

2015 - 2030

Ekerö kommuns gång- och cykelvägsplan

Reviderad version 2014-11-12



Innehållsförteckning

BAKGRUND OCH SYFTE.....	2
MÅL.....	2
DOKUMENT.....	2
MILJÖ- OCH HÄLSOEFFEKTER.....	4
STATISTIK.....	5
ALLMÄNT OM GÅNG- OCH CYKELTRAFIK.....	6
GÅNG- OCH CYKELNÄTETS STRUKTUR.....	6
GRUNDVÄRDEN.....	6
NULÄGESBESKRIVNING.....	9
HUVUDNÄTET.....	9
LOKALNÄTEN.....	9
REGIONALT CYKELVÄGNÄT.....	9
BEFINTLIGA CYKELPARKERINGAR.....	15
OLYCKSSTATISTIK I SVERIGE.....	15
OLYCKSSTATISTIK I EKERÖ KOMMUN.....	16
RIKTLINJER FÖR UTFORMNING AV GÅNG- OCH CYKELVÄGAR.....	18
DETALJUTFORMNING.....	18
SOMMARCYKELVÄGAR.....	21
LOKALA CYKELLEDER.....	22
TRAFIKSÄKERHET.....	22
BELYSNING.....	23
VÄGVISNING.....	23
KOMBINATIONSRESOR.....	25

KOMMUNIKATION OCH INFORMATION.....	26
FÖRSLAG PÅ UTBYGGNAD.....	27
EKERÖ TÅTORT.....	28
STENHAMRA TÅTORT.....	30
MUNSÖ.....	32
EKERÖ.....	34
NORRA FÄRINGSÖ.....	36
SÖDRA FÄRINGSÖ.....	39
LOKALA CYKELLEDER.....	41
LOVÖSLINGAN.....	42
EKERÖLEDEN.....	44
MUNSÖ - ADELSÖLEDEN.....	46
FÄRINGSÖ RINGLED.....	48
ÖVRIGA ÅTGÄRDER.....	50
CYKELPARKERING.....	50
CYKELPARKERINGSNORM.....	51
DRIFT OCH UNDERHÅLL.....	52

Bakgrund och syfte

Kommunfullmäktige tog 1994 beslut om att Ekerö kommun ska vara medlem i föreningen Sveriges Ekokommuner. Medlemskapet innebär att kommunen vill främja en utveckling som bygger på en ekologisk grundsyn. Invånarnas livsmiljö ska ge möjlighet att uppnå en god livskvalitet och en god hälsa.

I Ekerö kommuns översiktsplan som antogs 2005 anges att en särskild gång- och cykelvägsplan bör tas fram. I denna gång- och cykelvägsplan ska förslag på utbyggnad av gång- och cykelvägar såväl inom tätorterna som på landsbygden redovisas. Särskilt ska gång- och cykelvägsplanen redovisa hur dessa anpassas till rullstolsburnas behov. Framtagande av en särskild gång- och cykelvägsplan som redovisar befintligt gång- och cykelvägsnät samt föreslagna utbyggnader av nätet är en förutsättning för att kommunen ska få en ökad andel resor som sker med cykel. Gång- och cykelvägsplanen ska revideras efter varje mandatperiod.

Mål

Ekerö kommuns gång- och cykelvägsplan sträcker sig fram till år 2030. Målet med cykelplanen är att andelen resor som görs

med cykel ska öka. För att uppnå detta mål krävs att ett antal delmål uppfylls.

- Inom kommunen krävs ett sammanhängande gång- och cykelvägsnät.
- Att välja cykeln framför bilen måste vara tidseffektivt och byten till kollektivtrafik vara smidigt.
- Det måste vara tryggt och säkert att välja cykeln framför andra färdmedel.

Ekerö kommun ska kunna erbjuda sina invånare ett sammanhållet gång- och cykelvägsnät som är framkomligt och trafiksäkert. Gång- och cykelvägsplanens huvudinriktning är resor till och från skola och arbete.

Dokument

Översiktsplanen

I Ekerö kommuns översiktsplan antagen 13 december 2005 anges att väl utbyggda gång- och cykelvägar kan leda till ett minskat bilberoende. För att uppnå en långsiktigt hållbar samhällsutveckling krävs en minskad biltrafik och ökad andel resor med kollektivtrafik samt gång och cykel. Översiktsplanen anger att infartsparkeringar för cykel ska anläggas vid knutpunkter för kollektivtrafiken.



Gång- och cykelvägar i Ekerö kommun

Vägverket region Stockholm genomförde under 2007 ett inventerings- och utvecklingsarbete i Stockholmsregionen hos kommunerna. I Ekerö kommun utfördes en inventering av alla gång- och cykelvägar i kommunen. Inventeringen ledde fram till en sammanställning av sträckningen på nätet samt kvaliteten på de olika sträckorna inom nätet. Slutrapporten är ämnad att användas som underlag vid framtagande av en särskild gång- och cykelvägsplan.

Cykelplan för Ekerö kommun 1999

Gällande cykelplan för Ekerö kommun är daterad januari 1999 och är framtagen av Scandiaconsult på uppdrag av Ekerö kommun. Cykelplanens syfte är att skapa ett kommunövergripande nät av primära förbindelser som har funktionell standard avseende trafiksäkerhet, framkomlighet, miljö och trygghet. Cykelplanen ska användas som en del i samhälls- och trafikplaneringen och utgöra underlag för beslut på lång eller kort sikt vad det gäller förbättringar av gång- och cykelvägnätet.

Regional cykelplan för Stockholms län

Under 2014 presenterades den regionala cykelplanen för Stockholms län. Bakom projektet står Trafikverket, TMR, Trafikförvaltningen samt Länsstyrelsen. Arbetet med den regionala cykelplanen har bedrivits inom projektet SATSA II Regional cykelstrategi. Projektet är ett EU-projekt och stöds från EU:s strukturfond. Den regionala cykelplanen syftar till att utgöra ett underlag för utbyggnaden av de regionala cykelstråken för framförallt arbetspendling, planen sträcker sig mellan 2014 till 2030.

Den regionala cykelplanen redovisar regionens förutsättningar, målbild samt utgångspunkter förslag på vilka stråk som ska vara regionala cykelstråk. Cykelplanen

innefattar även en inventering av alla stråk. Vidare redovisas riktlinjer för utformning, underhåll, cykelparkering, vägvisning, kombinationsresor, hyrcykelsystem etc. Ekerö kommuns gång- och cykelvägsplan bör i så stor utsträckning det är möjligt använda samma riktlinjer för utformning av gång- och cykelvägar som den regionala planen.

Etappmål 2020

Riksdagen beslutade i juni 2009 om ett etappmål för att öka trafiksäkerheten på de svenska vägarna. Huvudmålet är att antalet döda i trafiken ska halveras från 2007 till 2020, vilket betyder att antal döda i trafiken ska understiga 220 döda. Målet innefattar även att allvarligt skadade ska minska med en fjärdedel. För att kunna följa upp målet årligen finns tio indikatorer man följer upp. Tre av dessa indikatorer är viktiga att Ekerö kommuns gång- och cykelvägsplan behandlar, dessa är hjälmanvändning, säkra gång- cykel- och mopedpassager samt drift och underhåll av cykelvägar i tätort.

Miljö- och hälsoeffekter

Människans kropp är gjord för att användas till fysiska aktiviteter, hälsa och välbefinnande är synonymt med fysisk aktivitet. Regelbundet gående eller cyklande i cirka 30 minuter per dag räcker för att få positiva hälsoeffekter. Fysisk

inaktivitet leder till negativa hälsoeffekter där sjukdomar som diabetes, hjärt- och kärlsjukdomar, stroke och benskörhet är några frekventa sjukdomar. Den fysiska inaktiviteten leder till stora samhällskostnader till följd av dessa sjukdomar. Studier visar på att drygt 30 procent av den svenska befolkningen är fysisk inaktiv.

För att uppnå ett hållbart transportsystem krävs att energikrävande transportmedel minskar och energieffektiva transportmedel ökar. Gång- och cykeltrafik är exempel på energieffektiva sätt att förflytta sig. Dessa trafikslag har inga koldioxidutsläpp och bullrar inte. I snitt förflyttar sig Sveriges befolkning 40 kilometer per dag och person. 64 procent av denna sträcka sker som förare eller passagerare i bil. Genomsnittsresan för en bilresa är cirka tre mil, dock är hälften av alla bilresor inom tätorter oftast kortare än fyra kilometer. Hela 86 procent av alla resor till och från arbetet och i tjänsten sker med en ensam förare.

Korta resor inom tätorten sker oftast mellan bostaden och affären, skolan, fritidsaktiviteter eller arbetet. Dessa korta resor kan med fördel ske till fots eller med cykel. Även längre resor kan ske med cykel istället för bil.



I Ekerö kommun finns enligt Statistiska centralbyrån (SCB) 11 843 boende med förvärvsarbete i Stockholms län, av dessa pendlar 7405 personer till arbetsplats i annan kommun inom länet. Inompendlingen i Ekerö kommun uppgår till 4438 personer och 2845 personer pendlar in till Ekerö för arbete. I Ekerö kommun finns 6923 arbetsplatser. Detta ger en sammanlagd siffra på 14 688 pendlingsresor till, från och inom Ekerö kommun. Om fem procent av dessa resor sker med cykel uppgår siffran till 734.

Statistik

I Stockholms län är andelen resande med cykel hälften så hög som i resten av landet. Enligt RES 2005-2006 Den nationella resvaneundersökningen görs cirka fem procent av resorna med cykel i Stockholms län. Någon exakt siffra för Ekerö kommun finns inte i dagsläget.

Allmänt om gång- och cykeltrafik

Gång- och cykelnätets struktur

Gång- och cykelvägnätet delas upp i två olika typer av nät, huvudnät samt lokalnät.

Huvudnätet karaktäriseras av följande:

- förbinder olika kommundelar
- ingår i något fall i det regionala cykelnätet som förbinder olika kommuner
- första hand nyttjas av vuxna och äldre barn
- går oftast parallellt med större vägar
- hög prioritet i drift- och underhållshänseende för att få en god framkomlighet året runt.

Lokalnätet karaktäriseras av följande:

- förbinder delar inom en kommundel
- målpunkter utgörs av stadsdelscentra, busshållplatser, idrottsplatser skolor etc.

- mycket fotgängare kan vistas på vissa delsträckor
- utformas med stor hänsyn till rörelsehindrade och upplevs som trygga

Lokalnätet kan även brytas ned i ytterligare ett nät. Detta nät kallas för kvartersnätet. Detta nät är helt integrerat i boendemiljön och utformas uteslutande för gående och cyklister som visats i närheten av bostaden.

Ytterligare finns gång- och cykelvägar vilka även kallas parkvägar, som används i störst utsträckning som rekreation och motion. Dessa finns oftast i parker och i rekreationsområden.

Grundvärden

För att gång- och cykelvägar ska ha tillräckligt mycket utrymme för olika grupper av oskyddade trafikanter är det viktigt att titta på de utrymmesbehov de olika grupperna kräver. Det finns tre olika huvudgrupper av oskyddade trafikanter vilka är fotgängare, cyklister och mopedister. Nedan anges de grundvärden som ska användas enligt Vägar och gators utformning, VGU.

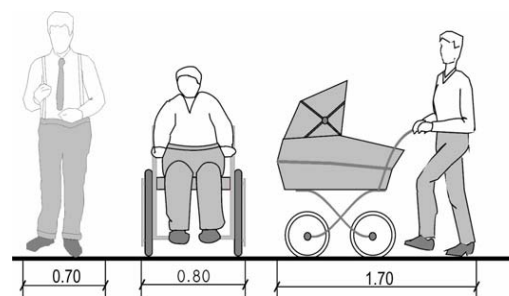
Fotgängare

Grundmått	Bredd	Längd	Höjd
Fotgängare	0,7 m		2,2 m frihöjd
Fotgängare med ledsagare/ledhund	1,2 m		
Fotgängare med barnvagn	0,7 m	1,7 m	
Fotgängare med tvillingvagn	0,8 m		
Rullstol	0,8 m	1,4 m	

För att dimensionera gång- och cykelvägnätet på rätt sätt krävs att gåendes och rullstolsburnas utrymmesbehov och prestationsförmåga tydliggörs. Ett viktigt mått för rätt utformning av gång- och cykelvägar är sikthöjden (ögonhöjden). För god standard är måttet 1 meter, för mindre god standard anges 1,15 meter och för låg standard är sikthöjden 1,5 meter.

