkerhet längs gator och vägar med mycket trafik och höga hastigheter behöver också prioriteras högt. Dessa stråk ska prioriteras både för standardhöjande åtgärder på befintliga cykelvägar och vid utbyggnad av cykelnätet.

### Planeringsunderlag:

För att kunna arbeta systematiskt med cykelfrågor i Strängnäs kommun, så behövs det ett bra kunskap om cyklingen i kommunen, både om själva trafikmiljön och om användningen av cykeln. Med ett bra planeringsunderlag kan vi genomföra rätt åtgärder och det är också ett nödvändigt underlag för att göra kontinuerliga uppföljningar. Därför är det viktigt att kommunen prioriterar resurser för att ta fram de planeringsunderlag som föreslås under kapitel ”2.2.2 Delmål”. Huvudansvaret för framtagandet av planeringsunderlagen ligger på Teknik- och servicenämnden, som bör ta fram underlaget i nära samråd med Samhällsbyggnadsnämnden.



## 3. Nulägesanalys

I nulägesanalysen beskrivs situationen för dagens cyklister i Strängnäs. Analysen beskriver trafikmiljö, cykelparkeringar, trafikregler och avslutas med en sammanfattande SWOT-analys (Styrkor, Svagheter, Möjligheter, Hot).

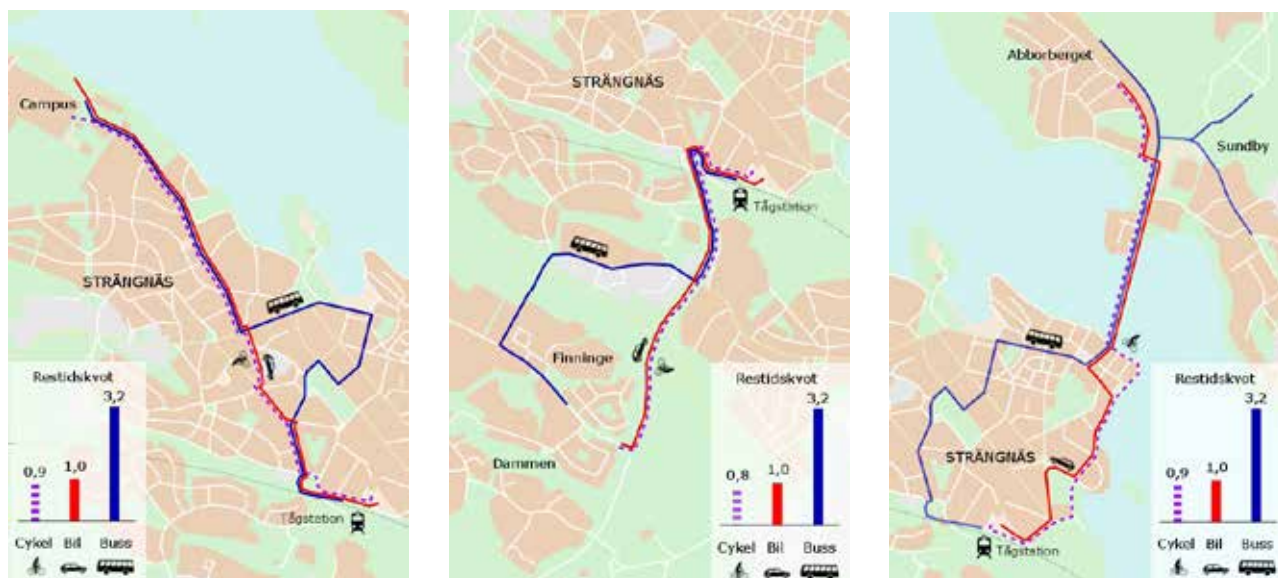
### 3.1 Trafikmiljö

#### Tillgänglighet

Möjligheterna för cykling i Strängnäs är goda. Bebyggelsen är relativt väl samlad till kommunens tätorter vilka rymmer närmare 75 % av Strängnäs kommuns befolkning. Totalt har 70 % av invånarna mindre än fyra kilometer till närmaste tågstation. Det är ett avstånd där cykeln bedöms ha goda möjligheter att konkurrera med andra färdmedel. Det ger också bra förutsättningar för många att kombinera cykelresor med tåg.

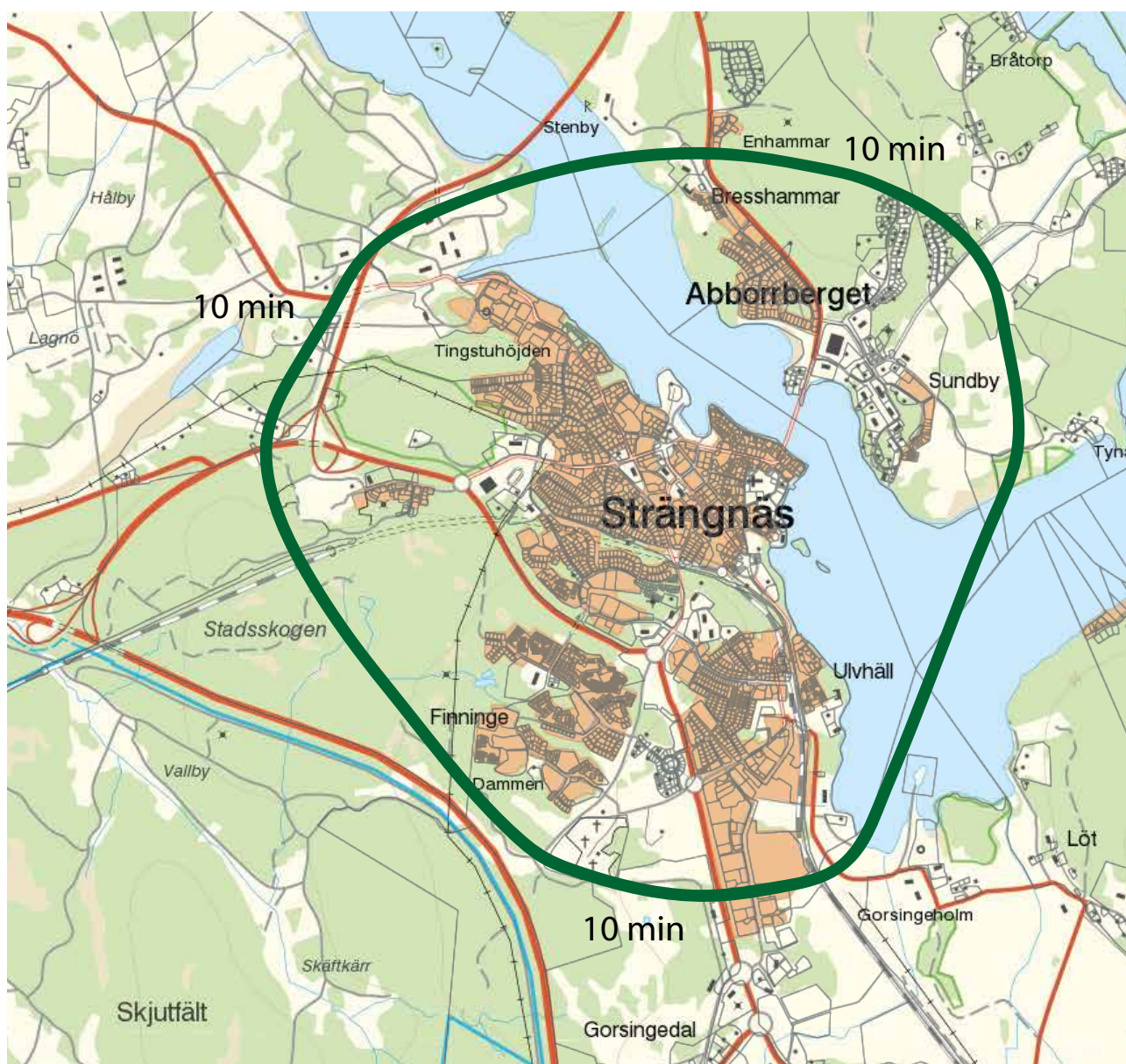
Ett effektivt sätt att mäta olika trafikslags konkurrenskraft gentemot bilen är att använda så kallade restidskvoter. För cykel så bör inte en konkurrenskraftig restidskvot gentemot bilen överstiga 1,5, det vill säga restiden får inte vara mer än 1,5 gånger så lång med cykel. I trafikstrategin redovisas tre exempel på restidskvoter mellan bil och cykelresor från Strängnäs resecentrum till olika destinationer, se figur 2. Från Campus och Abborrberget är restidskvoten 0,9 och från Finninge är den 0,8. Detta visar att det går snabbare att cykla än att köra bil mellan dessa destinationer och tyder på att cykel som färdmedel är konkurrenskraftig mot bilen för resor inom tätorten.

*”Möjligheterna för cykling i Strängnäs är goda. Bebyggelsen är relativt väl samlad till kommunens tätorter...”*





Den faktiska restiden med cykel är också väldigt kort inom tätorterna, som alla har korta avstånd till vill viktiga målpunkter. Större delen av Strängnäs tätort kan nå centrum inom cirka 10 minuter, vilket framgår av figur 3.



Figur-3. Illustration på hur långt du kommer med cykel i Strängnäs tätort på cirka 10 min.

