

Regional cykelstrategi för Blekinge

**2018-
2029**





Regional Cykelstrategi för Blekinge 2018-2029

Dnr: 17/00057

Version A, beslutad av Regionstyrelsen 2017-11-15

Layout: Region Blekinge

Foto: Region Kronoberg, Jenny Rydquist, Lars Nyman, Ola Åkerborn,
Ingemar Magnusson, Dreamstime, Trafiksäkerhet.se

Förord

”Utveckling drivs av människor. Blekinges utveckling är beroende av vår förmåga att attrahera människor. God livskvalitet och ett rikt arbetsliv gör att människor vill och kan etablera sig här. Denna helhet kallar vi för attraktiva Blekinge.”

Så inleds den regionala utvecklingsstrategin Attraktiva Blekinge, även kallad Blekingestrategin. Blekingestrategin är länets politiska inriktningsdokument som pekar ut Blekinges gemensamma färdriktning, med utgångspunkt från länets unika förutsättningar samt de styrkor och de utmaningar som finns just här. Blekinges utveckling är summan av alla Blekingars utveckling!

En viktig parameter för Blekinges utveckling är ett attraktivt och hållbart transportsystem utifrån länets behov, där antal km cykelväg och resandet med kollektivtrafiken är två av flera indikatorer. För att få fler att cykla i länet, gärna i kombination med kollektivtrafiken, krävs att länets aktörer gemensamt arbetar strategiskt med gemensamma mål, riktlinjer etc. Som cyklist spelar de administrativa gränserna mindre

roll - jag vill kunna ta mig snabbt och säkert mellan punkt A och punkt B - oavsett vem som är väghållare där jag cyklar.

Den regionala cykelstrategin för Blekinge har tagits fram gemensamt av representanter från Region Blekinge, länets fem kommuner och Trafikverket. Det är första gången som Blekinge har en länsövergripande cykelstrategi, vilket vi tror är en nyckel för att gemensamt lyckas att få fler att välja cykeln som huvudfärdmedel eller i kombination med andra färdmedel.

Vi måste gemensamt prioritera cykeln som färdmedel eftersom den är ett effektivt transportmedel för korta sträckor som varken bullrar eller släpper ut avgaser och som dessutom ger positiva hälsoeffekter.



Christina Mattisson
Regionstyrelsens ordförande

Blekinges regionala cykelstrategi

Sammanfattning	1
Inledning	2
Syfte och utgångspunkter	3
Strategins roll i planeringen	4
Strategins framtagande och uppföljning	5
Bakgrund	6
Cykel och kollektivtrafik	11
Koordinering av cykelvägar och hållplatser	11
Cykelinfrastruktur vid större hållplatser och stationer	13
Cykel på fordon i kollektivtrafiken	13
Utpekat regionalt huvudcykelnät	14
Bedömningsgrunder	15
Mål, riktlinjer och rekommendationer	16
Prioriteringsgrunder	16
Riktlinjer cykel	17
Riktlinjer cykel och kollektivtrafik	22
Mål	22
Kartor över regionalt utpekat huvudcykelnät	24
Källhänvisning	30

SAMMANFATTNING

Regional cykelstrategi för Blekinge syftar till att främja cyklingen i länet genom att bygga ut cykelinfrastrukturen för ökad och säker cykling, samt uppmuntra till ökad cykling och främjande av cykelkultur i länet. För att skapa förutsättningar för infrastrukturen krävs gemensamma riktlinjer och rekommendationer som Region Blekinge, länets kommuner och Trafikverket kan ställa sig bakom. Cykelstrategin innehåller även bedömningsgrunder som kommer ligga till grund för prioritering av åtgärder.

Regional cykelstrategi för Blekinge inriktas i första hand på målgruppen vardagscyklister till arbete, skola, fritidsaktiviteter eller andra viktiga målpunkter. I andra hand kommer målgruppen turist- och rekreationscyklister där resan är del av målet. Strategin har tagits fram av Region Blekinge tillsammans med tjänstemän från Blekinges fem kommuner och Trafikverket, samt har varit ute på samråd under perioden 23 mars - 12 maj 2017.

Cyklern ska främjas eftersom den är ett effektivt transportmedel för korta sträckor, som bidrar till ökad rörlighet samtidigt som det tar hänsyn till miljö och klimat samt ger positiva hälsoeffekter. Idag är två tredjedelar av alla resor i sydöstra Sverige kortare än tio kilometer, men endast en liten del av dem är resor med cykel. Potentialen finns, men det måste vara attraktivt att välja cykeln som färdmedel. Strategin innehåller riktlinjer och rekommendationer, exempelvis inom områdena belysning, cykelvägvisning och betendepåverkande åtgärder.