Gånghastigheten är ett mått som är viktigt vid utformning av signalreglerande övergångar och särskilt viktigt vid

tidsättningen av signalerna. För att ett signalreglerat övergångsställe ska kunna ges god standard krävs att en fotgängare ska kunna ta sig över med en gånghastighet av 1 m/s. För mindre god standard krävs 1,1 – 1,4 samt > 1,5 för låg standard. En normal gånghastighet för en frisk människa utan gångsvårigheter är cirka 5 km/h vilket motsvarar 1,4 m/s.



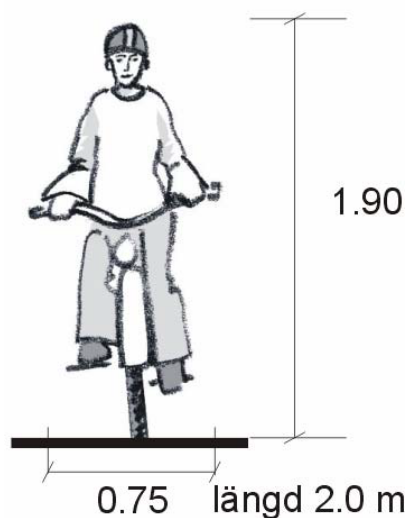
Grundmått fotgängare och rullstolsbundna.

Cyklister

Grundmått	Bredd	Längd	Höjd
Cykel	0,75 m	2,0 m	1,90 m
Trehjuling	0,8 – 1 m		
Liggcykel	0,85 m	1,7 – 2,2 m	
Cykelkärror	0,85 m		

Till ovanstående grundmått ska även vingelmån läggas till grundmåtten bredd. Det krävs cirka 0,5 meter extra utrymme för att säkra bredden för cyklister. Vingelmånen sammanfaller med hastigheten en cyklist har. En cyklist som håller en lägre hastighet har benägenhet att vingla mer, är hastigheten under 12 km/h krävs mer än 0,5 meter till vingelmån.

Dimensioneringen för gång- och cykelvägar ska även göras utifrån den tänkta hastighet en sträcka har. Generellt bör huvudnätet dimensioneras för hastigheter upp till 30 km/h och för lokalnätet 20 km/h. Genomsnittshastigheten för cyklister är cirka 17 km/h.



Mopedister

Grundmått	Bredd	Längd	Höjd
Moped	0,86	2,22	1,35



Nulägesbeskrivning

Huvudnätet

Huvudnätet inom Ekerö kommun utgår från kommungränsen på Nockebybron och sträcker sig fram till cirkulationsplatsen Ekerövägen/Färentunavägen. Vid denna punkt delar sig huvudnätet där ena stråket fortsätter till Stenhamra och det andra genom Ekerö tätort och bort mot Ekerö sommarstad. För vidare färd norrut mot Adelsö eller Färentuna hänvisas cyklister i dagsläget till Ekerövägen och Färentunavägen i blandtrafik.

Standarden på huvudnätet är av varierande karaktär och på vissa kortare sträckor saknas gång- och cykelväg då man måste ta sig fram i blandtrafik. Till huvudnätet räknas även gång- och cykelvägen som förbinder Färentuna med Kungsberga. Denna gång- och cykelväg uppfyller dock även kraven för att vara ett lokalnät.

Lokalnäten

Lokalnäten finns i princip uteslutande i Ekerö tätort och i Stenhamra tätort. Sträckorna är av skilda karaktär och

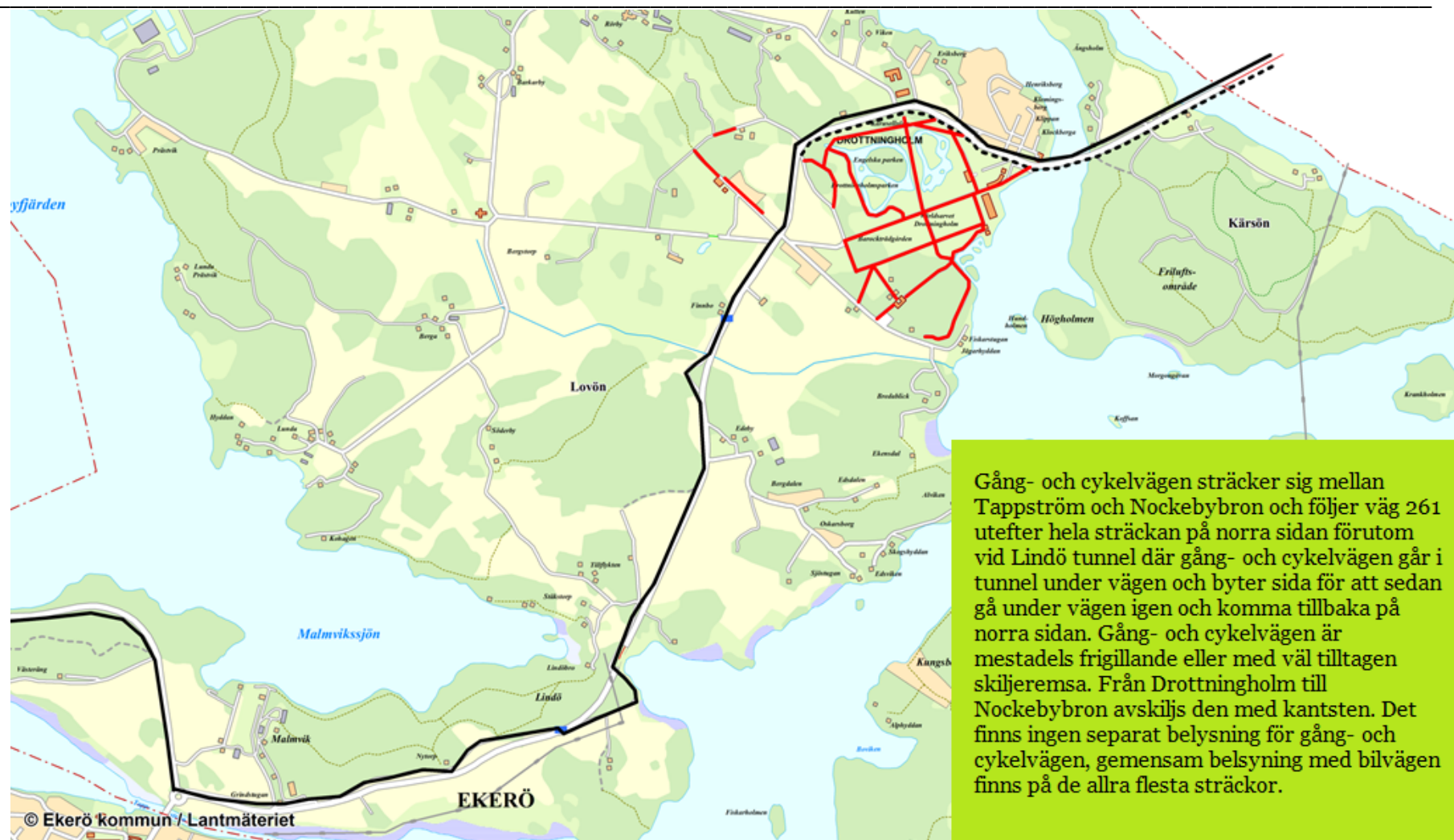
standard. Den största väghållaren i Ekerö tätort är Närlunda vägförening. Gång- och cykelvägsnätet håller relativt god standard men vissa länkar saknas för att binda ihop de olika delarna av tätorten och skapa gena vägar mellan olika målpunkter.

I Stenhamra är Stockby vägförening den största väghållaren. I de centrala delarna av tätorten finns ett väl utbyggt gång- och cykelvägsnät. I stora delar av Stenhamra där inte gång- och cykelväg finns är trafikintensiteten relativt låg och därför kan gång- och cykeltrafik accepteras i blandtrafik. Lokalnät finns även mellan Sundby och Helgö, denna gång- och cykelväg uppfyller dock några av kraven för att tillhöra huvudnätet. Vidare finns det parkvägar på Lovön vid Drottningholm, dels vid slottet men även vid Drottningholms skola samt väldigt många gångstigar runt om i hela kommunen. Gångstigar betecknas med svart prickad linje i kartorna.

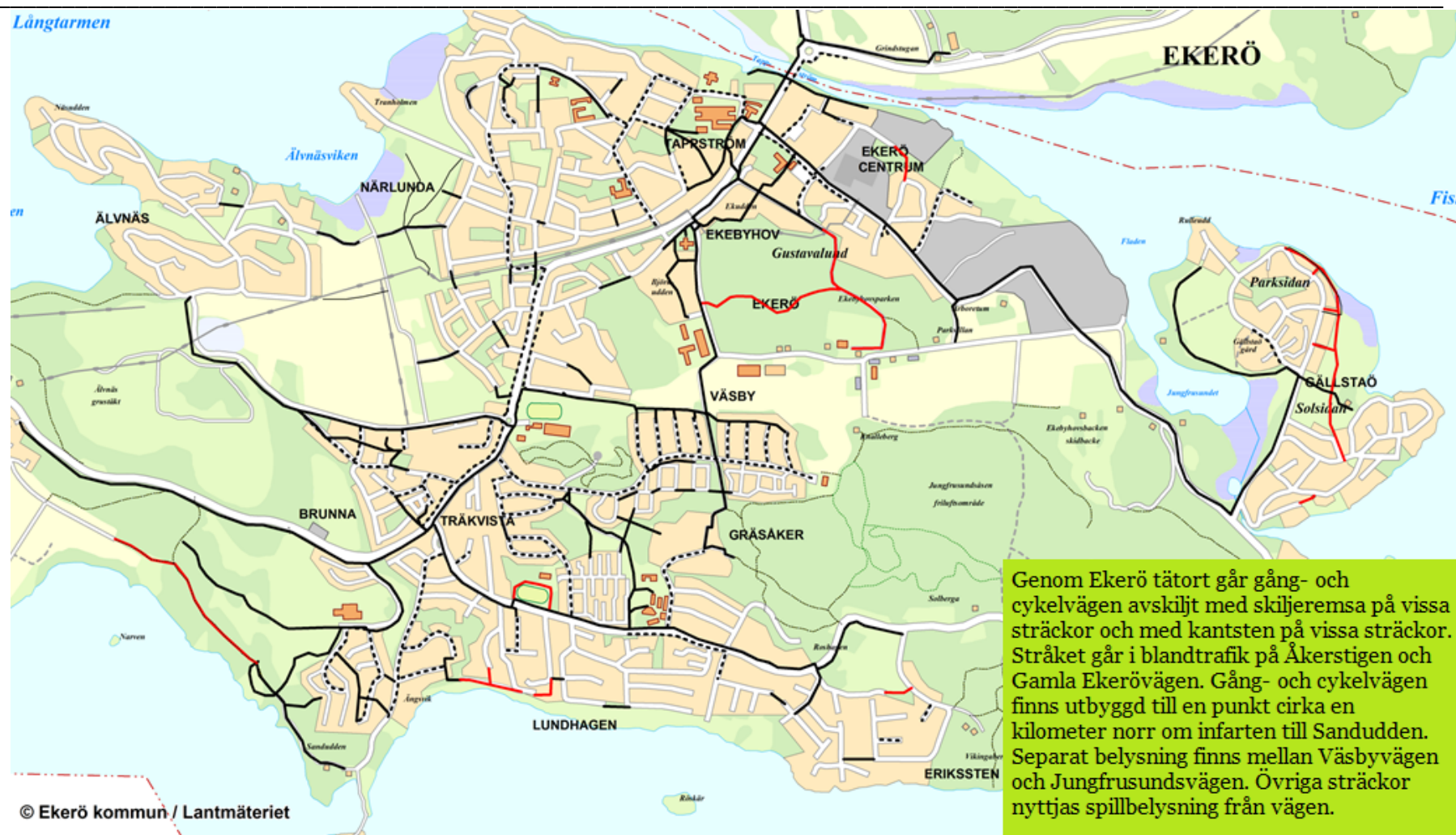
Regionalt cykelvägnät

Det regionala cykelvägnätet i Ekerö kommun sträcker sig från kommungränsen på Nockebybron fram till Tappström. Vidare går stråket från Ekerö centrum på Bryggavägen ned till Jungfrusund färjeläge. För vidare färd krävs en färjetur till Slagsta i Botkyrka kommun.