### Cykelnätets omfattning

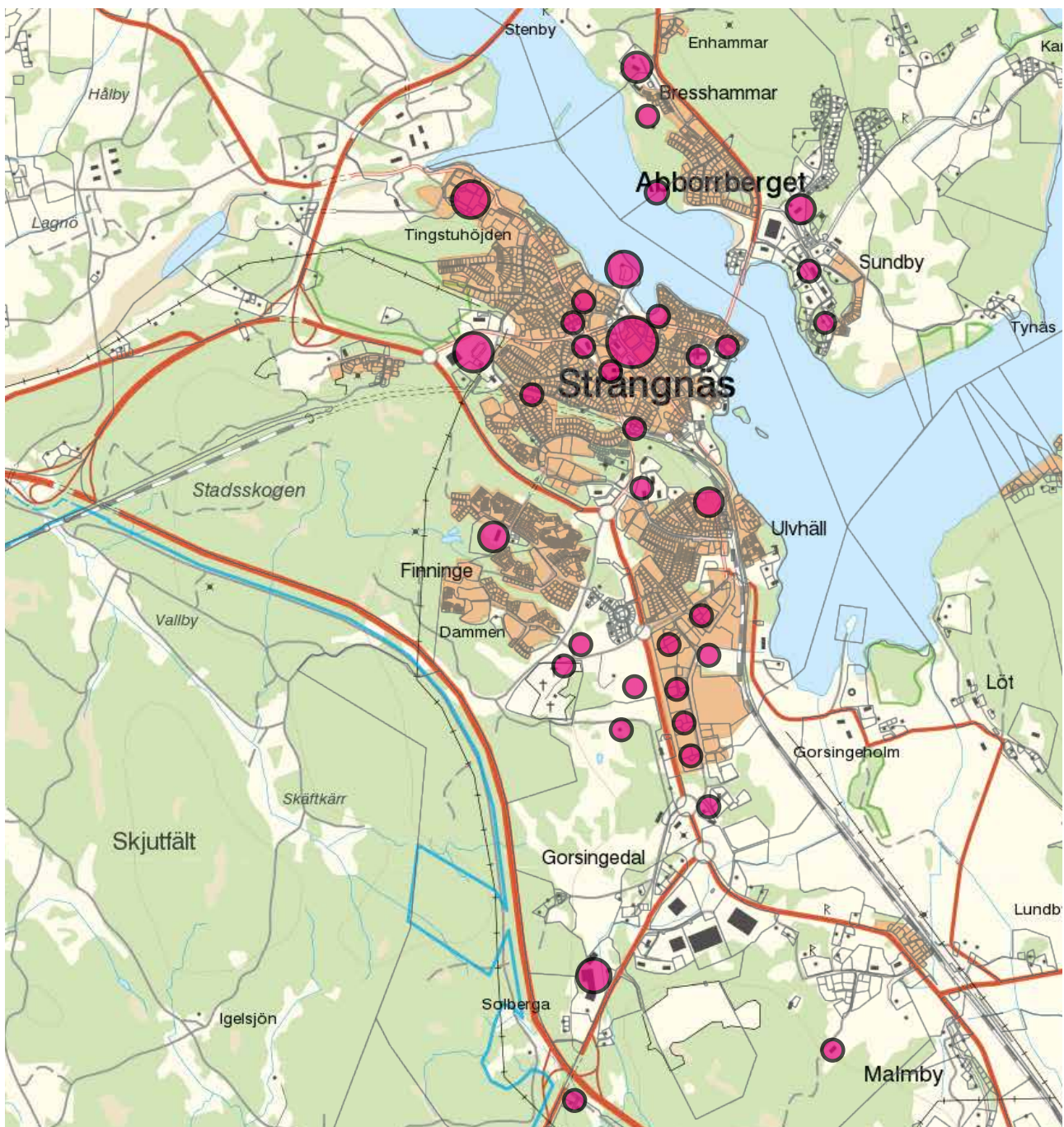
Strängnäs kommun har ett relativt väl utbyggt cykelnät bestående av ca 50 km cykelbana. I kommunens tre större tätorter, Strängnäs, Mariefred och Åkers Styckebruk, finns separerade cykelbanor utmed nästan två tredjedelar av biltrafikens huvudnät. Tätorterna har dock flera felande länkar, det vill säga sträckor som saknar cykelbana. Det innebär att cykelnätet på sina håll upplevs som osammanhängande och otydligt. Cykelbanorna är som regel dubbelriktade och ofta gemensam med gående. Detta ställer krav på att cykelbanorna är tillräckligt breda för att inte skapa konflikter och osäkerhet mellan mötande



cyklister och även med gående.

Mellan kommunens tätorter saknas cykelbanor helt förutom mellan orterna Mariefred-Läggesta-Åkers styckebruk, med tågstationen vid Läggesta som en viktig målpunkt. För att bättre koppla samman kommunens olika tätorter så ger ett väl utbyggt regionalt cykelnät en ökad tillgänglighet inom hela kommunen. Med nya moderna fordon som elcyklar så ökar dessutom möjligheterna att regelbundet cykla även längre sträckor på upp till 1,5 mil.

För att bedöma hur väl cykelnätet är utbyggt har en analys gjorts av tillgängligheten med cykel till viktiga målpunkter



Figur-4. Viktiga målpunkter i Strängnäs tätort som ska kunna nås med cykel på ett säkert och smidigt sätt.

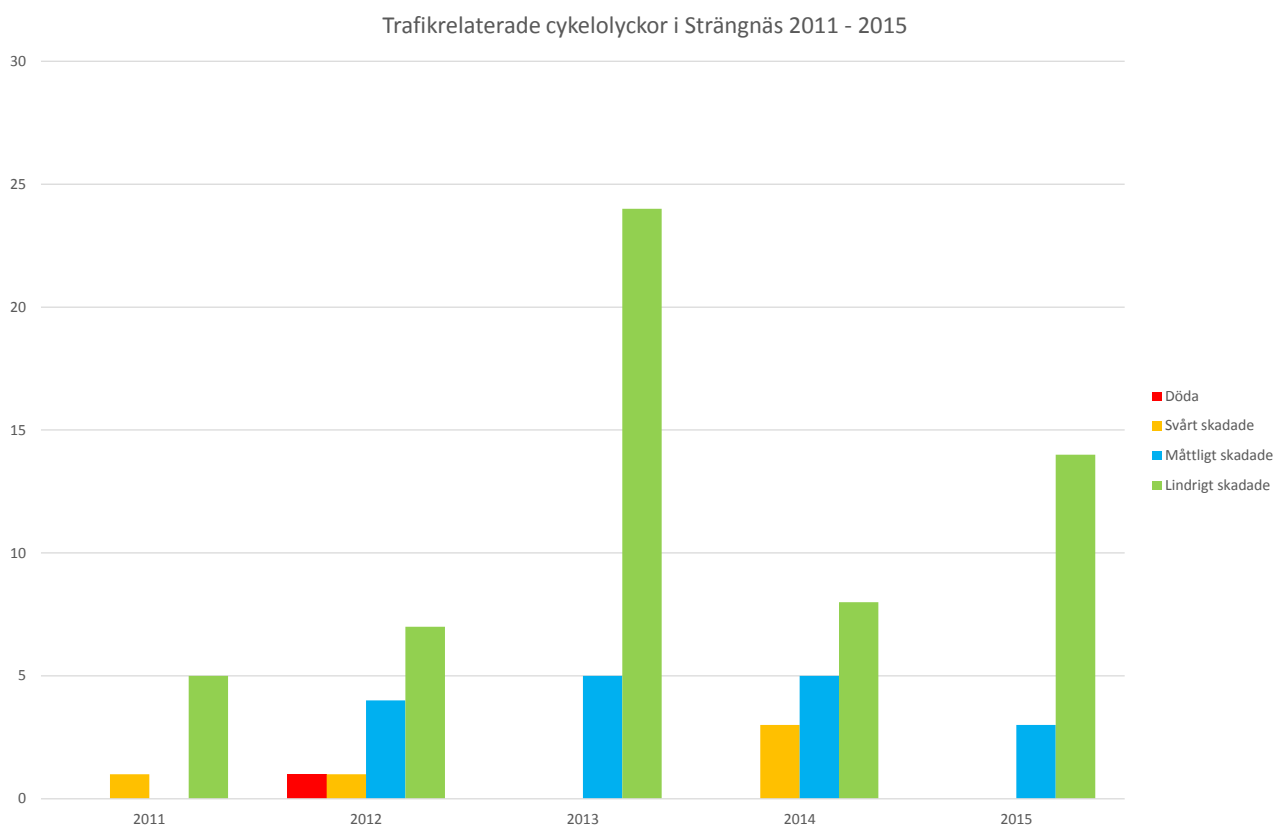
i respektive tätort. Denna analys ligger bland annat till grund för förslaget på nya cykelvägar. Ett exempel på analysen i Strängnäs tätort framgår av kartan i figur 4.

### Cykelvägvisning och cykelkartor

År 2012 genomfördes en inventering av cykelnätet i Strängnäs tätorter. I inventeringen undersöktes bland annat belysning, beläggning, vägvisning och separering av cyklister och gående. Inventeringen visar att en stor del av cykelnätet i kommunen helt saknar vägvisning. Endast i Strängnäs tätort finns idag ett antal vägvisningsskyltar, men även där är vägvisningen bristfällig. Kommunen saknar även cykelkartor i pappersformat. Däremot finns cykelkartor över Strängnäs tätort, Mariefred, Stallarholmen och Åkers styckebruk på kommunens webbsida.

### Trafiksäkerhet

Under perioden 2011 till 2015 rapporterades 90 trafikolyckor med skadade cyklister i Strängnäs kommun. Uppgifterna är hämtade från informationssystemet STRADA, som bygger på olycksrapporter från både polisen och sjukvården. Fem av dessa klassificerades som allvarliga olyckor och 17 måttliga olyckor. Under samma period rapporterades ett dödsfall. Figur 5 visar fördelningen av döda, svårt skadade, måttligt skadade och



Figur-5. Fördelningen av döda, svårt skadade, måttligt skadade och lindrigt skadade cyklister mellan år 2011 och 2015.

*”68% av cykelolyckorna skedde i någon av kommunens tätorter.”*



lindrigt skadade cyklister mellan åren 2011 och 2015.

72 % av olyckorna som rapporterades in under perioden 2011 till 2015 utgjordes av singelolyckor, däribland dödsfallet. Bland övriga olyckor var kollision mellan cykel och bil den vanligaste olyckstypen.

68 % av cykelolyckorna skedde i någon av kommunens tätorter. I Strängnäs rapporterades 41 cykelolyckor mellan år 2011 och 2015. I Mariefred rapporterades 16 cykelolyckor, däribland dödsfallet. I Stallarholmen och Åkers styckebruk var antalet cykelolyckor betydligt färre, fyra respektive fem.

Trots att huvuddelen av cykelolyckorna sker i tätorterna bedöms trafiksäkerheten ändå vara relativt god.

Bashastigheten inom kommunens tätorter är satt till 40 km/h. Lokalgator och gator med skolor och förskolor är i regel skyltade till 30 km/h. På huvudgator är ambitionen att cyklister och gående ska separeras från biltrafiken. Närmare två tredjedelar av huvudgatorna i Strängnäs tätort, Mariefred och Åkers Styckebruk är försedda med separerade gång- och cykelbanor.

Cykelöverfarterna i Strängnäs är inte fullständigt inventerade med avseende på trafiksäkerhet. Det är viktigt att detta görs i det fortsatta i arbetet eftersom en god utformning av cykelöverfarterna är prioriterat i trafiksäkerhetsarbetet.

Mellan tätorterna inom kommunen är trafiksäkerheten dålig eftersom det regionala cykelnätet inte är väl utbyggt. På flera håll tvingas cyklister dessutom korsa biltrafiken vid passager som inte är hastighetsäkrade.

### Drift och underhåll

Framkomligheten och trafiksäkerheten i cykelnätet påverkas till stor del av beläggningen och av drift och underhåll. Forskning visar att singelolyckor är den dominerande orsaken till allvarligt skadade cyklister och singelolyckorna beror till störst delen på bristfälligt drift och underhåll. Halka på grund av is, snö och rullgrus är den vanligaste orsaken till singelolyckorna.

Strängnäs kommun har ambitionen att snöröja cykelnätet när det fallit 3-4 cm blötsnö och 5-6 cm torrsnö. Under pågående snöfall prioriteras gång- och cykelbanor samt större trafikleder högst. En ny metod som några kommuner har börjat använda är s k ”sopsaltning”, som innebär att det i princip blir snöfritt och hög standard för cyklisterna.