Cyklern har även en viktig roll att spela i kombination med andra färdmedel, exempelvis tåg, buss och båt. I detta sammanhang är samordningen mellan trafikslagen en viktig faktor, vilket ger större möjligheter att erbjuda alternativ till bilen än vad cykel och kollektivtrafik kan göra var och en för sig. Inom cykel och kollektivtrafik

har områdena *Koordinering av cykelvägar och hållplatser*, *Cykelinfrastruktur vid och till större hållplatser* samt *Cykel på fordon i kollektivtrafiken* pekats ut som viktiga för att få fler att cykla i kombination med att åka kollektivt. Strategin innehåller riktlinjer och mål inom dessa tre områden.

För att främja cyklingen i Blekinge har ett regionalt huvudcykelnät pekats ut, som i huvudsak går utmed det statliga vägnätet och har sin förlängning i tätorterna på det kommunala vägnätet.

Det regionalt utpekade huvudcykelnätet kommer ligga till grund för utbyggnaden av cykelvägar utmed det statliga vägnätet. Utgångspunkter i utpekandet har varit att knyta samman cykelstråk och skapa ett sammanhängande cykelnät där potentialen för cykling bedöms som störst, antingen mellan kommunhuvudort och omkringliggande orter eller mellan orter och större målpunkter. Strategin innehåller mål för när det utpekade regionala huvudcykelnätet ska vara utbyggt och huvudcykelnätet redovisas på karta för respektive kommun.

I länstransportplanen avsätts medel för cykelåtgärder som medfinansieras av kommunerna utmed det statliga vägnätet, samt medel i form av statsbidrag som kommunerna kan ansöka om för att exempelvis medfinansiera cykelåtgärder utmed det kommunala vägnätet. För att kunna genomföra utpekade åtgärder i strategin, exempelvis en utbyggnad av cykelväg som ingår i det regionala huvudcykelnätet, så behöver berörd kommun budgetera för medfinansiering av åtgärden i sin verksamhetsplan. Varje kommun bör även ha kommunala cykelstrategier, handlingsplaner eller motsvarande med fokus på det kommunala vägnätet.



INLEDNING

Syfte och utgångspunkter

Regional cykelstrategi för Blekinge syftar till att främja cyklingen i länet genom att bygga ut cykelinfrastrukturen för ökad och säker cykling, samt uppmuntra till ökad cykling och främjande av cykelkultur i länet. För att skapa förutsättningar för infrastrukturen krävs gemensamma riktlinjer och rekommendationer som Region Blekinge, länets kommuner och Trafikverket kan ställa sig bakom. Detta eftersom betydelsen av ökad cykling är lika viktigt på det statliga som det kommunala vägnätet. Förutom åtgärder i infrastrukturen behövs även beteendepåverkande åtgärder för att få fler att cykla, gärna i kombination med andra färdmedel som tåg, buss och båt för att ersätta bilresor. Cykelstrategin innehåller även bedömningsgrunder som kommer ligga till grund för prioritering av åtgärder i ett utpekat regionalt huvudcykelnät. Huvudcykelnätet går i huvudsak utmed det statliga vägnätet och har sin förlängning i tätorterna på det kommunala vägnätet.

Gemensam syn och gemensamt förhållningssätt är en förutsättning för att uppnå samverkan mellan Trafikverket, kommunerna och Region Blekinge, för att tillsammans främja cykeln som transportmedel i länet i riktning mot ett fossilfritt Sverige. Cyklingen ska främjas eftersom den är ett effektivt transportmedel för korta sträckor, som bidrar till ökad rörlighet samtidigt som det tar hänsyn till miljö och klimat, samt ger positiva hälsoeffekter. För att få fler att använda cykeln som färdmedel för hela eller delar av sin resa krävs, förutom fysiska åtgärder som att exempelvis bygga ut cykelvägnätet eller anordna säker cykelparkering vid mål- och bytespunkter, även påverkansåtgärder som exempelvis informationskampanjer för att lyckas.

Regional cykelstrategi för Blekinge inriktas i första hand på målgruppen vardagscyklister till arbete, skola, fritidsaktiviteter eller andra viktiga målpunkter. I andra hand är målgruppen turist- och rekreationscyklister där resan är del av målet. Uppdelningen grundar sig på att

grupperna har olika behov, förutsättningar och är benägna att cykla olika långt. Vardagscyklister har ett behov att ta sig till viktiga målpunkter i vardagen året runt. För turist- och rekreationscyklister är själva resan oftast del av målet och ett mer säsongsbetonat behov. Dock är åtgärder att föredra som blir till nytta för bägge målgrupperna.