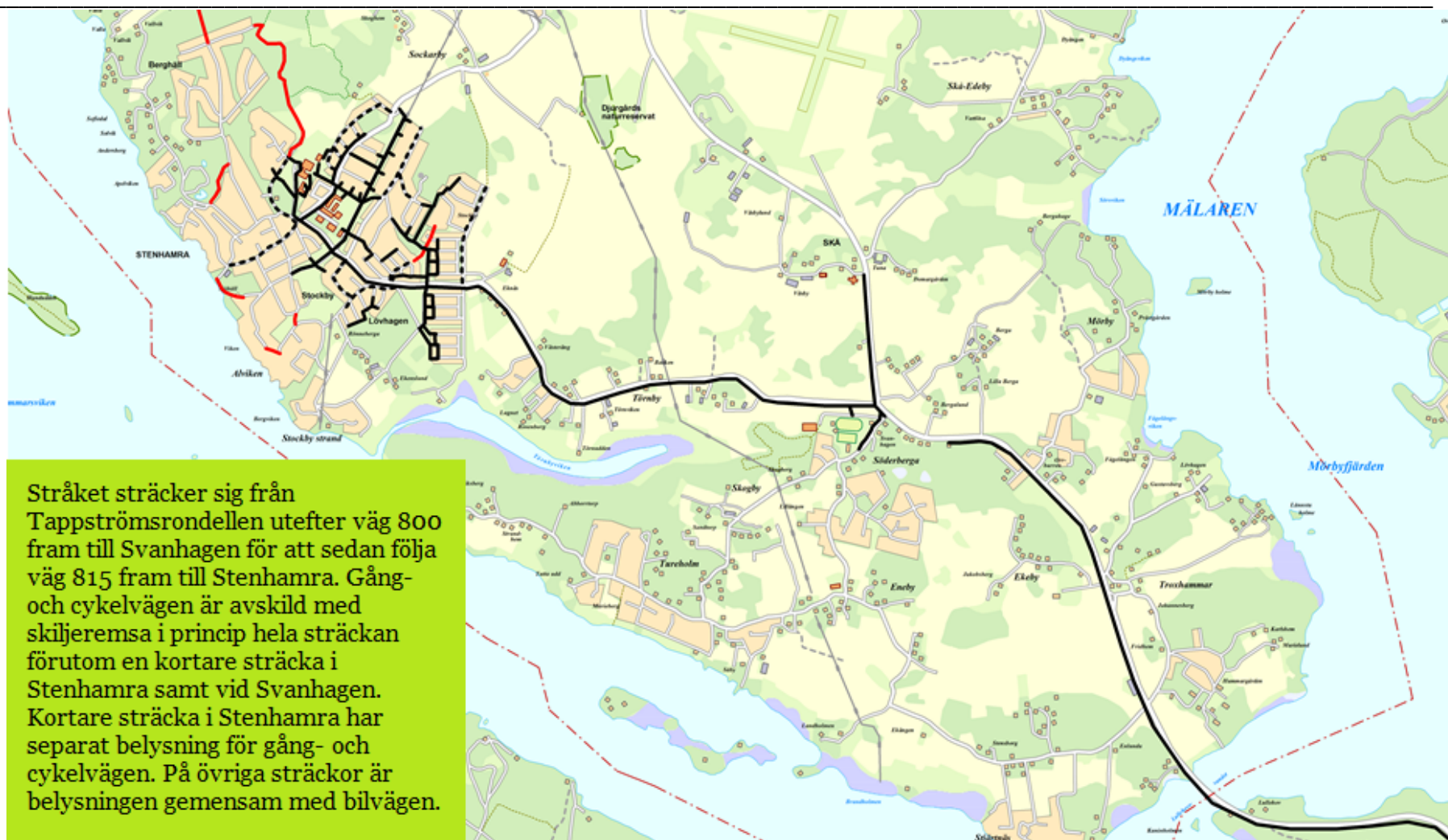
Huvudnätet Nockebybron – Tappström



Svart – Gång- och cykelväg, Svart streckad – Gångbana, Röd – Parkväg
Huvudnätet Tappström – Ekerö sommarstad, Lokalnätet Ekerö tätort

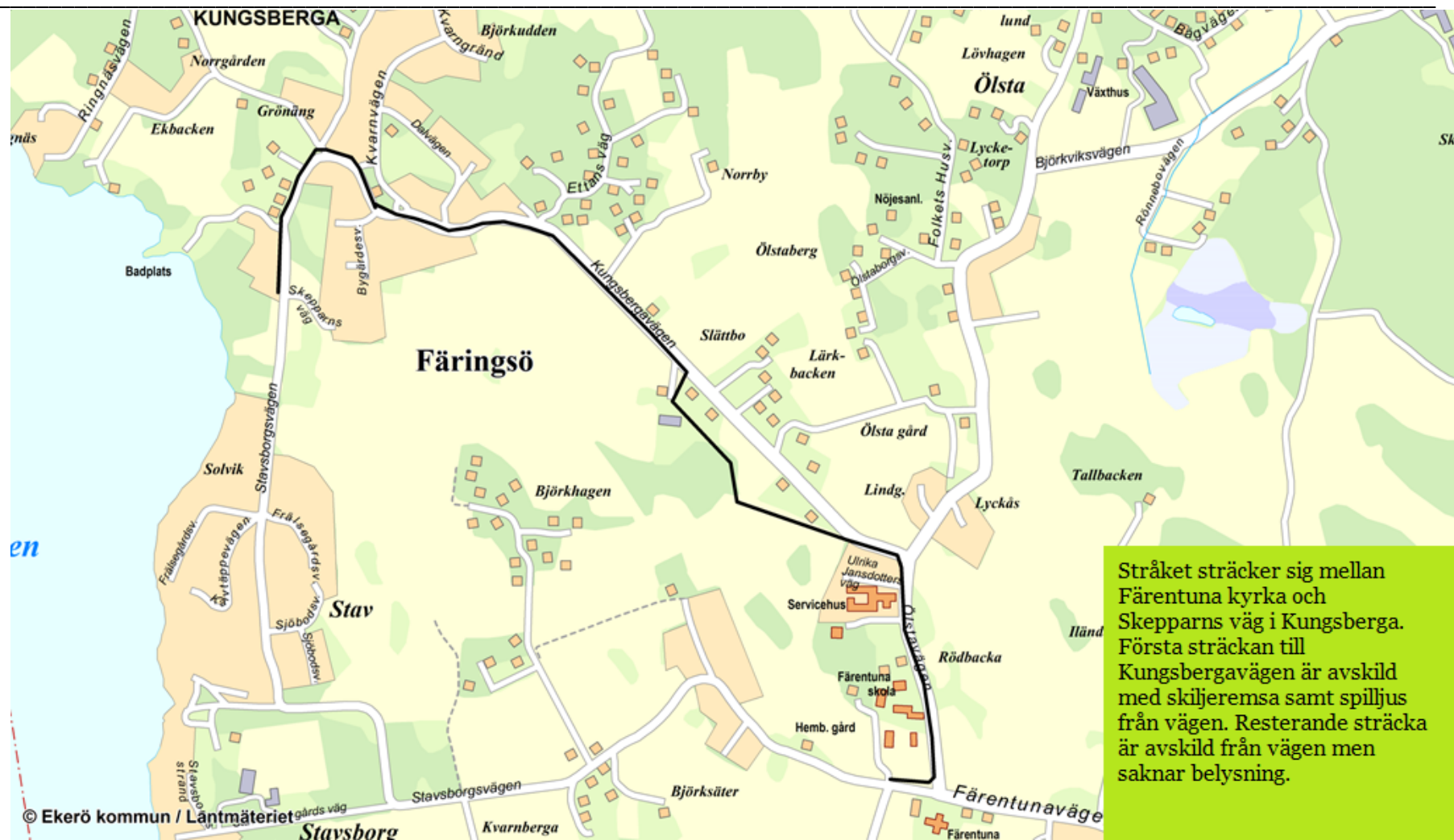


Svart – Gång- och cykelväg, Svart streckad – Gångbana, Röd – Parkväg
Huvudnätet Tappström – Stenhamra, Lokalnätet Stenhamra tätort



Stråket sträcker sig från Tappströmsrondellen utefter väg 800 fram till Svanhagen för att sedan följa väg 815 fram till Stenhamra. Gång- och cykelvägen är avskild med skiljeremsa i princip hela sträckan förutom en kortare sträcka i Stenhamra samt vid Svanhagen. Kortare sträcka i Stenhamra har separat belysning för gång- och cykelvägen. På övriga sträckor är belysningen gemensam med bilvägen.

Svart – Gång- och cykelväg, Svart streckad – Gångbana, Röd – Parkväg
Huvudnätet Färentuna - Kungsberga



Svart – Gång- och cykelväg
Regionalt cykelvägnät



Befintliga cykelparkeringar

Cykelparkeringar bör åtminstone vara försedda med cykelställ för att kunna anses vara acceptabla. Önskvärt är att cykelparkeringarna i största möjliga mån är utrustade med skydd från nederbörd och är väl upplysta för att minska risken för stölder. Vid Ekerö centrum finns cykelparkeringen utanför ingången till centrumet med cirka 50 platser. Parkeringen ligger i anslutning till gång- och cykelvägen som går längst Bryggavägen. Busshållplatserna Ekerö centrum, Tappström och Centrumslingan ligger knappt 50 meter från parkeringen.

Vid lokalcentrumet Träkvista torg finns ett fåtal cykelställ i anslutning till affärslokalerna. I Stenhamra centrum finns en cykelparkering framför Konsum samt en vid busshållplatsen Stenhamra. Båda dessa cykelparkeringar är bra placerade med närhet till målpunkter och gång- och cykelvägar.

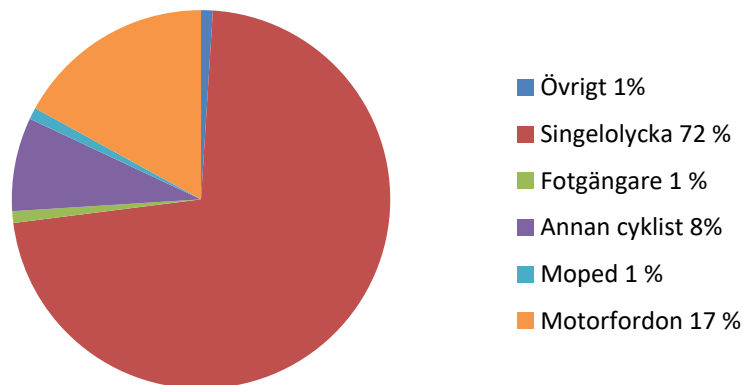
Vid Träkvistavallen finns cykelställ för cirka 30 cyklar. Cykelvägar till Älvnäs och Väsby med vidare anslutning till Ekerö centrum och Gällstaö finns i anslutning till Träkvistavallen. Det finns med andra ord bra anslutningar till och från Träkvistavallen för cyklister. Vid de båda badplatserna Södranbadet och Lundhagensbadet finns på vardera plats för cirka 40 cyklar. Vid infartsparkeringen i Skå finns cykelställ för pendlare som ämnar åka kollektivt in mot Brommaplan eller Ekerö centrum. Gång- och cykelvägsplanen

har enbart inventerat ett fåtal cykelparkeringar som anses vara väl använda och ha viktiga målpunkter i närheten. Fler mindre cykelparkeringar finns i kommunen, dessa kommer dock inte denna gång -och cykelvägsplan att inventera.

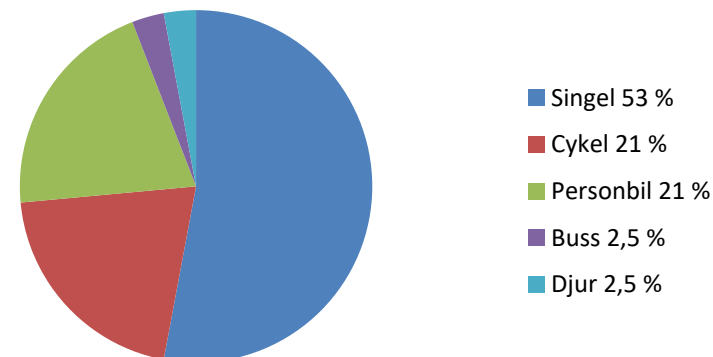
Olycksstatistik i Sverige

Den absolut största gruppen olyckor med cyklister är singelolyckor. Hela 72 procent av andelen olyckor är singelolyckor. I 17 procent av olyckorna är motorfordon inblandade. Olyckor där moped är inblandad uppgår till en procent. Olyckor med annan cyklist är enbart åtta procent av alla olyckor vilket kan anses vara en låg siffra då cyklister samsas om samma utrymme på många sträckor. En procent av olyckorna är relaterade till fotgängare vilket också kan anses vara väldigt låg då även fotgängare och cyklister samsas om samma utrymme. Nedan redovisas olycksstatistiken i ett cirkeldiagram.