Forskning pågår fortfarande inom detta område och det är viktigt att kommunen följer utvecklingen.

Strängnäs saknar en policy för rutiner kring barmarksunderhåll. En skötselplan för detta håller dock på att tas fram. Som regel gäller att cykelnätet sandsopas en gång per år under våren. Vid behov kan ytterligare sopning av cykelvägarna ske. Översyn av skyltar, ytskikt, linjemålning etc. sker löpande. Inventering av beläggning utförs i allmänhet en gång per år. Borttagning av växtlighet och siktröjning utförs vid behov, vanligtvis en till två gånger per år. En stor del av cykelnätet i Strängnäs är asfalterat. Standarden på asfalten är överlag bra, men det finns även sträckor med potthål, sprickor och ojämnheter. På vissa håll är cykelnätet inte asfalterat.



Kommunen ansvarar för drift och underhåll i de flesta tätorter. I Stallarholmen ligger dock ansvaret på Stallarholmens vägförening. För de statliga vägarna som går igenom våra tätorter ansvarar Trafikverket för drift och underhåll.



### Trygghet

Känslan av social trygghet har stor betydelse för valet att cykla. Om en del av en resa upplevs som otrygg - med rädsla för överfall - kan det medföra att resan inte blir av eller att den inte görs med cykel. För att cykelnätet ska upplevas som tryggt och säkert, oavsett årstid och tid på dygnet, krävs en god belysning och god sikt. Det finns även särskilda platser som upplevs som otrygga att vistas på, som t ex parkeringarna vid Strängnäs och Läggesta station.

Genom att informera om säkerhetshöjande åtgärder som genomförs i cykelnätet kan känslan av trygghet förstärkas. Täta buskage kan även leda till en ökad känsla av otrygghet och rädsla för att drabbas av överfall. En stor del av Strängnäs cykelnät är försett med belysning. Ny belysning och röjning av buskage, bör kommuniceras till allmänheten.

Trygghetskänslan är ofta också starkt knuten till trafiksäkerhet. Särskilt prioriterat är barns skolvägar och gång- och cykelvägar till målpunkter avsedda för barn, som t ex idrotts- och fritidsanläggningar. Många föräldrar upplever även skolvägarna i kommunen som otrygga på grund av biltrafiken. Cyklister och gående bör separeras från varandra på trafikintensiva stråk, vilket ökar trygghetskänslan.





### Miljö och hälsa

Trafiken har stor inverkan på miljön, både lokalt och globalt. I Sverige står transportsektorn för närmare 40 procent av utsläppen av växthusgaser. Bilresor i tätorter står för ca en fjärdedel av motortrafikens miljöföroreningar. Med fler cyklister och färre bilar minskar utsläppen av föroreningar. Det leder till lägre partikelnivåer, bättre luftkvalitet och mindre bullerstörningar. Bättre luftkvalitet innebär att sjukdomar (som astma, cancer och olika former av allergier) kan förebyggas.



En ökad cykelanvändning innebär påtagliga hälsovinster för den enskilde. Detta är en mycket viktig fråga för samhället i stort. Fysisk inaktivitet och stillasittande börjar bli ett stort problem i samhället, inte minst för barn och ungdomar. En medveten satsning på ökad fysisk aktivitet till exempel genom ökad cykling, kan därför ge stora samhällsvinster. En halvtimmes cykling per dag, motsvarande fem till tio kilometers cykling, har visat sig ha positiv inverkan på sjukdomar som diabetes, bukfetma, övervikt, högt blodtryck och hjärt- och kärlsjukdomar. Strängnäs har tagit fram en folkhälsoplan där ett av målen är att öka den fysiska aktiviteten i kommunen. Det finns dock för närvarande inga pågående påverkansinsatser för att öka cykelanvändningen i kommunen, varför detta är ett viktigt insatsområde i cykelplanen.

## 3.2 Cykelparkeringar

Möjligheterna för cyklister att parkera på ett smidigt och säkert sätt i Strängnäs är inte inventerat. En översiktlig analys visar dock att flera viktiga målpunkter i kommunen helt saknar cykelparkering. De cykelparkeringar som finns är i huvudsak lokaliserade till kommunens tågstationer. Vid Strängnäs nya resecentrum kommer det att finnas minst 250 cykelparkeringsplatser, där de flesta blir väderskyddade med möjlighet till ramlåsning. Även Läggesta station är försedd med cykelparkering. Parkeringen rymmer ca 65 cyklar varav 15 cyklar har tak med möjlighet till ramlåsning.



Totalt sett finns ett stort behov av cykelparkeringar i kommunens tätorter. Stödsäkra cykelparkeringar har stor betydelse vid valet att välja cykeln som transportmedel. För att locka fler att använda cykeln varje dag, så är det därför viktigt att kunna erbjuda säkra och attraktiva cykelparkeringar vid arbetsplatser, skolor, tågstationer, busshållplatser, butiker och andra viktiga målpunkter.



För att öka mervärdet för cyklister och göra det enklare att använda cykeln i vardagen, bör väl valda cykelparkeringar kompletteras med cykelpumpar. I kommunen finns idag cykelpumpar i Strängnäs tätort, Mariefred, Åker och Stallarholmen.



### 3.3 Trafikregler

Liksom i övriga Sverige förekommer det i Strängnäs kommun att cyklister bryter mot trafikreglerna. Exempel på vanliga överträdelser är cyklister som cyklar på övergångställen, cyklister som cyklar på trottoarer, barn som cyklar utan hjälm och cyklar som parkeras felaktigt. För att minska regelöverträdelserna så behöver dels cyklistens beteende förändras och dels så behöver kommunen informera om trafikregler samt förbättra cykelinfrastrukturen. Det felaktiga beteendet hos cyklisterna beror ibland på brister i trafikmiljön. Cyklisterna ska till exempel inte behöva lockas att cykla



på en trottoar eller övergångsställe på grund av att det inte finns ett bra alternativ. Det är alltså ett delat ansvar mellan cyklisten och kommunen i arbetet med att förbättra efterlevnaden av trafikreglerna.

Sedan den 1 september 2014 gäller nya regler för cykelöverfarter, som har syftet att öka prioritering av cykeltrafikens framkomlighet. Cykelöverfart ska märkas ut med ett nytt vägmärke liknande övergångsställesskylden. Själva cykelöverfarten ska vara upphöjd som ett farthinder eller liknande, där samma regler som för övergångsställe gäller. Du har alltså väjningsplikt mot en cyklist som är på väg ut på en cykelöverfart precis på samma sätt som du har mot en fotgängare vid ett övergångsställe.

Cykelöverfarterna bör främst användas på huvudstråken för cyklister och där trafiksäkra passager är högt prioriterat. När det gäller cykelpassager, alltså de gamla cykelöverfarterna, så gäller samma regler som tidigare, det vill säga att cyklisten har väjningsplikt och fordonsförare ska anpassa hastigheten så det inte uppstår fara.



### 3.4 SWOT-analys

Nedan ges en sammanställning av cykeltrafikens nulägesanalys i form av en SWOT-analys (styrkor, svagheter, möjligheter och hot). Nulägesanalysen ligger sedan till grund för val av strategiska insatsområden.

#### Styrkor

Våra tätorter har korta avstånd och många bor inom cykelavstånd till viktiga målpunkter.  
Det finns en grundläggande cykelinfrastruktur i Strängnäs tätorter.  
Det finns gott om cykelparkeringar vid Strängnäs och Läggesta station.  
Det finns en regional cykelplan framtagen för länet.

#### Svagheter

Det saknas säkra och snabba cykelförbindelser mellan Strängnäs tätorter.  
Cykelnätet i tätorterna har flera felande länkar.  
Lite arbete görs för att uppmuntra cykling och för att minska bilanvändningen.  
Standarden i det befintliga cykelnätet är bitvis bristfälligt.  
Bristande trafiksäkerhet i cykelöverfarter.  
Parkeringsnorm för cykel saknas.

#### Möjligheter

Cyklingens roll i trafiksystemet har stärkts i samhället.  
Det finns ett ökat intresse för miljö- och hälsofrågor i dagens samhälle.  
En ökad cykling kan bidra till en attraktiv stadsmiljö.  
Elcykeln ger förutsättningar för en ökad och bredare användning av cykeln som transportmedel.

#### Hot

Utglesningen av bebyggelsen skapar längre resor vilket minskar cykelns konkurrenskraft.  
De politiska prioriteringarna kan ändras så att cykeln inte prioriteras i stadsplaneringen.  
Barn och ungdomars användning av cykeln minskar på grund av att färre tar sig själva till skolan. Detta påverkar även användningen av cykel på fritiden.

## 4. Fokusområden

Utifrån nulägesanalysen och de föreslagna målen i cykelplanen, så föreslås ett antal åtgärder inom områdena trafikmiljö, beteendepåverkan och planeringsunderlag.