Regional cykelstrategi för Blekinge tar sin utgångspunkt i den regionala utvecklingsstrategin, *Attraktiva Blekinge 2014-2020*, även kallad Blekingestrategin, där cykling identifieras som en av flera viktiga insatser för att utvecklingen i Blekinge ska gå mot ett mer attraktivt och hållbart transportsystem. Cykelstrategin förhåller sig till *Trafikförsörjningsprogram för Blekinge 2016-2019*, som innehåller mål för kollektivtrafiken, samt *Klimat- och Energistrategi för Blekinge, åtgärder 2013-2016 med utblick till 2020*. Cykelstrategin förhåller sig även till förstudien *Kustnära turismcykelleden genom Blekinge*. Arbetet med den kustnära turismcykelleden bedrivs i ett eget forum och vår målsättning är att få den klassad och skyltad som en nationell turismcykelled. I övrigt förhåller sig cykelstrategin även till andra nationella, regionala och kommunala mål och strategier som verkar för att främja cykeln som färdmedel, exempelvis *En nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling*.

Regional cykelstrategi för Blekinge tar sin utgångspunkt i *Länstransportplan för Blekinge 2014-2025* och utgör en viktig input till *Länstransportplan för Blekinge 2018-2029*. I länstransportplanen avsätts medel för cykelåtgärder som medfinansieras av kommunerna utmed det statliga vägnätet, samt medel i form av statsbidrag som kommunerna kan ansöka om för att exempelvis medfinansiera cykelåtgärder utmed det kommunala vägnätet. Cykelstrategin kommer även utgöra input till andra planer och strategier kommunalt, regionalt och nationellt gällande cykling och cyklingsfrämjande åtgärder.

Strategins roll i planeringen

De offentliga aktörerna i länet har olika roller och ansvar för att få fler att välja cykeln som transportmedel för hela eller delar av sin resa. Regional cykelstrategi för Blekinge syftar bland annat till att skapa förutsättningar för infrastrukturen genom gemensamma riktlinjer och rekommendationer som Region Blekinge, länets fem kommuner och Trafikverket kan ställa sig bakom.

Trafikverket har det övergripande ansvaret för utvecklingen av trafikslagen, där cyklingen är en viktig del. Trafikverket har i det nuvarande planeringssystemet ansvar för genomförandet av såväl nationell plan som länsplanerna för regional transportinfrastruktur. Planeringen genomförs utifrån fyrstegsprincipen och varje formell planeringsprocess ska föregås av en åtgärdsvalsstudie. Trafikverket ansvarar förutom genomförandet av cykelvägar på det statliga vägnätet även för drift och underhåll.

Region Blekinge prioriterar utbyggnaden av cykelvägar utmed det regionalt statliga vägnätet genom medel i länstransportplanen och bidrar till utbyggnad utmed det kommunala vägnätet genom statsbidrag i länstransportplanen. *Regional cykelstrategi för Blekinge* innehåller bedömningsgrunder som kommer ligga till grund för prioritering av åtgärder i ett utpekade regionalt huvudcykelnät. Huvudcykelnätet går i framför allt utmed det statliga vägnätet och har sin förlängning i tätorterna på det kommunala vägnätet.

Kommunerna ansvarar för planering, utbyggnad samt drift och underhåll av cykelvägar utmed det kommunala vägnätet. Kommunerna har även det huvudsakliga ansvaret för att få fler att cykla. Detta görs dels genom att ta med det tidigt i samhällsplaneringen och dels genom information och andra påverkansåtgär-