Cykelolyckor orsaker



Konfliktdiagram

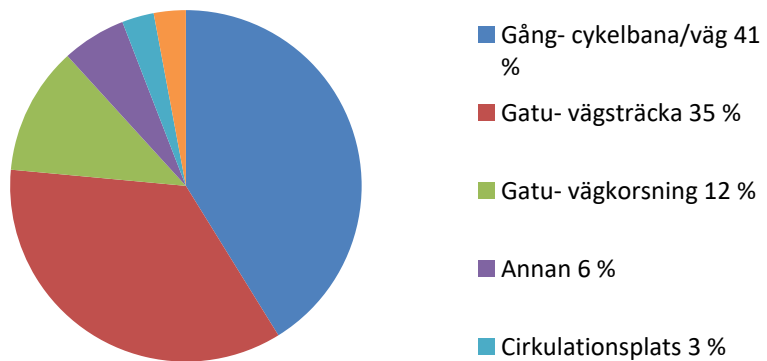


Olycksstatistik i Ekerö kommun

I Ekerö kommun var under 2011 och 2012 53 procent av cykelolyckorna singelolyckor. Kollision med annan cyklist uppgick till 21 procent av olyckorna vilket är samma siffra som antalet olyckor med personbil. Fem procent av olyckorna orsakades av kollision med buss och djur.

De flesta cyklistolyckor under 2011 och 2012 skedde på gång- och cykelbanor/vägar, 41 procent av olyckorna skedde på dessa sträckor. 35 procent av olyckorna inträffade på gatu- och vägsträckor, alltså cykeltrafik i blandtrafik. De allra flesta olyckor som sker med fotgängare inblandade är fallolyckor. Det är därför viktigt att en god vinterväghållning uppnås för att reducera antalet fallolyckor.

Platstyp för olycka



Riktlinjer för utformning av gång- och cykelvägar

Gång- och cykelvägar ska utformas så att bästa möjliga framkomlighet, säkerhet och bekvämlighet uppnås. För att uppnå detta krävs att särskild vikt läggs på detaljutformningen och trafiksäkerhetsaspekterna. Nedan beskrivs de riktlinjer som ska ligga till grund för gång- och cykelvägarna i Ekerö kommun. Vid nybyggnad av gång- och cykelvägar ska dessa riktlinjer användas. Vid avsteg från riktlinjerna ska dessa motiveras.

Detaljutformning

Beroende på var i gång- och cykelvägsnätet en sträcka byggs eller byggs om har inverkan på hur sträckan ska utformas. Olika krav ställs på detaljutformningen för lokalnätet och för huvudnätet.

Enkelriktade och dubbelriktade gång- och cykelvägar

Enkelriktade gång- och cykelvägar ger en högre trafiksäkerhet än dubbelriktade. Enkelriktade gång- och cykelvägar passar bäst i stadsmiljö och centrumområden där trafiken är som

mest intensiv och där utrymmet är som minst. I Ekerö kommun är enkelriktade gång- och cykelvägar enbart aktuella i centrumområdena i Ekerö och Stenhamra. En avvägning måste göras i dessa områden mellan trafiksäkerhet och målpunkter. Med dubbelriktade gång- och cykelvägar behöver inte körbanan korsas i lika hög utsträckning som med enkelriktade. De flesta gång- och cykelvägar inom Ekerö kommun kommer att vara dubbelriktade, dock ska vid varje nyanläggning i centrumområden enkelriktning övervägas.

Separering av cyklister och fotgängare

För att öka tryggheten hos fotgängare och öka framkomligheten för cyklister kan gång- och cykelvägar separera dessa två. Separering av fotgängare och cyklister är enbart aktuellt inom tätorterna där trafikintensiteten är som högst. I centrumområden ska separeringen av fotgängare och cyklister göras med avvikande material för att vara kännbart hos synskadade personer. Utanför centrumområden ska separering göras med heldragen vit linje. Gång- och cykelbanor som är smalare än 2,25 meter får inte separera trafikslagen då inte omcykling kan göras samtidigt som två cyklister möts.

Blandtrafik och separerad gång- och cykelväg

Om gång- och cykeltrafiken ska accepteras att gå i blandtrafik med övriga fordon ska inte hastighetsbegränsningen vara högre än 30 km/h. Gång- och cykeltrafik accepteras enbart i blandtrafik inom lokalnätet för vägar. På vissa gator inom lokalnätet kan dock separering vara aktuell då höga trafikflöden finns, då ska separering ske med målad heldragen vit linje. Övervägs cykelfält får inte hastigheten överstiga 60 km/h. På huvudstråken utanför tätorterna kommer dock vissa sträckor att behöva gå i blandtrafik då möjligheten till utbyggnad av gång- och cykelvägar utefter alla sträckor inte är möjlig.

Bredd

För att uppnå en god standard för gående och cyklister krävs att gång- och cykelvägar anläggs med tillräcklig bredd. Skillnader i rekommenderade bredder finns mellan det regionala stråket, huvudnätet och lokalnäten. Det finns även skillnader i om gång- och cykelvägen ligger på landsbygden, tätortsnära eller i tätorten. Gemensamt för alla dessa är att bredden ska vara avvägd mellan antalet cyklister och den kostnad som följer med en bredare gång- och cykelbana.

Det regionala stråket ska utformas enligt de rekommenderade breddmått som finns i den regionala cykelplanen för

Stockholms län. Övriga näts mått nedan utgår från de grundvärden som redovisas på sidan 7 och 8. På vissa sträckor finns risk att det nedan angivna minsta måttet inte går att uppfylla på grund omgivningen. Om bredden inte överstiger två meter ska detta markeras med vägmärke för att upplysa om att gång- och cykelvägen är smalare än normalt.

Breddtabell dubbelriktad gång- och cykelväg

Stråk	Minsta mått	God standard
Regionalt nät	4,3 m	5,3 m
Huvudnät	3,0 m	4,0 m
Lokalnät	2,5 m	3,5 m
Landsbygd	2,5 m	3,0 m

Avstånd till hinder

Cyklister kan på vissa sträckor komma upp i höga hastigheter, det är då viktigt att fasta hinder inte är belägna för nära gång- och cykelbanan. Sidoområdet ska om möjligt uppgå till en meter för att uppnå god säkerhet. Minsta avståndet från kant till hinder ska vara 0,6 meter. I innerkurvor ska inga stolpar

eller skyltar placeras då dessa kan skymma sikten. Träd eller buskage får inte ligga närmare gång- och cykelvägens kant än två meter för att siktförhållandena ska anses vara goda.

Lutning

Då cyklister och fotgängare använder kroppen som motor för att ta sig fram är det viktigt att lutningen inte är för brant. Lutningen på gång- och cykelvägsnätet ska om möjligt inte överstiga 1:20. Det är även viktigt att gång- och cykelvägarna inte lutar för mycket då detta försvårar för rullstolsburna och rörelsehindrade att ta sig fram. Vid öppna diken där slänten lutar 1:3 ska det finnas minst en meter plan sidoyta från beläggningsskanten till diket. Vid brantare lutning ska sidostöd anläggas.

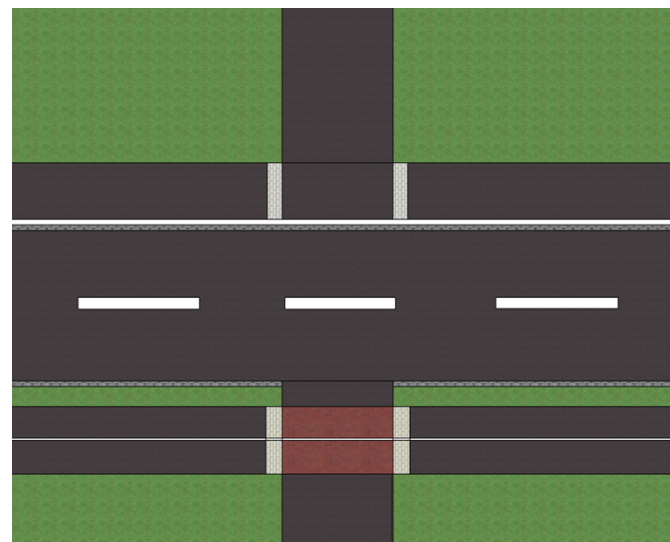
Fri höjd

Den fria höjden över en gång- och cykelväg ska minst vara 3,2 meter. Detta för att vinterväghållningen ska kunna bedrivas utan skada på fordon. Om den fria höjden är lägre än 2,5 meter ska detta märkas ut av väghållaren.

Fastighetsutfarter

För att bibehålla bekvämligheten och trafiksäkerheten ska höjdskillnader vid fastighetsutfarter minimeras i så stor

utsträckning det är möjligt. Nivåskillnaden mellan fastigheten och körbanan tas upp av nedfasad kantsten och kort ramp. Vid utfarter där mycket trafik dels kör in och ut samt många cyklister och gående ska gång- och cykelvägen markeras med avvikande färg för att markera att trafik på gång- och cykelvägen har företräde. Den avvikande färgen ska vara röd. Fastighetsutfarten ska även markeras med taktila plattor för att öka uppmärksamheten hos cyklisten samt för synskadade. Vid utfarter där mindre biltrafik och mindre gående och cyklister färdas ska enbart taktila plattor anläggas.



Principskiss av två olika fastighetsutfarter samt kantstensmarkering

Kantstensmarkering

Vid nyanläggning av gång- och cykelvägar samt gång- och cykelvägar som inte är separerad med skiljeremsa från biltrafiken ska kantstensmarkeras. Markering ska ske med antingen en vitmålad 20 centimeter bred linje eller plattor mot körbanan. Denna skyddsremsa mot biltrafiken ska öka trafiksäkerheten då kantstenen lättare går att uppfatta.

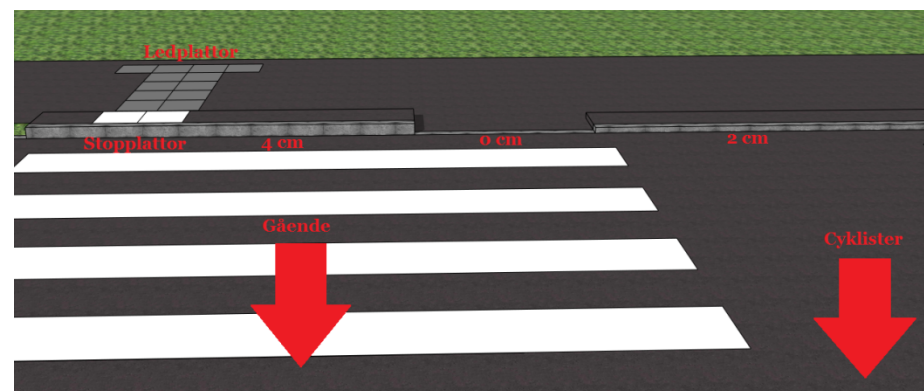
Busshållplatser

Cykeltrafiken ska i största möjliga mån hänvisas bakom busshållplatser och dess väderskydd för att undvika konfliktpunkter mellan cyklister och bussresenärer. På vissa platser finns dock inte utrymme att hänvisa cykeltrafiken bakom hållplatsen. Vid de hållplatser där utrymme inte finns att hänvisa cykeltrafiken bakom hållplatsen ska det i första hand övervägas om det är möjligt att flytta hållplatsen.

Tillgänglighet

För att skapa ett så tillgängligt gång- och cykelvägsnät som möjligt krävs särskilt åtgärder vid övergångsställen. Beroende på om övergångsstället ligger i centrumområden eller i mer perifera lägen ställs olika krav på tillgängligheten. Nedan finns en principskiss på ett övergångsställe i centrumområden. Övergångsställena ska utrustas med led- och stopplattor som hjälp för de personer som har nedsatt syn. Två alternativt tre

olika nedfasningar är lämpligt, där de gående hänvisas ska nedfasningen vara fyra centimeter, där rullstolsburna eller personer med annat hjälpmedel hänvisas ska nedfasningen vara noll centimeter och där cyklister hänvisas ska nedfasningen vara två centimeter.