### 4.1 Trafikmiljö

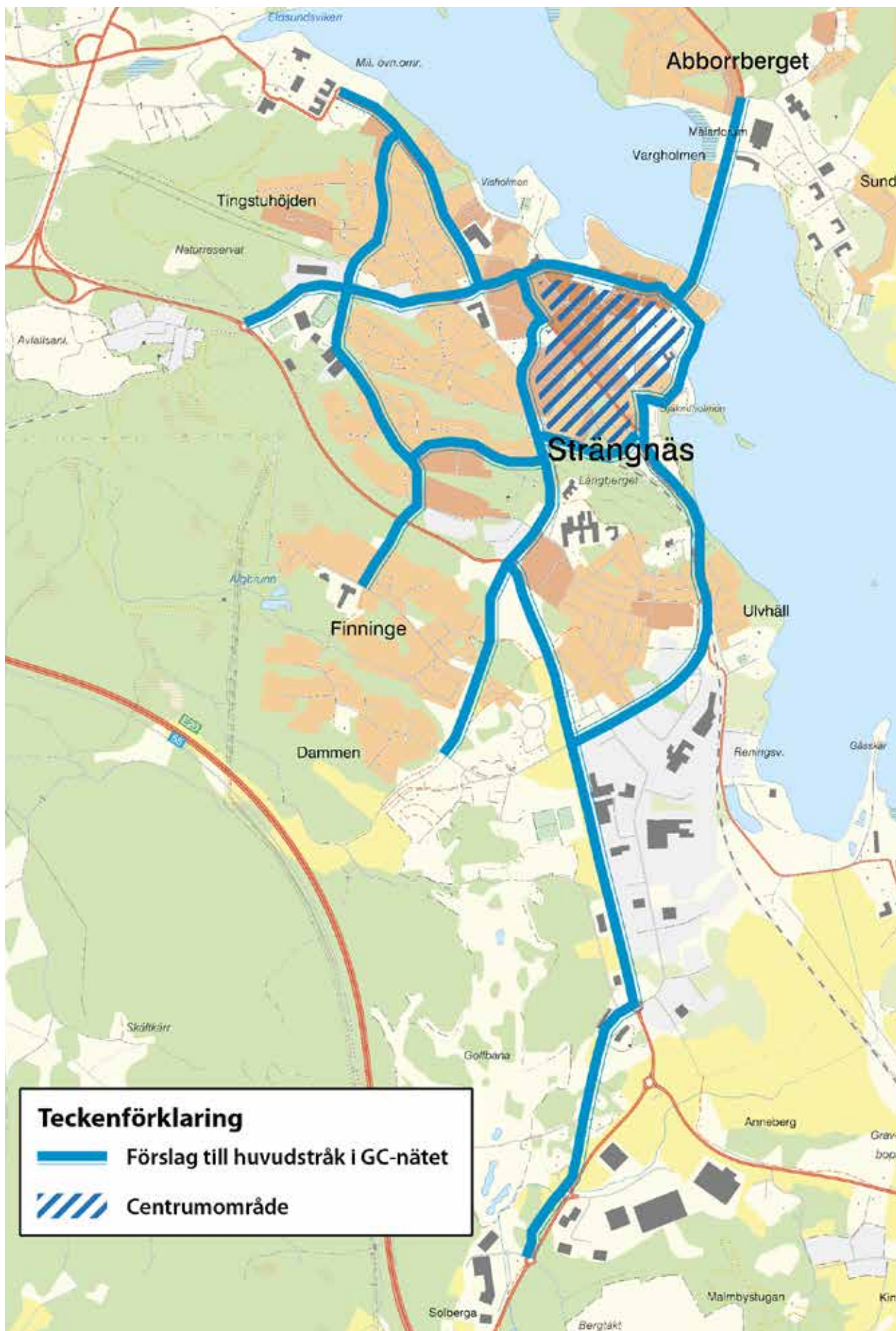
#### 4.1.1 Cykelvägnätet

För att cykeln ska utgöra ett attraktivt färdmedelsalternativ krävs ett cykelnät som är gent, sammanhängande och säkert. Särskilt viktigt är att cykelvägar inte uppfattas som längre än motsvarande bilvägar. Avbrott och felande länkar bör inte accepteras och nätet ska koppla samman viktiga målpunkter. Cykelnätet består i huvudsak av separata cykelvägar, men även lågtrafikerade gator kan ingå i cykelnätet. Cykelvägarna ska normalt sett alltid vara dubbelriktade så det blir ett enhetligt och konsekvent cykelvägnät.

Cykelnätet föreslås delas in i ett huvudnät och ett lokalnät. Huvudnätet består av ett antal huvudcykelstråk som har en stor andel vardagscyklister och som binder ihop olika stadsdelar och större målpunkter i tätorten. Huvudnätet ska ha mycket god standard på framkomlighet och trafiksäkerhet och bör därför prioriteras i kommunens arbetet med drift och underhåll samt om- och nybyggnationer. Förslag på huvudcykelstråk i respektive tätort framgår av figurerna 6-9. Lokalnätet består av de övriga cykelvägarna som inte ingår i huvudnätet.







Figur-6. Förslag på huvudcykelstråk i Strängnäs stad



Figur-7. Förslag på huvudcykelstråk i Mariefred



Figur-8. Förslag på huvudcykelstråk i Åkers styckebruk.



Figur-9. Förslag på huvudcykelstråk i Stallarholmen



Ett attraktivt cykelnät bör även vara lättöverskådligt och väl skyltat. Utgångspunkten bör vara att cykelnätet är lika tydligt skyltat som bilnätet. Cyklisterna ska också känna sig trygga och ha tillgång till ett cykelvägnät med minimerad risk att drabbas av trafikolyckor.

Nya separata cykelbanor kräver investeringar som bör vara samhällsekonomiskt lönsamma för att kunna genomföras. Störst samhällsekonomisk nytta fås i tätorterna där flest bor och kan nyttja de nya cykelbanorna. Det medför att satsningarna på tillgängligheten för cykel bör prioriteras inifrån och ut, från tätorternas centrum till dess randzon och ut mot landsbygden.

Den fysiska utformningen har stor betydelse för cykelns attraktivitet. I städer med centralt lokaliserade verksamheter, blandade funktioner och korta avstånd är det lättare att cykla än i mer utspridda städer. Med cykelfrämjande åtgärder som nya cykelbanor, säkra cykelöverfarter och cykelparkeringar är det möjligt att åstadkomma stora förbättringar, även i redan bebyggda områden. I nya områden finns det ännu större möjligheter att uppnå cykelvänliga strukturer. Detta kräver dock att cykeln ges en naturlig plats i samhällsplaneringen. Cykeltrafiken måste beaktas i tidiga skeden vid såväl översiktlig planering som detaljplanering eftersom det är i dessa skeden som det är lättast att påverka cykelnätets strukturella uppbyggnad.

Den fysiska utformningen har också stor betydelse för regelefterlevnaden bland cyklister. Strängnäs kommun ska sträva efter en utformning som gör det naturligt att göra rätt. Det ska vara tydligt vad som gäller i olika situationer och på olika platser. Beläggningen ska hålla en hög standard så att inte cyklisterna lockas till att cykla på trottoaren eller i blandtrafik.

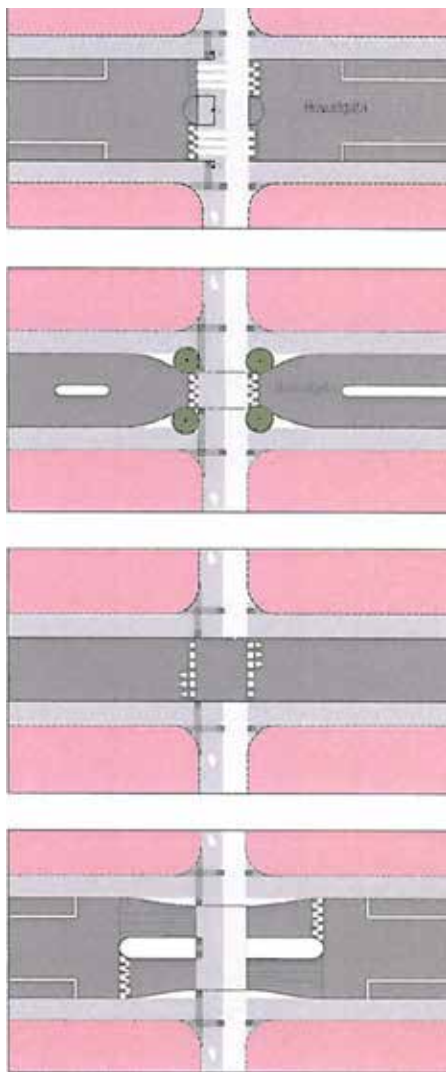
Vid nybyggnation ska utformningen ge en god standard för cyklisterna med tillräcklig bredd på cykelvägen. För att säkerställa att nya cykelbanor byggs på ett enhetligt sätt med god kvalitet i Strängnäs kommun, så behöver kommunen ta fram riktlinjer med standard och mått för olika typer av gator. I detta arbete bör kommunen ta del av de nationella riktlinjer som finns i GCM-handboken (Gång-, cykel- och mopedhandboken) som Sveriges Kommuner och Landsting tillsammans med Trafikverket tog fram 2010.

Cykelpassager och cykelöverfarter ska ha en god utformning och bör vanligtvis hastighetssäkras, framför allt på huvudcykelstråken med skolor och

*”Satsningarna på tillgängligheten för cykel bör prioriteras inifrån och ut, från tätorternas centrum och ut mot landsbygden.”*







Figur-10. Exempel på utformning av cykelpassager i från GCM-handboken 2010.

arbetsplatser som målpunkt. För att få en hög kvalitet på cykelpassagerna, så behöver kommunen ta fram riktlinjer för vilka typer av cykelpassager och cykelöverfarter kommunen ska använda i olika typer av gatumiljöer. I figur 10 finns några exempel på utformning av cykelpassager som är hämtade från GCM-handboken.

Vid åtgärder på befintliga cykelnät eller vid anläggande av nya cykelvägar, är det viktigt att inte glömma bort den estetiska utformningen och se till de rumsliga kvaliteterna. Trädplantering i gatumiljöerna är till exempel ett viktigt inslag för att skapa en god gestaltning i gaturummet.

Säkra skolvägar med cykel är ett särskilt viktigt insatsområde. Forskning visar hur viktigt det är att barn och ungdomar själv kan ta sig till skolan, både för sin egen utveckling och sin hälsas skull. Tyvärr är det alltför vanligt att föräldrarna idag skjutar sina barn till skolan, ofta med motivet att det är en farlig skolväg. Därför behöver kommunen inventera barnens skolvägar och förslå åtgärder som ger en god trafiksäkerhet.

De nya cykelvägar som föreslås för varje tätort och mellan kommunens tätorter redovisas på kartor i kapitel 6. Varje karta har en tillhörande åtgärdslista med längd och uppskattad kostnad för varje objekt. Kartorna redovisar ett framtida cykelnät år 2040. De är inte inbördes prioriterade utan utbyggnadsordningen och investeringstakten beslutas varje år av Teknik- och servicenämnden.

För att öka tillgängligheten med cykel inom hela kommunen så är det viktigt att det går lätt att cykla mellan alla tätorter. Med nya elcyklar så ökar räckvidden för hållbart resande och skapar möjligheter att regelbundet cykla även längs regionala cykelstråk, som t ex mellan kommunens tätorter. Dessa regionala cykelstråk går i huvudsak längs det statliga vägnätet och det är regionförbundet som är ansvarig för utbyggnaden av cykelstråken på det statliga vägnätet. Regionala cykelstråk finansieras av staten via den regionala planen för transportinfrastruktur, där kommunen har möjlighet att medfinansiera för att öka utbyggnadstakten.

#### 4.1.2 Cykelparkeringar

En plan för utbyggnad av cykelparkeringar behöver tas fram, som innehåller en inventering av alla cykelparkeringar och en analys av behovet av nya cykelparkeringar. Tillgången till trygga, säkra och väderskyddade cykelparkeringar har en stor betydelse för valet att cykla. Cykelparkeringar är särskilt viktiga vid



kollektivtrafikhållplatser. Genom att underlätta för byten mellan cykel och kollektivtrafik kan andelen bilpendlare i Strängnäs kommun minska. Cykelparkeringar bör hålla en hög standard med ramlåsning, belysning och tak.

För att ytterligare öka standarden i cykelnätet kan cykelparkeringar kompletteras med cykelservice. Exempel på service är offentliga cykelpumpar. Cykelservice ökar cyklisternas bekvämlighet under resan och är ett bra sätt att visa de cyklade att de uppskattas.

Vid nyplanering av bostäder och verksamheter så är det viktigt att det redan från början byggs tillräckligt med cykelparkeringar. För att säkerställa detta så behöver kommunens bilparkeringsnorm kompletteras med att även innehålla parkeringsnorm för cyklar. I avvaktan på att kommunens parkeringsnorm uppdateras så bör parkeringstalet 2,0 cyklar per lägenhet tillämpas i detaljplanearbetet.



#### 4.1.3 Lånecyklar

Många kommuner har idag utvecklat ett system med lånecyklar. Principen är att du kan hämta cykeln på en station och lämna den vid en i annan. Lånecykelstationer finns oftast i centrala delarna nära kollektivtrafikens knutpunkter. Tanken med lånecyklarna är att det ska vara lätt att göra korta resor i tätorten, även om du inte har tillgång till egen cykel. Strängnäs kommun bör utreda förutsättningarna för att införa ett lånecykelsystem vid väl valda platser, där det rör sig många besökare och turister.



#### 4.1.4 Vägvisning

En vägvisningsplan för hela cykelvägnätet i kommunen behöver tas fram som innehåller vägvisning till viktiga målpunkter inom respektive tätort. Vägvisningsskyltarna bör även ha med avstånd till större målpunkter. De utpekade huvudcykelstråken bör ha en egen unik vägvisning så dessa stråk blir tydliga för cyklisten.

En bra vägvisning bidrar till att det göra det lätt, smidigt och attraktivt att cykla även för den som inte cyklar varje dag. En bra vägvisning kan därför få fler att börja cykla. Det är också positivt för alla besökare som väljer att cykla i kommunen.







#### 4.1.5 Drift och underhåll

En tydlig prioritering av gång- och cykelvägar i vinterväghållningen är viktigt för cyklisters framkomligheten och trafiksäkerhet. Cyklister får problem med framkomligheten redan vid ett par centimeter snö, men bilar kan ta sig fram även om det ligger upp till en decimeter snö på vägbanan.



Barmarksunderhållet är också viktigt för cyklisters framkomlighet och trafiksäkerhet. En drift- och underhållsplan bör tas fram både för barmarksunderhållet och vinterväghållningen.

#### 4.1.6 Åtgärdsförslag för trafikmiljön

Nedan sammanfattas alla åtgärdsförslag inom området trafikmiljö. Vilka åtgärder som ska prioriteras i det fortsatta arbetet beslutas av Teknik- och servicenämnden, i nära samråd med Samhällsbyggnadsnämnden. Ett första steg bör dock vara att prioritera framtagande en nulägesbeskrivning och problemanalys, genom att inventera och analysera de befintliga cykelvägarna med avseende på trafiksäkerhet, framkomlighet och trygghet.



*Åtgärdsförslag för cykelvägnätet:*

- Inventering och handlingsplan för förbättringsåtgärder på befintliga cykelvägar
- Inventering och handlingsplan för viktiga skolvägar
- Nya cykelvägar inom kommunens tätorter
- Utpekade huvudecykelstråk
- Nya regionala cykelvägar
- Nya riktlinjer för mått på cykelvägar för olika gatu- och trafikmiljöer.
- Nya riktlinjer för val av cykelpassager för olika gatu- och trafikmiljöer

*Åtgärdsförslag för cykelparkeringar:*

- Inventering och handlingsplan för utbyggnad av cykelparkeringar
- Framtagande av parkeringsnorm för cyklar

*Åtgärdsförslag för låncyklar:*

- Utredning om förutsättningar för låncyklar

*Åtgärdsförslag för vägvisning:*

- Inventering och handlingsplan för cykelvägvisning

*Åtgärdsförslag inom drift och underhåll:*

- Drift och underhållsplan för cykelvägar

**4.1.7 Finansiering**

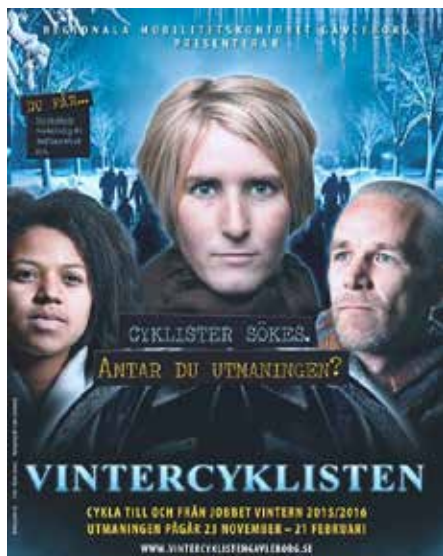
För att genomföra åtgärdsförslagen enligt ovan så krävs det en ökad satsning på cykelåtgärder inom kommunen, både genom ökade personella resurser och genom ökade anslag för investeringar samt drift och underhåll. Ökade personella resurser är en förutsättning för att driva arbetet framåt och leda arbetet med t ex inventeringar och framtagande av handlingsplaner.

Investeringsbehovet är stort inte bara för utbyggnad av nya cykelvägar utan även för att förbättra de befintliga cykelvägarna. Det är minst lika viktigt att hålla en hög standard på dagens cykelnät, som att bygga ut nya cykelvägar. I budgetarbetet är det därför viktigt att ha en god balans mellan investeringar i det befintliga cykelvägnätet och utbyggnad av nya cykelvägar.

**4.2 Beteendepåverkan**

För att uppnå det övergripande målet om en ökad andel cykeltrafik i Strängnäs kommun krävs ett omfattande arbete med beteendepåverkande åtgärder. Beteendepåverkan är ett effektivt verktyg som har





Figur-11. Exempel på kampanj i Gävleborgs region för att ändra resvanor och få vanebilsister att bli vintercyklist.

visat sig ha stor effekt, i synnerhet när det genomförs i kombination med fysiska åtgärder. Kommunen behöver därför ta fram en strategi och handlingsplan för beteendepåverkansåtgärder med syfte att öka cyklandet och även få fler att gå och åka kollektivt. Det är viktigt att se till hela resan och kopplingen med cykel och kollektivtrafik.

För att satsningar i cykelnätet ska ge största möjliga effekt måste de kombineras med beteendepåverkande åtgärder. När Strängnäs kommun anlägger nya cykelvägar ska det kommuniceras till allmänheten. I samband med att det görs omfattande satsningar i cykelnätet bör det uppmärksammas med offentliga invigningar. För att ytterligare marknadsföra nya cykelvägar ska en kommunövergripande cykelkarta tas fram. Kartan ska finnas tillgänglig i såväl digitalt format som i pappersformat.

Information och beteendepåverkan är även en viktig del i arbetet för ökad trafiksäkerhet, genom att påverka användningen av säker cykling med hjälm och säkra cyklar (cykellyse, reflexer m m).

Strängnäs kommun bör också arbeta systematiskt med informationskampanjer för ökad regelefterlevnad. Arbetet bör involvera kommunens grundskolor där eleverna kan undervisas i trafikvett och trafikregler. Kampanjerna bör även riktas gentemot allmänheten och föras i lokaltidningar, på sociala medier, på kommunens hemsida etc.

De nya elcyklarna ger också förutsättningar för en ökad och bredare användning av cykeln som transportmedel. Elmotorn gör att t ex lådcyklar och cyklar med släp kan transportera tyngre varor för inköp, varuleveranser m m. Elcykeln gör det också lättare att använda cykeln som tjänstefordon. För att stimulera denna positiva utveckling så behöver en medveten strategi för beteendeförändring tas fram.

Om det fanns en möjlighet att ta med sig cykeln på kollektivtrafikens olika fordon, så skulle det sannolikt få fler att både cykla och åka kollektivt. Denna möjlighet bör därför utredas närmare inom ramen för framtagandet av en strategi för beteendepåverkansåtgärder.

#### 4.2.1 Åtgärdsförslag för beteendepåverkan

Sammanfattning av åtgärdsförslag för beteendepåverkan:



- Ta fram en strategi och handlingsplan för alla beteendepåverkansåtgärder.
- Analysera förutsättningarna för att cykla och åka kollektivt med ett ”Hela resan”-perspektiv.
- Ta fram en cykelkarta för kommunens tätorter.

## 4.3 Planeringsunderlag

Ett bra planeringsunderlag är helt nödvändigt för att kunna bedriva ett systematiskt utvecklingsarbete för en ökad och säker cykling. En viktig del i detta är att få fram en väl förankrad nulägesbeskrivning av cyklingen i kommunen, vilket är en förutsättning för att kunna sätta gemensamma mål och föreslå strategiska insatsområden. Förutom de planeringsunderlag som föreslås ovan så behöver även en mätplan för cykeltrafkräkningar tas fram. För att öka kunskapen om cykeltrafiken i kommunen så behöver ett antal fasta mätpunkter i varje tätort pekas ut och mätas regelbundet med 1-3 års mellanrum.

För att ytterligare öka kunskapen om trafiken i kommunen så bör även en fullständig resvaneundersökning genomföras med cirka 5 års mellanrum. En resvaneundersökning är nödvändig för att kunna utvärdera och följa utvecklingen av de övergripande målet att vi ska öka andelen som cyklar i kommunen.

Ett annat värdefullt planeringsunderlag är att få fram en checklista för cykelfrågor som kan användas vid framtagande av detaljplaner och i samband med bygglovsprövningar. Checklisten bör innehålla en översyn av parkeringsbehovet, säkra skolvägar, cykelstråk m m. En viktig del i detta arbete är att få fram en parkeringsnorm för cyklar.

Med ett bra planeringsunderlag kan kommunen arbeta systematiskt och långsiktigt och det ger också ett bra underlag för att göra kontinuerliga uppföljningar. Kunskapen om utveckling av antalet cyklister och dess andel av alla resor i kommunen är också en viktig del i kommunens uppföljningsarbete med översiktsplanen.

### 4.3.1 Åtgärdsförslag för planeringsunderlag

Sammanfattning av åtgärdsförslag för planeringsunderlag:

- Ta fram en mätplan för cykeltrafkräkningar.
- Ta fram en checklista för cykel som stöd vid detaljplanearbete och bygglovsprövning.
- Inför en årlig uppföljning av indikatorer inom cykel.

*”...en väl förankrad nulägesbeskrivning av cyklingen i kommunen är en förutsättning för att kunna sätta gemensamma mål...”*





## 5. Uppföljning och genomförande

### 5.1 Uppföljning



Cykelplanen föreslår flera åtgärder som ska bidra till att göra Strängnäs till en cykelvänlig kommun. För att cykelplanen ska bli ett effektivt verktyg för att nå uppsatta mål så krävs en kontinuerlig uppföljning av genomförande av cykelplanen. För att cykelplanen ska kännas aktuell och så bör den ses över inom en 5-årsperiod och vid behov uppdateras. Ansvaret för aktualitetsprövningen ligger på Samhällsbyggnadsnämnden.

Det övergripande målet för cykeltrafiken i Strängnäs kommun är att dess andel av det totala resandet ska öka. Kommunens målsättning är att andelen cykelresor ska öka från dagens 8 procent till minst 15 procent år 2040. Det är en ambitiös målsättning. För att nå målet krävs inte bara att åtgärder för att göra det mer attraktivt och trafiksäkert att cykla, utan även vissa reglerande åtgärder för biltrafiken som gör att bilisterna lockas att börja cykla.