Sommarcykelvägar

På vissa sträckor på huvudnätet är det inte befogat med asfalterad gång- och cykelväg. Anledningen till detta kan vara att cykelbehovet är litet och där pendlingsbehovet med cykel är litet. Det kan trots detta finnas behov av att kunna ta sig fram med cykel på ett trafiksäkert sätt, då är en sommarcykelväg ett bra alternativ. Sommarcykelvägar har en lägre standard än vanliga gång- och cykelvägar, de är

oftast grusade och underhålls inte på vintern. Detta gör att det enbart är möjligt att använda dessa under de månader när ingen snö ligger på marken.

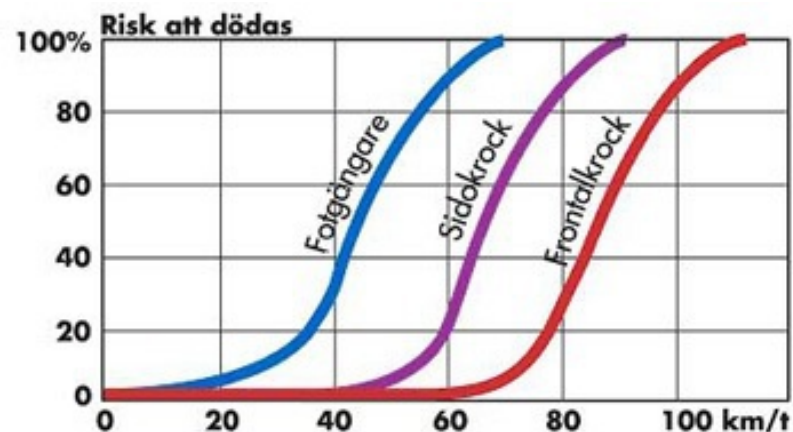
På sommarcykelvägar är det inte lämpligt att hålla hög fart då risken för singelolyckor är större på grusbelagda vägar än på asfalterade vägar. Huvudsyftet med sommarcykelvägen är att på ett ekonomiskt hållbart sätt kunna erbjuda cykelmöjligheter på landsbygden.

Lokala cykelleder

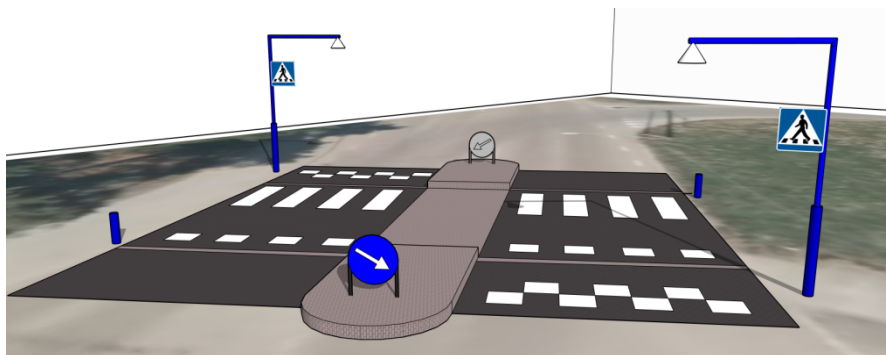
Lokala cykelleder kan likställas med regionala cykelleder, så som Mälardalsleden, men med lokal anknytning. På de lokala cykellederna är standarden mycket varierande, från breda gång- och cykelvägar till smala stigar där man kan behöva leda cykeln för att ta sig fram säkert. Trafiksäkerheten på cykellederna är även den mycket varierande då vissa sträckor går i blandtrafik på stora vägar med mycket trafik. Syftet med cykellederna är att ge medborgare och besökare en chans att uppleva Ekerö kommun och dess rika kulturliv. Vissa sträckor av cykellederna kan med fördel nyttjas som till exempel skolväg då dessa är tillräckligt trafiksäkra.

Trafiksäkerhet

Det regionala nätet ska utformas för hastigheter upp till 30 km/h och där oskyddade trafikanter och bilister möts ska dessa korsningspunkter hastighetssäkras till maximalt 30 km/h för bilisterna. Huvudnätet ska utformas för hastigheter upp till 25 - 30 km/h och även på huvudnätet ska korsningspunkter hastighetssäkras till maximalt 30 km/h. Vid eventuell kollision mellan motorfordon och oskyddad trafikant är risken att omkomma i olyckan betydligt högre vid hastigheter över 30 km/h, se krockvårdskurvan nedan. Hastighetssäkrade övergångar minskar risken att dödsolyckor sker. Lokalnäten utformas för lägre hastigheter än 20 km/h.



Överfarter där många fotgängare och cyklister passerar ska utformas med särskild omsorg till trafiksäkerheten. Nedan finns en skiss för en gång- och cykelövergång som trafikeras av många oskyddade trafikanter.



Skiss: Gång- och cykelöverfart

För att en övergång ska anses som trafiksäker behöver den hastighetssäkras, i skissen ovan hastighetssäkras övergången med hjälp av ramper. För att ytterligare göra övergången säker anläggs en mittrefug samt två ljuspunkter på vardera sida om vägen.

Belysning

För att skapa ett attraktivt gång- och cykelvägsnät är målet att alla gång- och cykelvägar inom kommunen ska vara belysta.

Dock kan omkringliggande miljö göra att belysning inte krävs eller inte är möjlig. I första hand ska gång- och cykelvägar inom tätorterna som inte är belysta eller får spilljus från vägen kompletteras med belysning. I andra hand ska gång- och cykelvägar som har spilljus från vägen få belysning.

Vägvisning

Vägvisning för gång- och cykelnätet är viktigt ur flera aspekter. Först och främst ska vägvisningen syfta till att göra det lättare att hitta till målpunkter och olika delar i kommunen. Separat vägvisning ger även cyklister och gångtrafikanter en given plats i trafiksystemet. Vägvisning för gång- och cykeltrafik finns på ett fåtal platser i kommunen utefter det regionala nätet och huvudnätet. De två vägmärken som ska användas på huvudnätet i Ekerö kommun är märke F37 samt märke F35.

Det stråk som tillhör det regionala cykelvägnätet ska märkas enligt de riktlinjer som finns i den regionala cykelplanen för Stockholms län. Det är viktigt att alla de regionala stråken i länet är vägvisade med samma vägmärken och på samma sätt för att skapa kontinuerliga stråk som är lätta att navigera i.

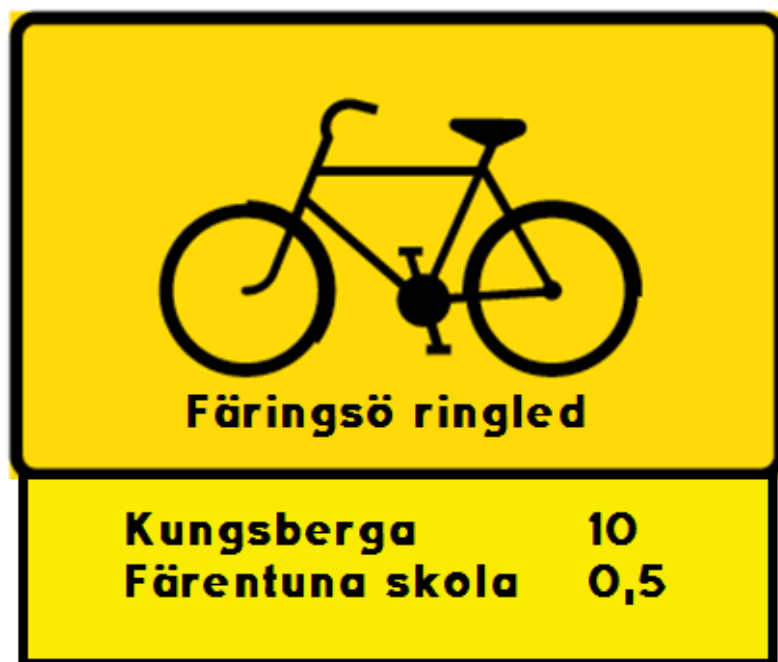
Förutom de regionala gång- och cykelvägarna ska huvudsakligen huvudnätet vägvisas. För att skapa ett lättförståeligt vägvisningssystem som även fyller en given

funktion ska platser som gång- och cykelvägen passerar vägvisas till. För att ytterligare skapa en god vägvisning ska dessa avståndet till dessa målpunkter anges i kilometer. Det är även viktigt att särskilt utvalda målpunkter ingår i vägvisningen. Det som kan anses vara viktiga målpunkter är centrum, idrottsanläggningar, badplatser etc.



Förslag på vägvisning med märke F37

För att ytterligare skapa tydlig vägvisning ska de lokala cykellederna markeras med gult märke F38. Vid vissa utvalda punkter ska dessa vägvisningsmärken ange vilken av lederna man trafikerar samt målpunkter med avståndsangivelser. På de platser där det krävs vägvisning för att hitta rätt men inte avståndsangivelse ska enbart märke F38 utan test sättas upp. Anledningen till att annan vägvisning används på de lokala cykellederna är för att tydligt markera att leden på vissa sträckor kan trafikerar av annan trafik än gång- och cykel.



Förslag på vägvisning med märke F38

Kombinationsresor

För att få en så hög andel resor med cykel som möjligt är det viktigt att se över möjligheten till kombinationsresor. Med kombinationsresor menas att en resa sker med två eller flera färdssätt. Den idag mest utbredda kombinationsresan är att ta bilen till en infartsparkering för att sedan fortsätta resan med kollektivtrafik. För att öka andelen kombinationsresor som

görs med cykel och kollektivtrafik krävs att kommunen bygger ut cykelparkeringar, mer om cykelparkeringar finns på sidan 50.

Det finns ytterligare åtgärder som är viktiga att beakta för att öka andelen kombinationsresor. Vid en eventuell färjeförbindelse mellan Ekerö centrum och Stockholm bör möjligheten övervägas att möjliggöra medtag av cykel på färjan. På så sätt kan resenären fortsätta sin resa med cykel i Stockholm. Det är även viktigt att en cykelparkering anläggs i närheten av färjans anlösningspunkt. Trafikförvaltningen, f.d. SL har under 2009 och 2010 genomfört tester med cykel på buss. Resultaten från dessa tester visar på att kostnaden för att ta med cykeln på bussen inte står i paritet med nyttan, detta betyder att det är än viktigare att cykelparkeringar byggs vid väl valda platser.

För att möjliggöra för turister att genomföra kombinationsresor är hyrcykelsystemet ett system som är anpassat efter turisternas behov. På grund av de långa avstånden inom Ekerö kommun är hyrcykelsystemet inte optimalt. Dock finns turistmål inom en rimlig radie för ett hyrcykelsystem. Drottningholms slott med omkringliggande omgivningar besöks av uppskattningsvis 700 000 personer årligen. Ett hyrcykelsystem där cykelstationer finns vid Brommaplan och vid Drottningholms slott bedöms kunna öka andelen

kombinationsresor till och från slottet. Ett sådant hyrcykelsystem bör initieras och drivas av en privat aktör.

Ett väl utvecklat hyrcykelsystem på sträckan mellan Brommaplan och Drottningholms slott kan på sikt göra det möjligt att bygga fler cykelstationer inom kommunen och på så sätt öka andelen turister som nyttjar cykeln istället för bil eller kollektivt resande.

På sikt kan det vara av intresse att utreda en eventuell cykelfärja mellan Färingsö och Munsö. Via en sådan cykelfärja finns möjlighet för både cyklister och gående att ta sig mellan öarna utan att behöva passera Ekerö tätort.

Kommunikation och information

För att uppnå ett ökat antal resor som görs med cykel krävs att tydlig information når medborgarna. Information om fördelarna med cykel är viktigt att framhålla men även var det finns cykelvägar, trafikinformation etc. Ett första steg i arbetet med kommunikation och information kring cyklande är framtagande av gång- och cykelvägsplanen. Ett andra steg är att komplettera information på kommunens hemsida, här bör det finnas information om cykelparkeringars lokalisering, cykelvägskarta, trafikregler för cykel etc. Det är även viktigt att

en heltäckande cykelvägskarta tas fram. En sådan karta kan med fördel ha en liknande utformning som besökskartan.