Cykeltrafikens utveckling är också beroende av Strängnäs kommuns framtida stadsbyggande. För att åstadkomma cykelvänliga miljöer behöver avstånd mellan bostad, arbete/skola och fritidsaktiviteter planeras så kort som möjligt eftersom detta ökar cykelns konkurrenskraft gentemot att resa med bil. Genom att bygga tätt med blandade funktioner och korta avstånd samtidigt som cykelstråken anläggs nära bebyggelse, kommer cykelns attraktivitet att öka vilket skapar bättre förutsättningar för att nå cykelplanens målsättning. Kommunens utvecklingsstrategi i "Översiktsplan 2014" stödjer en samhällsplanering med ökad täthet och närhet till viktiga målpunkter som stadskärnan och tågstationer.



Denna cykelplan pekar ut mål, strategier och inriktning för att fungera som ett stöd inför beslut som rör cykeltrafik. I planen anges förslag på åtgärder som behöver genomföras för att göra cykeln till ett mer attraktivt färdmedel i Strängnäs kommun. Fysiska åtgärder i kombination med beteendepåverkan och uppföljning av genomförda åtgärder bedöms kunna leda till ett ökat cyklande.

En viktig fråga om målet för cykeltrafiken ska kunna nås är finansieringen av åtgärderna. Det är möjligt för kommunen att ansöka om statlig medfinansiering med 50 procent för åtgärder på ett kommunala vägnätet, men

ofta måste kommunen finansiera hela projektet själv. Detta medför att det kommer ta lång tid att genomföra alla objekt i cykelplanen, men varje liten åtgärd är ett betydelsefullt steg på vägen mot målet.

Även om Strängnäs kommun kan påverka cykeltrafikens utveckling med lokala åtgärder, så finns det också en omvärld att ta hänsyn till. Nedan listas några möjliga samhällsförändringar som kan påverka cykeltrafikens utveckling i Strängnäs kommun:

- Fokus på folkhälsa och ökad fysisk rörlighet
- Ökad användning av elcykel
- Högre avgifter på drivmedel och parkering
- Ökat tågresande och fler som cyklar till tågstationerna

## 5.2 Indikatorer för uppföljning

Nedan listas förslag på indikatorer som kan visa om arbetet för att förbättra cykeltrafikens förutsättningar når uppsatta mål. De indikatorer som kommunen väljer att använda bör följas upp varje år och sammanställas i samband med årsredovisningen, t ex genom ett cykelbokslut.

- Antal meter ny cykelväg i cykelvägnätet
- Antal döda och svårt skadade cyklister
- Antal cyklister per dygn vid fasta mätpunkter
- Andel säkra cykelpassager
- Andel av cykelnätet med god belysning
- Antal cykelparkeringar och dess beläggningsgrad
- Antal genomförda insatser för beteendepåverkan
- Startkriterier och insatstider för vinterväghållning

Utöver detta bör en resvaneundersökning göras med cirka 5 års mellanrum för att se hur kommuninvånarnas resor fördelar sig på olika trafikslag och för att bedöma om vi når det övergripande målet att cykeltrafiken ska stå för 15 procent andel av resorna år 2040.

## 5.3 Genomförande

Samhällsbyggnadsnämnden har ansvaret för kommunens övergripande trafikplanering, där bland annat cykelplanen ingår. Ansvaret för att verkställa kommunens trafikplanering ligger på Teknik- och servicenämnden, som i rollen som väghållare har ansvar för ny- och ombyggnad samt drift- och underhåll av kommunens gator. I detta ansvar ingår även trafiksäkerhetsarbetet samt framtagande av de planeringsunderlag som behövs för genomförandet av trafikplanerna.



Cykelplanen pekar ut en långsiktig utbyggnad av cykelvägnätet i kommunen och förbättringar på det befintliga cykelvägnätet samt föreslår framtagande av flera viktiga planeringsunderlag. Teknik- och servicenämnden gör varje år en prioritering av vad som ska genomföras när det gäller nya cykelvägar, förbättringar i befintligt cykelvägnät och framtagande av planeringsunderlag. Cykelplanen blir därmed ett underlag för den årliga investeringsbudgeten.

Teknik- och servicenämnden har som framgår ovan huvudansvaret för genomförandet av cykelplanen och det är viktigt att det sker i nära samverkan med Samhällsbyggnadsnämnden, som har det övergripande ansvaret för cykelplanen.





## 6. Förslag på nya cykelvägar

Behovet av nya cykelvägar är mycket stort och det kommer att ta många år innan alla cykelvägar är utbyggda. Förslaget beskriver därför ett framtida cykelnät med planeringshorisonten år 2040. För varje tätort i kommunen samt mellan tätorterna föreslås nya cykelvägar som redovisas på kartor i detta kapitel. Varje karta har en tillhörande åtgärdslista med uppskattad längd och kostnad för varje objekt. Varje objekt har en numrering för att kunna koppla kartan med tabellen. De är inte inbördes prioriterade utan utbyggnadsordningen och investeringstakten beslutas varje år av Teknik- och servicenämnden.

Förslaget på nya cykelvägar omfattar inte nya cykelvägar som byggs i samband med nya exploateringsprojekt, utan dessa hanteras inom ramen för projektet. Därför kommer det framtida cykelnätet att vara mera omfattande än vad som framgår av cykelkartorna.

I förslaget ingår inte heller förbättringar av de befintliga cykelvägarna. Det finns dock ett stort behov att även förbättra standarden på dagens cykelvägar, t ex genom att göra cykelvägarna bredare, säkrare cykelpassager, separera gående och cyklister bättre och bättre detaljutformning. Regementsgatan och Tosteröbron är exempel på cykelstråk som behöver få en högre standard i takt med utbyggnaden av Norra staden respektive Tosterön.

Kostnaden för cykelbanorna i tätort är uppskattat utifrån en schablonkostnad på 4500 kr/m. Denna kostnad inkluderar en asfalterad cykelbana på 3 meter, med kantsten, belysning och vägvisning. Kostnaden är svår att beräkna i detta tidiga skede och den ska ses som en indikation på kostnaden för cykelvägen. Inför den årliga budgetplaneringen så behöver en mer noggrann kostnadsbedömning göras.

För de regionala cykelstråken är schablonkostnaden lägre (3500 kr/m), eftersom dessa cykelvägar oftast har en lägre standard med till exempel smalare bredd och inte lika tät belysning. Kostnaden för de regionala cykelstråken kan dessutom bli betydligt billigare om det går att använda delar av den befintliga vägen och om det går att cykla på lågtrafikerade vägar längs stråket. Schablonkostnaden för de regionala cykelstråken kan därför ses som en uppskattad maximal kostnad.



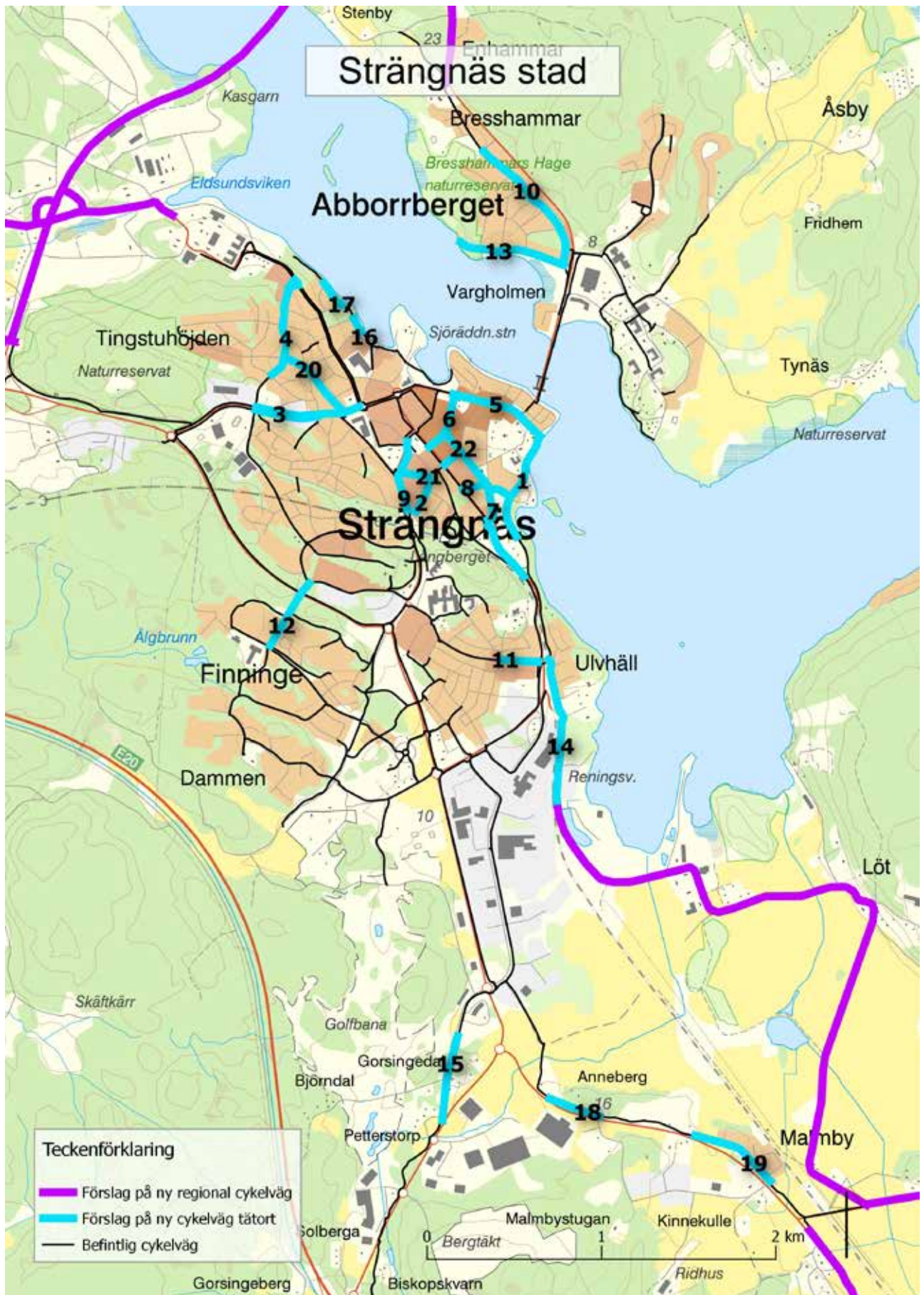
## 6.1 Strängnäs tätort

Strängnäs tätort har ett stort behov av nya cykelvägar, särskilt i de centrala delarna av tätorten, se tabellen nedan samt kartorna för tätorten och centrum.