Kommunikation och information är även viktigt för att öka trafiksäkerheten, helst för barn och unga. Informationsinsatser bör i första hand riktas till kommunens skolor. I denna information bör hjälmanvändning vara en central del. Det exakta innehållet i informationen till kommunens skolbarn bör variera beroende på vilket område man väljer att fokusera på. Målet är att årliga informationsinsatser ska göras i kommunens skolor.

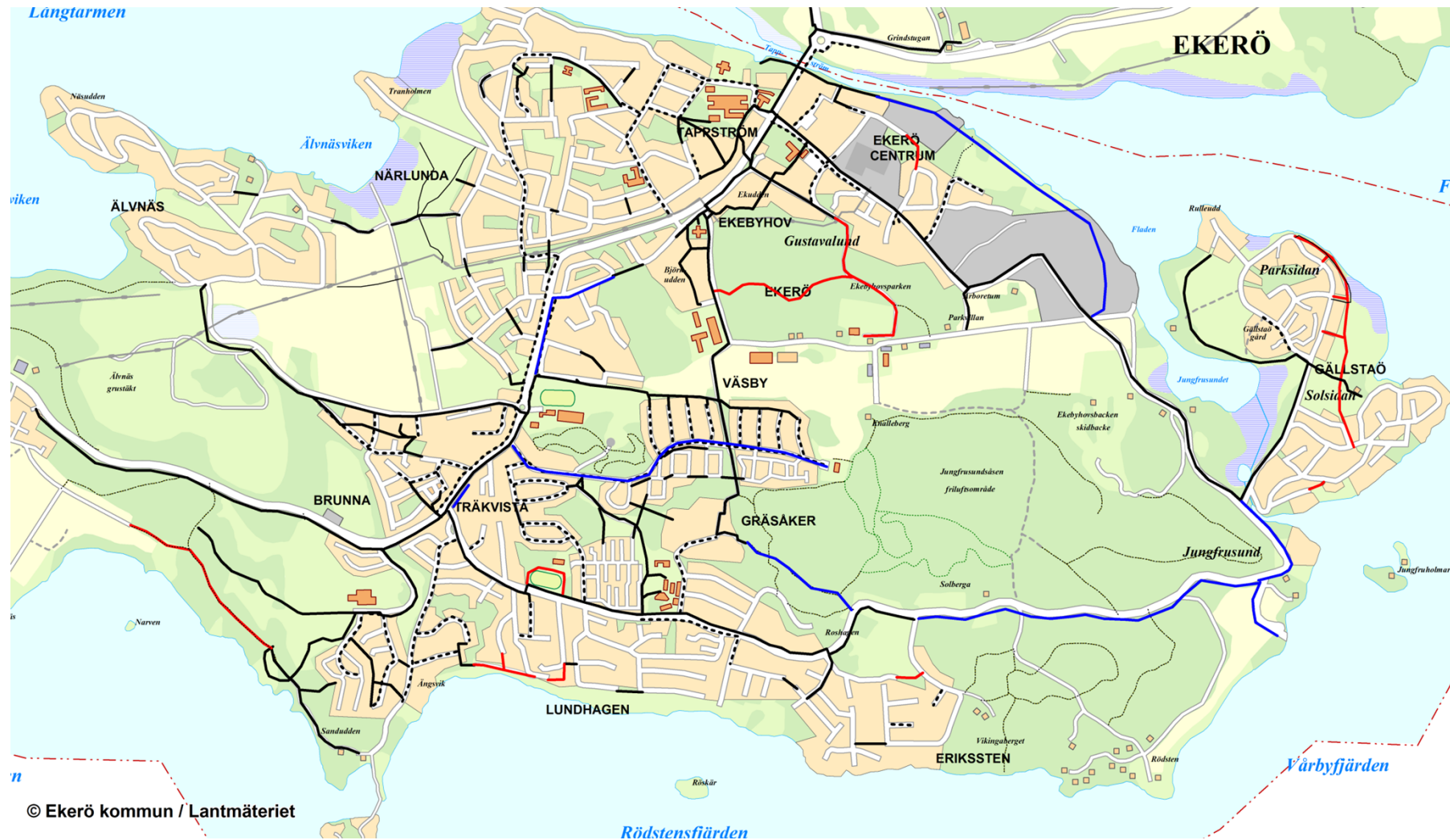
Förslag på utbyggnad

Kommundel	Utbyggnad	Befintligt
Ekerö tätort	6,15 km	22,0 km
Stenhamra tätort	1,3 km	7,5 km
Färingsö	9,85 km	12,3 km
Munsö	3,35 km	0 km
Ekerö	2,9 km	3,3 km
Lövö	0 km	8,7 km
Hela kommunen	23,55 km	53,8 km

Gång- och cykelvägsplanen föreslår en total utbyggnad av gång- och cykelvägsnätet i kommunen med cirka 23,5 kilometer. Alla föreslagna sträckor kommer inte att ha samma standard och således inte kosta lika mycket att anlägga. Nedan finns en sammanställning över utbyggnader per kommundel. Den uppmätta totala längden av alla gång- och cykelvägar i kommunen, så väl som i tätorterna som på landsbygden är 53,8 km. Den föreslagna längden på alla utbyggnader uppgår till 23,55 km vilket ger ett gång- och cykelvägsnät som är 77,35 km långt när alla föreslagna sträckor är utbyggda.

Nedan följer en mer detaljerad beskrivning över de föreslagna utbyggnaderna av gång- och cykelvägsnätet. I bilaga 2 finns allt kartmaterial i A3-format och i bilaga 1 finns prioriteringslistor samt kostnadsuppskattningar för alla föreslagna utbyggnader.

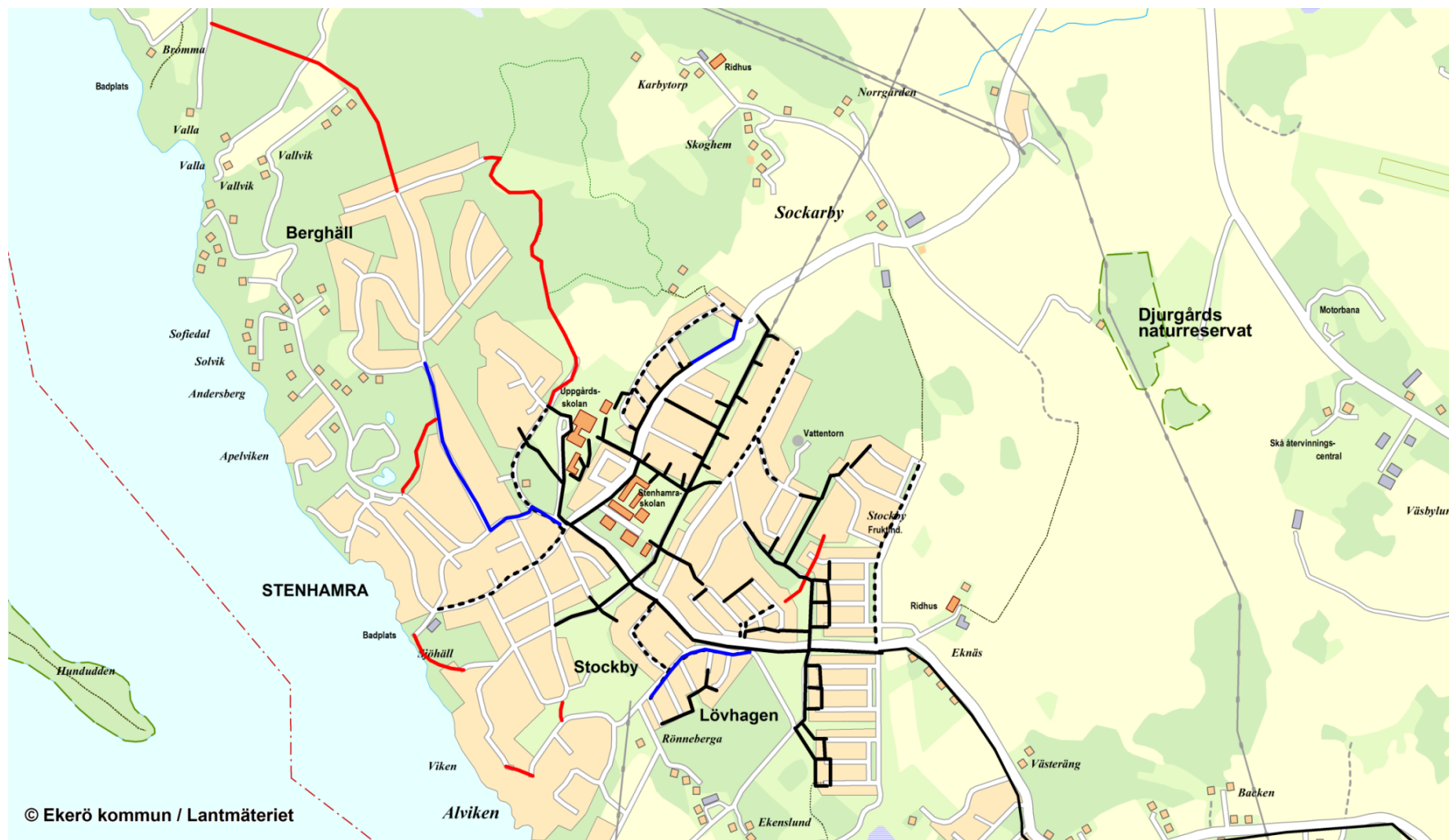
Ekerö tätort



Svart – Befintlig gång- och cykelväg, Svart streckad – Gångbana, Röd – Befintlig parkväg, Blå – Föreslagna utbyggnader

Sträcka	Beskrivning
Ekerö centrum – Björkuddsvägen	En gång- och cykelväg mellan Tappström och Björkuddsvägen utefter vattnet kan komma att bli intressant när exploateringen påbörjas för Ekerö strand. Denna förslagna gång- och cykelväg kan med fördel utformas som en parkväg med två meters bredd av lägre standard än en gång- och cykelväg. Förslaget ska ses som ett rekreativstråk då befintlig gång- och cykelbana mot Gällstaö och Jungfrusund finns utefter Bryggavägen.
Herredagsvägen – Jungfrusunds färjeläge	På Bryggavägens östra sida förslås en gång och- cykelbana som sträcker sig från Herredagsvägen fram till Jungfrusunds färjeläge. Anläggning ska ske i samband med exploatering av Jungfrusunds marina.
Skärvik – Jungfrusund	För att knyta samman de östra och västra delarna av tätorten utan att behöva passera Ekerö centrum föreslås en utbyggnad av gång- och cykelvägen från Skärvik till Jungfrusund. Anläggning ska ske i samband med exploatering av detaljplanen för Jungfrusunds sjöstad.
Jungfrusundsvägen – Gräsåker	För att få en genare väg från Skärvik mot Ekerö centrum föreslås att gång- och cykelväg anläggs från Jungfrusundsvägen till Gräsåker. I nuläget finns en gångstig på aktuell sträcka. Den nya gång- och cykelvägen bör få belysning då den går genom ett skogsparti.
Ekerövägen – Väsbyvägen	Väsbyvägen föreslås få gång- och cykelbana på södra sidan av vägen som en tvärförbindelse mellan de olika delarna av tätorten. Men även för att öka trafiksäkerheten längst med Väsbyvägen.
Ekerövägen – Träkvista torg	På en sträcka från Träkvista torg och 100 meter nordost utefter Ekerövägen saknas idag en länk i huvudstråket genom tätorten. I nuläget finns enbart en gångbana på vardera sida om vägen.
Gamla Ekerövägen – Ekerövägen	Huvudstråket genom tätorten går inte utefter Ekerövägen på sträckan mellan Ekvägen och Närlundavägen utan på gång- och cykelväg och i blandtrafik på Gamla Ekerövägen och Ekerövägen. En gång- och cykelbana föreslås på södra sidan av Gamla Ekerövägen och på östra sidan av Ekerövägen fram till Träkvistavallen.

Stenhamra tätort



Svart – Gång- och cykelväg, Svart streckad – Gångbana, Röd – Parkväg, Grön – Cykelfält, Blå – Föreslagna utbyggnader

Sträcka	Beskrivning
Alviksvägen	Mellan Stenhamravägen och Alviksvägen förslås en breddning av befintlig gångbana för att ge tillräckligt utrymme för en gång- och cykelbana. Alviksvägen är relativt bred, 7 meter, vilket gör att befintlig körbana kan tas i anspråk.
Vallviksvägen/Klyvarestigen	För att knyta samman de västra och norra delarna av Stenhamra föreslås en gång- och cykelbana utefter Vallviksvägen mellan Uppgårdsvägen och Klyvarestigen. För att ytterligare förbättra trafiksäkerheten för gående och cyklister föreslås även gång- och cykelbana på Klyvarestigen fram till Knosterstigen.
Stenhamravägen	Den sista länken av huvudstråket på Stenhamravägens norra sida från Humlegränd fram till Fållvägen binder samman lokalnätet i Stenhamra.

Munsö



Blå – Föreslagna utbyggnader

Sträcka	Beskrivning
Munsö färjeläge – Munsö skola	Mellan Munsö färjeläge och Munsö skola föreslås en gång- och cykelväg på vägens norra sida. I första hand är gång- och cykelvägen tänkt att skapa en säkrare skolväg för de barn som bor på Adelsö och går i skolan på Munsö. Det bedrivs även olika aktiviteter på Adelsö vilka blir lättillgängliga utan bil med en gång- och cykelväg.
Smistavägen	En parkväg föreslås från Smistavägen och rakt österut. På så sätt skapas en länk vilket binder ihop Söderby med Munsö skola. Skolbarn kan då ta sig från Söderby genom bebyggelsen i väster för vidare färd norrut tills man når skolan. Länken skapar även en trafiksäkrare väg till Adelsö. De små vägarna i området är sparsamt trafikerade av fordon och är således lämpliga för färd med cykel eller gåendes.
Söderby – Söderby IP	En sommarcykelväg föreslås mellan Söderbacksvägen och Söderby IP. Under tider på året då inte snö ligger på marken finns möjlighet att ta sig till och från Söderby IP på ett trafiksäkert sätt. Det ger även en trafiksäker väg för färd mot Munsö skola eller Adelsö då man ska ta sig in på Söderbyvägen.

Ekerö

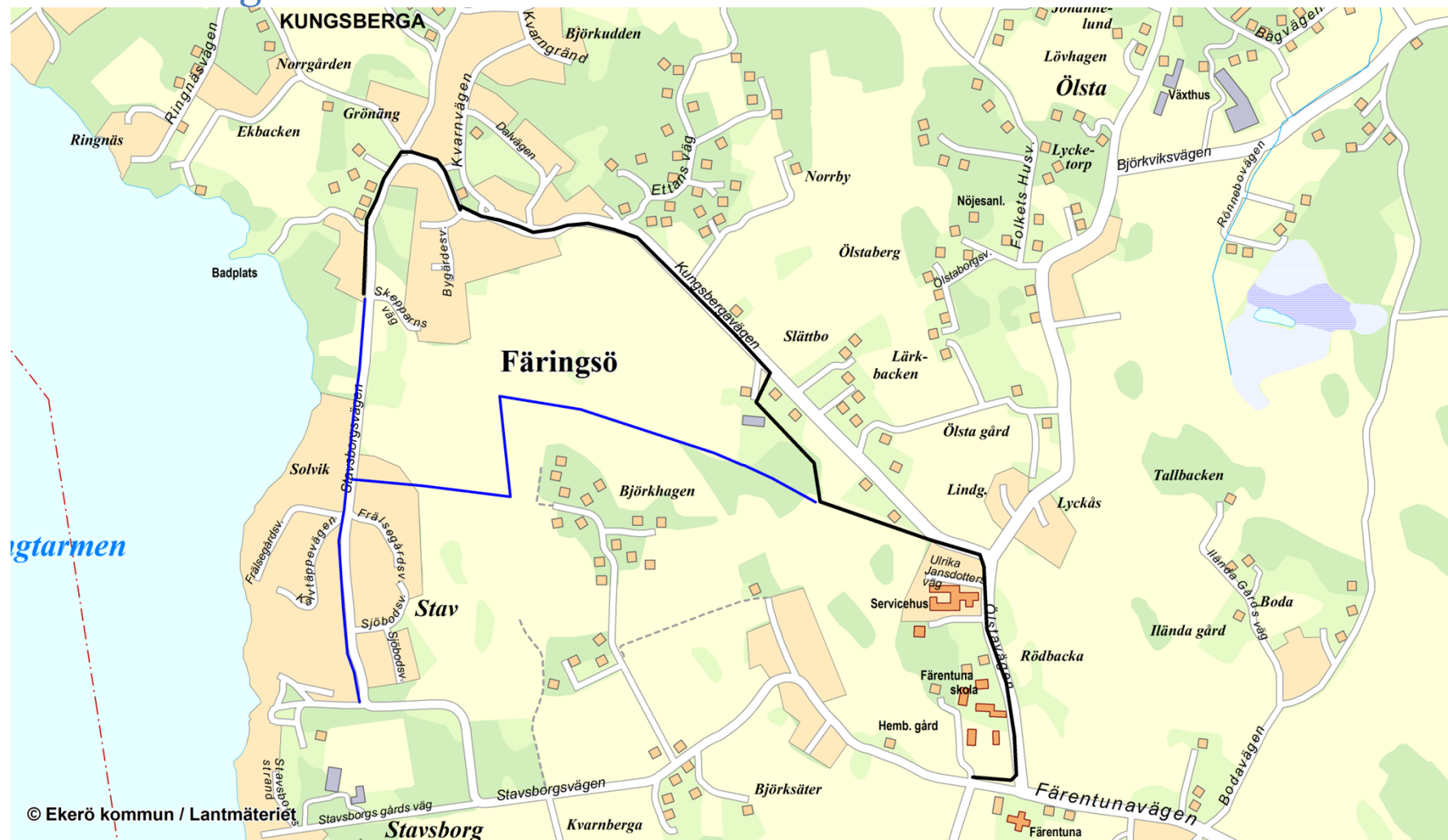


© Ekerö kommun / Lantmäteriet

Svart – Befintlig gång- och cykelväg, Röd – Befintlig parkväg, Blå – Föreslagna utbyggnader

Sträcka	Beskrivning
Ekerö sommarstad - Sundby	En fortsättning på befintlig gång- och cykelväg utefter Ekerövägen föreslås fram till Sundby. På så sätt förlängs huvudstråket genom Ekerö tätort ut till Sundby och ger goda möjligheter för gång och cykling till och från Ekerö tätort. Det binder även samman Helgö och Ekerö tätort samt ger en trafiksäker skolväg till Sundby skola antingen via Ekerö kyrkväg eller Strandgräsvägen. Sträckan kan med fördel anläggas i två etapper där etapp 1 är sträckan mellan Sundby och Strandgräsvägen och etapp 2 resterande sträcka fram till befintlig gång- och cykelväg från Ekerö tätort.
Ekerö sommarstad	För att länka samman Ekerö sommarstad med gång- och cykelvägen mot Sundby föreslås en separerad gång- och cykelväg från gångbanan på Allévägen upp till Ekerövägen.

Norra Färingsö



© Ekerö kommun / Lantmäteriet

Svart – Befintlig gång- och cykelväg, Blå – Föreslagna utbyggnader



Röd – Parkväg, Blå – Föreslagna utbyggnader

Sträcka	Beskrivning
Kungsberga - Stav	Utefter Stavsborgsvägen föreslås en gång- och cykelväg mellan Skepparns väg och 90-graderskurvan. Gång- och cykelvägen länkar då samman Stav och Kungsberga för vidare färd mot Färentuna.
Stav - Färentuna	En parkväg föreslås mellan Stavsborgsvägen och befintlig gång- och cykelväg mellan Kungsberga och Färentuna. Via parkvägen får man en genare väg mellan Stav och Färentuna som med fördel kan användas som skolväg till Färentuna skola. Befintliga stigar kan i viss mån användas.
Stenhamra - Degerby	En separat gång- och cykelväg föreslås mellan Stenhamra tätort till Degerby. Utbyggnaden förlänger huvudnätet genom Stenhamra upp mot Degerby och Svartsjö.

Södra Färingsö



Svart – Befintlig gång- och cykelväg, Blå – Föreslagna utbyggnader

Sträcka	Beskrivning
Söderberga - Marieberg	En separat gång- och cykelväg föreslås mellan Söderberga och Marieberg. Detta ger en trafiksäker skolväg mot Skå skola men även den service som finns belägen i Söderberga.
Färentunavägen	Det cykelfält som finns utefter Färentunavägen förbi verksamhetsområdet föreslås byggas om till en gång- och cykelbana för att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Många in- och utfartsrörelser med fordon sker på denna sträcka.
Enlundavägen	En gång- och cykelbana mellan Lykttändarens väg och Färentunavägen föreslås. På så sätt får boende i området en trafiksäker väg till gång- och cykelvägen utefter Färentunavägen eller busshållplatser utefter samma väg.

Lokala cykelleder

Lokala cykelleder är en ny typ av led som föreslås införas i Ekerö kommun. Dessa leder syftar till att ge i första hand cyklister en trafiksäkrare färd genom kommunen i områden där det inte är möjligt att inom överskådlig framtid anlägga gång- och cykelvägar. Via de lokala cykellederna finns möjlighet att ta sig genom landskapet utan att i huvudsak behöva nyttja de trafikerade huvudvägarna i kommunen. Cykellederna kan nyttjas antingen som en trafiksäker skolväg, för arbetspendling eller som en utflyktsväg. Syftet med att inrätta de lokala cykellederna är att skapa trafiksäkra alternativ till att cykla i blandtrafik på de stora vägarna i kommunen.

De lokala cykellederna ska ses som ett komplement till gång- och cykelvägarna samt ett mer trafiksäkert alternativ än att cykla utefter de stora vägarna så som Färentunavägen eller Ekerövägen. För att nå målpunkter genom att ta cykelleden istället för att cykla enbart i blandtrafik på de större vägarna är på vissa sträckor något längre och på vissa sträckor något kortare, gemensamt för de lokala cykellederna är att de är betydligt mer trafiksäkra än att följa de stora vägarna.

Fyra lokala cykelleder förslås i kommunen, Lovöslingan, Färingsö ringled, Munsö-Adelsöleden samt Ekeröleden. För att kunna följa cykellederna på ett enkelt sätt är det viktigt att noggrann och generös skyltning finns. Viss skyltning bör även ha avståndsangivelse för att tydliggöra avstånden.



Förslag på vägvisning för lokala cykelleder

Lovöslingan



Lovöslingan sträcker sig mellan Nockebybron och Tappström. Det som skiljer cykelleden från den vanliga gång- och cykelvägen mellan Nockebybron och Tappström är att cyklisterna som vill följa leden svänger av in på Rörbyvägen. Cykelleden fortsätter sedan in på Lundavägen för att slutligen komma fram till gång- och cykelvägen utefter Ekerövägen vid Tillflykten. Via cykelleden erbjuds cyklisterna en trevlig väg genom landskapet. På nämnda vägar är trafikmängderna låga med reservation för första sträckan av Rörbyvägen där trafikmängderna är något högre. Denna lokala cykelled inrättas i första hand för de som vill ha en varierande cykelfärd genom landskapet och se mer av Lovön.

Lovöslingan har en sammanlagd längd på cirka 11 kilometer där cirka 5,8 kilometer går i blandtrafik. Då trafikmängderna är låga på de sträckor där leden går i blandtrafik bedöms trafiksäkerheten vara god utifrån förutsättningarna.

Det är viktigt att cykelleden skyltas ordentligt så att det är enkelt för cyklisterna att hitta rätt väg. På sträckan ska därför fyra hänvisningsskyltar placeras vid korsningen Ekerövägen/Rörbyvägen, vid Lovö kyrka, Lundavägen samt vid Tillflykten. Inga andra åtgärder är nödvändiga på denna sträcka.

Ekeröleden



© Ekerö kommun / Lantmäteriet

Ekeröleden har sin utgångspunkt dels vid Tappström och dels vid Jungfrusund. De båda cykellederna möts i Sundby för vidare färd norrut mot Munsö och Adelsö. Cykelleden från Tappström sträcker sig genom tätorten förbi Närlunda och Älvnäs dels på gång- och cykelvägar men vissa kortare sträckor i blandtrafik på villavägar med låg trafikintensitet. Mellan Älvnäs och Sundby fortsätter leden på befintliga stigar som kräver en viss form av upprustning för att klara av cyklister. Cykelleden mellan Älvnäs och Sundby kan med fördel användas som skolväg mot tätortens skolor. Den lokala cykelleden med utgångspunkt från Jungfrusund följer Jungfrusundsvägen fram till Roshagen där den fortsätter utefter Lundhagens strand och förbi Sandudden upp till Ekerö sommarstad för vidare färd mot Sundby. Även på denna sträcka går en del av leden i blandtrafik och en del på gång- och cykelvägar.