I samband med att Strängnäs nya resecentrum står klart hösten 2017, så är det särskilt viktigt att förbättra tillgängligheten med cykel till resecentrum. Resecentrum är tillsammans med stadskärnan de viktigaste målpunkterna i Strängnäs stad och därför bör alla bostadsområden i staden ha goda möjligheter att cykla till båda dessa målpunkter.

Objekt	Längd	Kostnad
1. Östra Strandvägen-Nabbgatan	640 meter	2 880 000 kr
2. Larslundavägen	300 meter	1 350 000 kr
3. Eskilstunavägen, delen Skogsvägen-Regementsgatan	600 meter	2 700 000 kr
4. Skogsvägen, delen Krovvägen-Regementsgatan	590 meter	2 655 000 kr
5. Storgatan, delen Järnvägsgatan-Östra Strandvägen	560 meter	2 520 000 kr
6. Järnvägsgatan, delen Storgatan-Nygatan	340 meter	1 530 000 kr
7. Trädgårdsg./Mariefredsv., delen Järnvägsg.-kyrkogården	900 meter	4 050 000 kr
8. Höjdgatan/Tullgatan, delen Nygatan-Nabbgatan	280 meter	1 260 000 kr
9. Södertäljevägen, delen Ingarvsvägen-Sörgårdsgatan	420 meter	1 890 000 kr
10. Flodins väg, delen Mälärvägen-Stenbyvägen	760 meter	3 420 000 kr
11. Finningevägen, delen Orrspelsvägen-Mariefredsvägen	220 meter	990 000 kr
12. Tryffelstråket, delen Brunnsvägen-Vallbyvägen	430 meter	1 935 000 kr
13. Mälärvägen, delen Bresshammar badplats-Enköpingsv.	600 meter	2 700 000 kr
14. Gorsingeholmsv./Fridhemsg.(reningsverket-Örtagårdsv.)	700 meter	3 150 000 kr
15. Larmvägen, delen brandstation-Biskopskvarnsleden	670 meter	3 015 000 kr
16. Mälärlunden/Kung Göstas väg	100 meter	450 000 kr
17. Parkvägen, delen Sidöparken-Mälärlunden	220 meter	990 000 kr
18. Anneberg	370 meter	1 665 000 kr
19. Skäggestavägen	600 meter	2 700 000 kr
20. Tingstugatan, delen Skogsvägen-Eskilstunavägen	470 meter	2 115 000 kr
21. Bondegatan, delen Södertäljevägen-Larslundavägen	160 meter	720 000 kr
22. Nicandergatan, delen Nygatan-Trädgårdsgatan	100 meter	450 000 kr
<b>Summa:</b>	<b>10030 meter</b>	<b>45 135 000 kr</b>





Figur-12. Förslag på nya cykelvägar i Strängnäs tätort



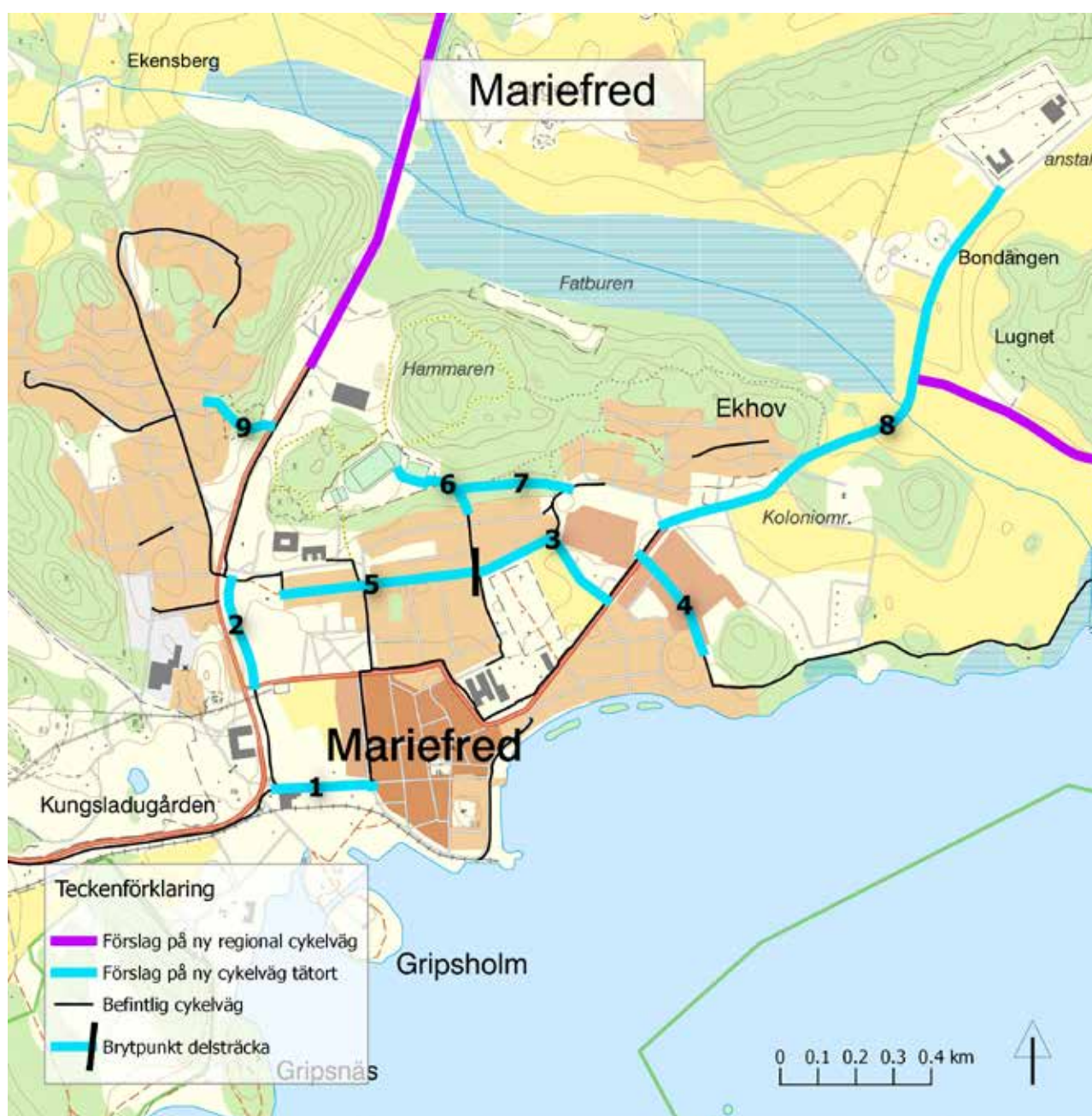




## 6.2 Mariefred

Mariefreds behov av nya cykelvägar framgår av tabellen nedan och kartan.

Objekt	Längd	Kostnad
1. Storgatan, delen Stallarholmsvägen-Nygatan	280 meter	1 260 000 kr
2. Stallarholmsvägen, delen Solvändan-Kärnbogatan	280 meter	1 260 000 kr
3. Nyponvägen, delen Ärnäsvägen-Timotejvägen	440 meter	1 980 000 kr
4. Jakob Ulfssons väg	310 meter	1 395 000 kr
5. Nyponvägen, delen Timotejvägen-skolan	520 meter	2 340 000 kr
6. Hammarvägen-IP Hammaren	240 meter	1 080 000 kr
7. Ekhovsvägen-IP Hammaren	300 meter	1 350 000 kr
8. Ärnäsvägen, delen Ektorpsv.-Kriminalvårdsanstalten	1480 meter	6 660 000 kr
9. Stallarholmsvägen-Solbackavägen	200 meter	900 000 kr
<b>Summa:</b>	<b>4050 meter</b>	<b>18 225 000 kr</b>

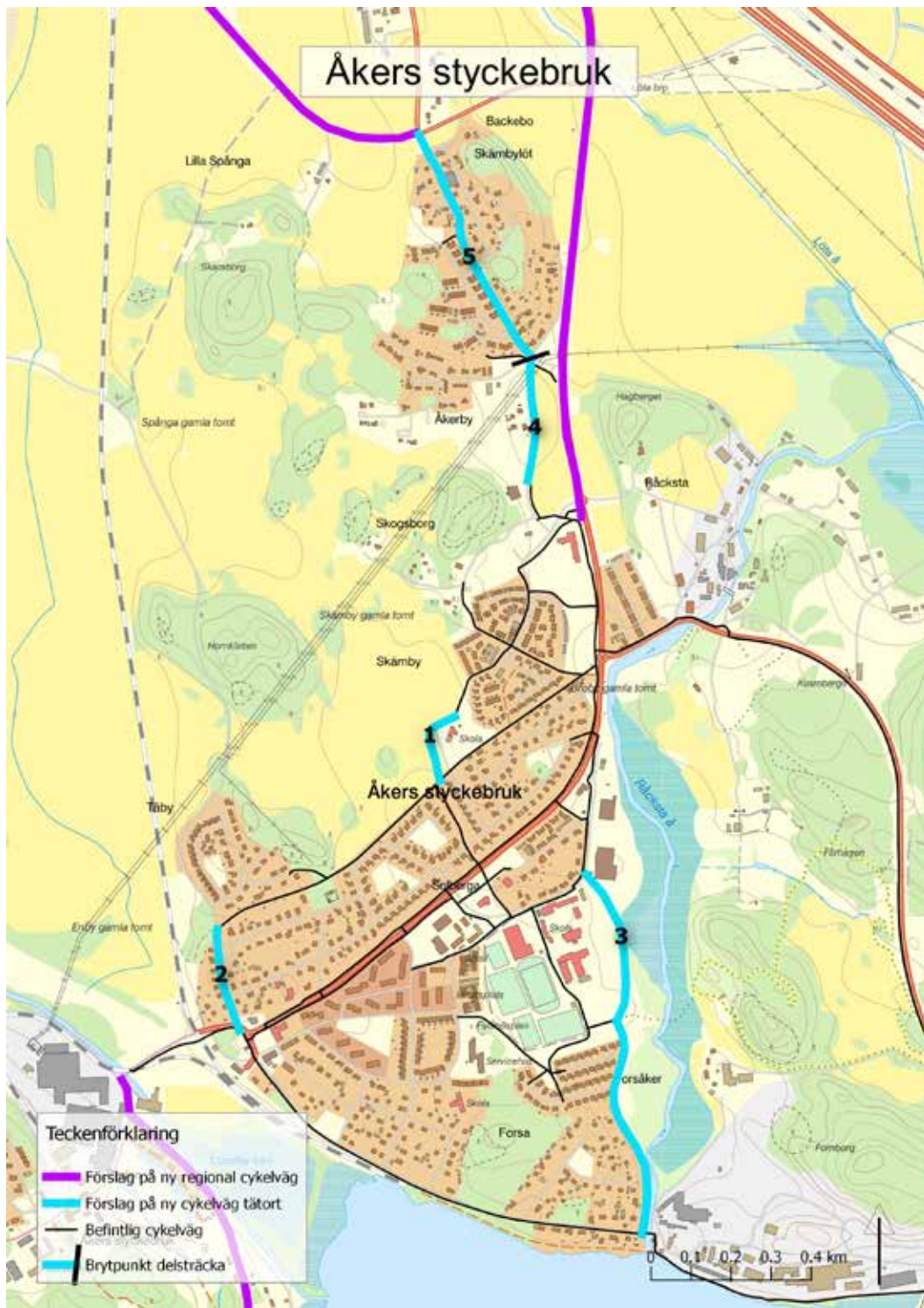


Figur-14. Förslag på nya cykelvägar i Mariefred inklusive Läggesta.