Från Sundby fortsätter leden på Nyckelbyvägen och över golfbanan på befintliga vägar. Från Skytteholms golfklubb tar man sig på Brinkvägen och Ytterstavägen fram till Ekerövägen, där en automatiskt öppningsbar grind finns. Vidare färd mot Munsö och Adelsö sker på Ekerövägen fram till Österåsvägen, en sträcka på cirka fyra kilometer. Då vägen är vältrafikerad finns här möjlighet att vända tillbaka om cyklisten inte vill cykla utefter Ekerövägen.

För att tydliggöra för trafikanterna som använder Ekeröleden krävs en omfattande skyltning av vägen. Varje avtagsväg eller väg där det inte tydligt framgår var cykelleden fortsätter ska skyltas så att det blir enkelt för trafikanten att hitta rätt. Då Ekeröleden är relativt lång, från Jungfrusund till Munsö är sträckan cirka 22 kilometer och från Tappström är sträckan cirka 20 kilometer behövs avståndsangivelser vid utvalda platser. Avstånd bör anges till Sundby, Ekerö sommarstad samt Kärsö naturreservat. Då Ekeröleden går samman med Munsö-Adelsöleden gör att avståndsangivelserna bör ange även avståndet till Adelsö samt Munsö.

Åtgärdstabell

Sträcka/plats	Åtgärd
Älvnäs - Sundby	Den befintliga gångstigen mellan Älvnäs och Sundby breddas något och beläggs med grus/sand för att förbättra framkomligheten och komforten vid färd.
Nibbla backe	Vid korsningen Nibbla backe/Ekerövägen sätts varningsmärke för korsande cyklister upp för att uppmärksamma bilister om korsande trafik.
Sandudden – Ekerö sommarstad	Förbättrad beläggning på befintlig gångstig mellan Sandudden och Ekerö sommarstad för förbättrad komfort och framkomlighet.

Munsö - Adelsöleden



Munsö-Adelsöleden sträcker sig från Österåsvägen via Grönviks backe och Björn Järnsidas väg fram till Ekerövägen där vidare färd sker på Ekerövägen drygt en kilometer fram till Söderbyvägen. Via bebyggelsen och skogspartier tar man sig sedan upp till Smistavägen för vidare färd mot Adelsö via bilfärja. I huvudsak sker färden i blandtrafik, dock på sparsamt trafikerade vägar fränsett en kilometer på Ekerövägen.

För att kunna få en sammanhängande cykelled som inte går utefter Ekerövägen mellan Söderby och Adelsö färjeläge föreslås en drygt 300 meter lång parkväg fram till Smistavägen. På så sätt skapas en trafiksäkrare led som även med fördel kan användas som skolväg från Söderby till Munsö skola.

På Adelsö kan två mindre slingor användas eller en stor. Antingen norrut via Adelsö ringväg för att sedan svänga av in på Hagalundsvägen och sedan Grindbyvägen söderut fram till Adelsö ringväg och tillbaka mot Adelsöfärjan. Eller så väljer man att ta sig rakt västerut direkt efter färjan in på Norrängsvägen och sedan söderut på Grindbyvägen.

Stor omsorg ska läggas på skyltning av utflyktsvägen. Många sträckor går i områden med gles bebyggelse och få riktmärken.

Det är även viktigt med avståndangivelser då det är långt tillbaka till Ekerö tätort.

Åtgärdstabel

Sträcka/plats	Åtgärd
Smistavägen	Nyanläggning av grusbelagd parkväg fram till Smistavägen. Detta skapar en saknad länk för en trafiksäkrare skolväg från Söderby till Munsö skola. Se utbyggnad Munsö sid. 33.
Ekerövägen / Smistavägen	Vid korsningen Ekerövägen/Smistavägen sätts varningsmärke för korsande cyklister upp för att uppmärksamma bilister om korsande trafik.

Färingsö ringled



Färingsö ringled kan ses som en rundslina som sträcker sig från Tappström till Kungsberga. Ringleden startar vid Tappström och följer befintlig gång- och cykelväg fram till Stenhamra. Härifrån fortsätter leden via Klyvarestigen och parkvägen genom skogen fram till Bromma gård och i förlängningen Sånga-Säbyvägen. Från Sånga-Säbyvägen tar man sig sedan ned mot Alby och kommer fram vid Sånga-Säby kursgård, på så sätt undviks att cyklister trafikerar Sånga-Säbyvägen någon längre sträcka. Cykelleden fortsätter sedan på Tingstadsvägen där en befintlig skogsstig tar vid för att slutligen komma fram vid Lurudden för vidare färd på Sånga-Säbyvägen.

Den lokala cykelleden fortsätter sedan förbi Sätuna och Kungsberga och sedan norrut förbi Ölsta fram till Ilända där leden tvärt svänger söderut mot Prästnibbla. Ringleden går genom Hilleshög och Viksundsvägen för att sedan fortsätta på en befintlig skogsstig fram till Bredlötsvägen. Vidare färd sker på Färentunavägen, Svartsjövägen och slutligen Kumlavägen.

Åtgärdstabel

Sträcka/plats	Åtgärd
Tingstadsvägen – Sånga-Säbyvägen	Den befintliga skogsstigen mellan Tingstadsvägen och Sånga-Säbyvägen beläggs med sand/grus för att ge ökad komfort och framkomlighet. Befintlig bro över dike vid Lurudden förbättras.
Ridstig Sånga-Säbyvägen	Från nedfarten till Bromma gård bort mot Alby går en ridstig parallellt med vägen, denna breddas något och beläggs med en beläggning efter samråd med Bromma gård.

Övriga åtgärder

Cykelparkering

För att göra det mer attraktivt att cykla krävs att det finns bra parkeringsmöjligheter för cyklar. Det krävs även att cykelparkeringarna är lokaliserade på rätt platser för att göra det så enkelt som möjligt att parkera. Om cykelparkeringarna kan placeras så nära busshållplatser som möjligt ökar möjligheten till kollektivt resande. Det finns två typer av cykelparkeringar, långtidsparkeringar och korttidsparkeringar. De två cykelparkeringstyperna skiljer sig åt vad det gäller kraven på standard och kraven på närhet till målpunkter.

Med långtidsparkering menas där man parkerar cykeln under en längre tid, till exempel vid arbetsplatsen, busshållplatsen eller bostaden. Placering av långtidsparkeringar bör inte överstiga ett avstånd på 100 meter från målpunkten. Med ett för långt avstånd mellan parkeringen och till exempel busshållplatsen minskar sannolikheten att man väljer cykeln för att transportera sig. En långtidsparkering bör även ha skydd mot väder och vind, vara upplyst, ha låsbara ställ samt kännas trygg. Det är viktigt att långtidsparkeringarna

utformas så att lådcyklar kan parkeras. Åtminstone två platser per långtidsparkering bör kunna inrymma lådcyklar.



Långtidsparkering Skå

Det bör även övervägas om det vid en av kommunens långtidsparkeringar ska finnas en cykelpump. Förslagsvis kan en sådan pump placeras vid en långtidsparkering i Ekerö centrum.

Korttidsparkeringarna kan utformas utefter vad som passar den omkringsliggande omgivningen. Långtidsparkeringar ska

placeras vid strategiskt viktiga knutpunkter inom en radie av 100 meter från målpunkten som i detta fall är kollektivtrafik. Ställen vid dessa parkeringar ska ha ställ som inte kräver att cyklarna har stöd.



Cykelparkering Ekerö centrum

Ställ i form av pollare är att föredra vid dessa parkeringar. I dessa ställ kan cykelns ram låsas fast i pollaren och cykelstöd krävs inte. Mellanrummet mellan pollarna bör inte understiga 0,8 meter för att undvika att det blir för trångt mellan cyklarna. Beroende på omgivningen ska pollarställena vara i Ekerö kommuns profolfärger grönt eller svart.

Grön CMYK: 50, 0 100, 0, PMS: 376, RGB: 151, 190, 13

Svart CMYK: 0, 0, 0, 100, PMS: Svart, RGB: 0, 0, 100

Cykelparkeringsnorm

För att säkerställa att cyklisternas parkeringsbehov tas till vara vid ombyggnad och nyexploatering har en cykelparkeringsnorm tagits fram. Cykelparkeringsnormen syftar till att göra det enklare i handläggningsprocessen av detaljplaner och bygglov vad det gäller cykelparkeringar. Bostäder och arbetsplatsernas behov av cykelparkering ska lösas på den enskilda fastigheten. Cykelparkeringsnormen ska beaktas i alla nybyggnads- och ombyggnadsprojekt.

Bostäder	1,2 cpl/bostad
Kontor	20 cpl/1000 kvm
Butiker	20 cpl/1000 kvm
Kollektiv trafikknutpunkt	30 cpl/100 påstigande
Kollektiv hållplats	10 cpl/100 påstigande
Grundskola	0,5 cpl/elev
Gymnasium	0,8 cpl/elev
Idrottsplats	0,5 cpl/besökare
Vårdinstitution	0,2 cpl/besökare
Samlingslokal	0,3 cpl/besökande

Drift och underhåll

Cykeltrafiken är beroende av bra beläggning samt än mer beroende än andra trafikslag av gott underhåll. 72 procent av

alla olyckor är singelolyckor och är till stor del en produkt av eftersatt vägunderhåll. De främsta orsakerna är halka, löst grus, ojämnheter, potthål och kanter. Ett bra underhåll av gång- och cykelvägarna är därför mycket viktigt för att minimera antalet olyckor samt att få en ökad attraktivitet för att cykla. Då enskilt huvudmannaskap tillämpas i kommunen råder Ekerö kommun inte över alla gång- och cykelvägar. De kriterier som upptas i denna gång- och cykelvägsplan kan således enbart gälla för de sträckor som Ekerö kommun är väghållare för, men bör vara vägledande för de enskilda väghållarna.

Vinterunderhåll

Antalet cyklister varierar väldigt mycket beroende på årstid och väderlek. Vintertid är det generellt färre cyklister ute på våra vägar. För att öka antalet cyklister även vintertid krävs att vinterväghållningen på gång- och cykelvägar prioriteras. Vid cirka tre cm snö börjar det bli besvärligt för en cyklist att ta sig fram. Målet med vinterväghållningen är att det ska vara möjligt att ta sig fram på cykel på ett trafiksäkert sätt hela vintern. För att uppnå detta ska huvudnätet börja halkbekämpas så fort halka uppstår. Plogning ska påbörjas vid ett snödjup på 4-5 cm. För att undvika att ploga då antalet cyklister är som flest är målet att plogningen ska vara färdig senast 06.30 och/eller senast 15.30. På lokalnätet ska

plogning påbörjas vid ett snödjup på 5-6 cm. På lokalnätet ställs dock inte några krav på att undvika toppar av cyklister.

Sandupptagning

Målet är att sandupptagningen ska vara färdig på huvudnätet senast 1 maj och på lokalnätet senast tre veckor senare. Vid sandupptagning ska gång- och cykelvägar prioriteras framför bilvägar då sand och grus kan ge upphov till olyckor då cykeln påverkas mer av löst grus än vad motorfordon gör.

Sandupptagningen ska dock påbörjas tidigare om man bedömer att ingen mer snö kommer.

Övrigt underhåll

Det löpande underhållet av gång- och cykelvägar ska vara högt prioriterat då risken för olyckor är stor vid dåligt underhåll. Potthål är speciellt viktiga att åtgärda så fort de upptäcks då dessa är förrädiska vid mörker eller att de göms under löv eller snö. Sprickbildningar i asfalten är ett annat vanligt problem som ska åtgärdas så fort det upptäcks.

Växtlighet kring gång- och cykelvägar bör inventeras varje år så att röjning kan ske i förebyggande syfte. Lågt hängande grenar och buskage som växer ut på gång- och cykelvägen utgör en risk för cyklister. Välansad växtlighet vid gång- och cykelvägar ökar även trivselen och tryggheten. Att goda

siktförhållanden råder är även en stor anledning till varför årlig röjning bör ske.

Ett vanligt problem är att målade linjer och symboler nöts bort inom relativt kort tid. Ett löpande underhåll av dessa är viktigt då viktig information till cyklister kan missas och risken för olyckor blir större. Vägmärken ska hållas i gott skick och bytas vid behov.



Exempel på vägmärken som behöver bytas ut