## 6.3 Åkers styckebruk

Åkers styckebruks behov av nya cykelvägar framgår av tabellen nedan och kartan.

Objekt	Längd	Kostnad
1. Skogsborgsstigen-Vallvägen	230 meter	1 035 000 kr
2. Täbyvägen, delen Enbyvägen-Jordbrovägen	240 meter	1 080 000 kr
3. Råckstavägen, delen Forsavägen-Solbergavägen	900 meter	4 050 000 kr
4. Logvägen/Åkerbyvägen	300 meter	1 350 000 kr
5. Kyrkvägen, delen Lännavägen-Åkerbyvägen	630 meter	2 835 000 kr
<b>Summa:</b>	<b>2300 meter</b>	<b>10 350 000 kr</b>



Figur-15. Förslag på nya cykelvägar i Åkers styckebruk.



## 6.4 Stallarholmen

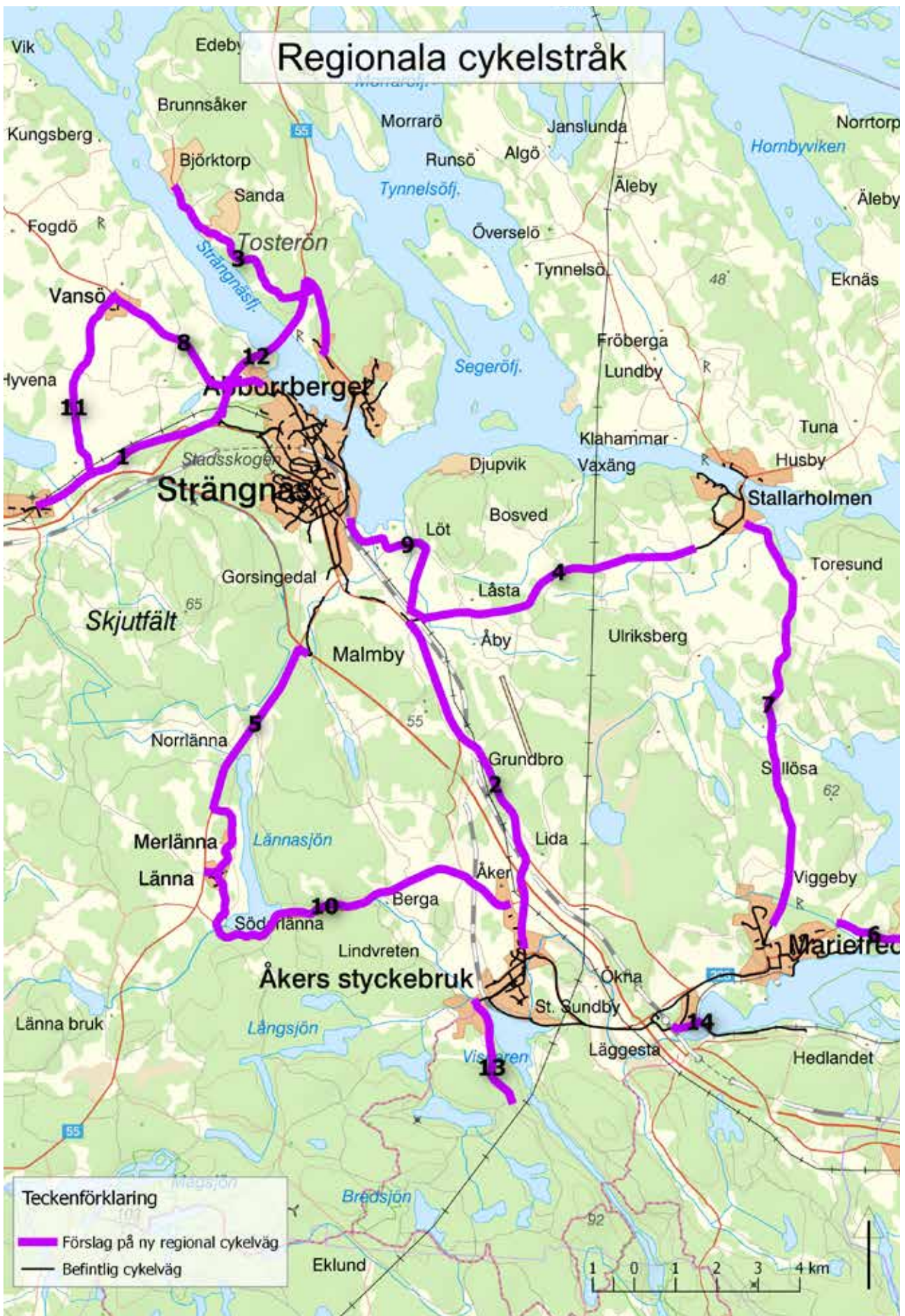
Stallarholmens behov av nya cykelvägar framgår av tabellen nedan och kartan. För objekt nr 1 ”Stallarholmsbron” så saknas en kostnadsuppskattning, eftersom det är svårt att bedöma kostnaden för att anlägga en cykelväg på den befintliga vägbron.

Objekt	Längd	Kostnad
1. Stallarholmsbron	370 meter	
2. Ytterselövägen	430 meter	1 935 000 kr
3. Överselövägen	620 meter	2 790 000 kr
4. Mariefredsvägen	230 meter	1 035 000 kr
5. Ytterselövägen-Husby	470 meter	2 115 000 kr
6. Husby-Tuna	1020 meter	4 590 000 kr
<b>Summa:</b>	<b>3140 meter</b>	<b>12 465 000 kr</b>



Figur-16. Förslag på nya cykelvägar i Stallarholmen.





Figur-17. Förslag på nya regionala cykelvägar mellan tätorterna i Strängnäs kommun.

## 6.5 Regionala cykelstråk

För att koppla ihop våra tätorter inom kommunen så föreslås ett cykelnät av regionala stråk, se tabellen nedan och figur 17 med regionala cykelstråk.

För de regionala cykelstråken är schablonkostnaden uppskattad till 3500 kr/m, men de kan bli betydligt billigare om det går att använda delar av den befintliga vägen eller om det går att cykla på lågtrafikerade vägar längs stråket. Schablonkostnaden för de regionala cykelstråken kan därför ses som en uppskattad maximal kostnad.



För objekt nr 12 ”Strängnäsbron” så saknas en kostnadsuppskattning, eftersom det är svårt att bedöma kostnaden för att hänga på en cykelbro på den befintliga vägbron. Det krävs också en närmare utredning för att undersöka om det är en genomförbar konstruktion.

Objekt	Längd	Kostnad
1. Strängnäs-Härad	5400 meter	18 900 000 kr
2. Strängnäs-Åkers Styckebruk	8600 meter	30 100 000 kr
3. Strängnäs-Sanda	6500 meter	22 750 000 kr
4. Malmby-Stallarholmen	7300 meter	25 550 000 kr
5. Strängnäs-Länna	6500 meter	22 750 000 kr
6. Mariefred-Kalkudden	1500 meter	5 250 000 kr
7. Mariefred-Stallarholmen	10500 meter	36 750 000 kr
8. Strängnäs-Vansö	4400 meter	15 400 000 kr
9. Gorsinge-Löt-Malmby	4400 meter	15 400 000 kr
10. Åkers Styckebruk-Länna	9500 meter	33 250 000 kr
11. Härad-Vansö	4800 meter	16 800 000 kr
12. Strängnäsbron	3000 meter	-
13. Åkers Styckebruk-Ulva	2700 meter	9 450 000 kr
14. Brostugevägen-Museijärnvägens plankorsning	500 meter	1 750 000 kr
<b>Summa:</b>	<b>75 600 meter</b>	<b>254 100 000 kr</b>

## 6.6 Regional cykelstrategi för Sörmland

Regionförbundet Sörmland har i uppdrag att arbeta med infrastrukturfrågor och är ansvarig för länsplanen för regional transportinfrastruktur i Sörmland. Länsplanen innehåller medel för om och nybyggnadsåtgärder på det regionala vägnätet som till exempel cykelvägar och trafiksäkerhetsåtgärder.





Regionförbundet beslutade 2012 om en regional cykelstrategi för Sörmland. Syftet med den regionala cykelstrategin är att skapa mål och strategier för hur vi långsiktigt kan utveckla cykelvägnätet och turistcykelleder i ett regionalt perspektiv. Strategierna är vägledande och rådgivande för kommunal och regional cykelplanering. Cykelstrategin är styrande för finansiering av cykelvägsinvesteringar i det statliga vägnätet kopplat till genomförandet av länsplanen för regional transportinfrastruktur.

Cykelstrategin beskriver alla befintliga turistcykelstråk i länet och har utifrån en målpunktsanalys föreslagit en utbyggnad av starka cykelstråk. Strängnäs kommun berörs av tre starka stråk; Strängnäs-Härad, Strängnäs-Abborrberget och Strängnäs-Södra Strängnäs. Alla dessa stråk finns med i kommunens föreslagna cykelplan.

## 6.7 Finansiering

Det totala behovet av nya cykelbanor är mycket stort i kommunen. I tätorterna föreslås knappt 2 mil nya cykelbanor som tillsammans kostar drygt 85 miljoner kronor. Motsvarande kostnad för de nya regionala cykelstråken är drygt 250 miljoner kronor, där den totala sträckan är över 7 mil cykelväg.



Cykelplanen har ett tidsperspektiv fram till 2040 och med en investeringsbudget för nya cykelvägar på cirka 4 miljoner per år så skulle hela cykelnätet i alla tätorter vara fullt utbyggt fram till år 2040. Cykelvägarna i tätort ligger i huvudsak på det kommunala vägnätet och kommunen kan söka statsbidrag med 50 procents medfinansiering för dessa objekt. Med hjälp av statsbidrag kan utbyggnadstakten öka, alternativt att utbyggnadstakten bibehålls med en minskad investeringsbudget.

De regionala cykelstråken ligger i huvudsak längs det statliga vägnätet och det är regionförbundet som är ansvarig för utbyggnaden av cykelstråken på det statliga vägnätet. Dessa finansieras av staten genom länsplanen för regional transportinfrastruktur, där kommunen som regel får medfinansiera med 50 procent.





## STRÄNGNÄS KOMMUN

Nygatan 10  
645 80 Strängnäs  
[www.strangnas.se](http://www.strangnas.se)