FYRSTEGSPRINCIPEN

Steg 1 - Tänk om

Åtgärder som kan påverka behov av transporter och val av transportsätt

Steg 2 - Optimera

Åtgärder som effektiviserar nyttjandet av befintlig infrastruktur och fordon

Steg 3 - Bygg om

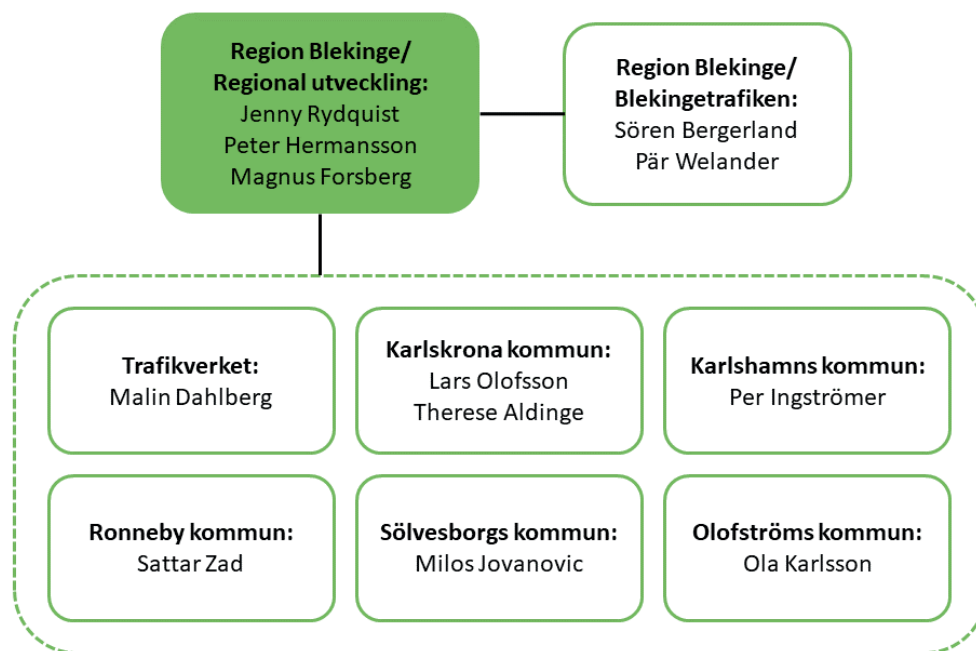
Begränsade ombyggnadsåtgärder

Steg 4 - Bygg nytt

Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder

der. Här ser vi möjligheter att kommunerna i högre grad bör samverka och genomföra länsövergripande påverkansåtgärder som information och kampanjer.

Strategin utgör grunden och det första steget till gemensamt förhållningssätt i länet, både på statligt och kommunalt vägnät för cykelåtgärder. Det är i den fortsatta planeringen som detaljerna fastställs. Detta görs genom dialog med inblandade parter, enligt fyrstegsprincipen och med åtgärdsvalsstudiemetodiken som grund. För att kunna genomföra utpekade åtgärder i strategin, exempelvis en utbyggnad av cykelväg som ingår i det regionala huvudcykelnätet, behöver berörd kommun budgetera för åtgärden i sin verksamhetsplan. Varje kommun bör även ha kommunala cykelstrategier, handlingsplaner eller motsvarande med fokus på det kommunala vägnätet.



Strategins framtagande och uppföljning

Regional cykelstrategi för Blekinge har tagits fram av en projektgrupp på Region Blekinge bestående av strateger inom infrastruktur och kollektivtrafik, med input från en arbetsgrupp bestående av trafikplanerare från Blekinges fem kommuner samt Trafikverkets regionala samhällsplanerare. Strategin har även stämts av med trafikdirektör och planeringschef på Blekingetrafiken, som är ett verksamhetsområde inom Region Blekinge.

Regional cykelstrategi för Blekinge har varit ute på samråd under perioden 23 mars - 12 maj 2017. Remissversionen har under remisstiden funnits tillgänglig på Region Blekinge hemsida, samt skickats ut digitalt till politiska partier i Blekinge, samt myndigheter, organisationer och intresseföreningar i Blekinge eller som angränsar till länet.

Regional cykelstrategi för Blekinge gäller för åren 2018-2029. Strategin bör revideras med fyra års mellanrum, förslagsvis året innan en ny länstransportplan tas fram.

Region Blekinge är ansvarig för strategins genomförande och en årlig uppföljning, vilket görs tillsammans med länets kommuner och Trafikverket. Detta sker genom de årliga dialogerna som genomförs med respektive kommun eller med alla kommunerna gemensamt.

Det finns behov av att uppdatera den resvaneundersökning som gjordes 2012 och som utgör ett planeringsunderlag för *Regional cykelstrategi för Blekinge*. Här ser vi även ett behov av att Trafikverket genomför fler cykelräkningar i länet som en del i ett planeringsunderlag.



BAKGRUND

Därför satsar vi på cykling!

I vår strävan efter ett hållbart samhälle har cyklingen en allt viktigare roll att spela. Cykeltrafiken är viktig för ett hållbart transportsystem eftersom trafikslaget är energieffektivt och varken bullrar eller släpper ut avgaser. Miljön och klimatet blir dock inte bättre bara för att fler cyklar, utan det krävs att cykeltrafiken ersätter resor med mera miljöbelastande färdslag som exempelvis bilen. För att detta ska ske måste det vara attraktivt att välja cykeln som färdmedel (Sveriges kommuner och landsting, 2010).

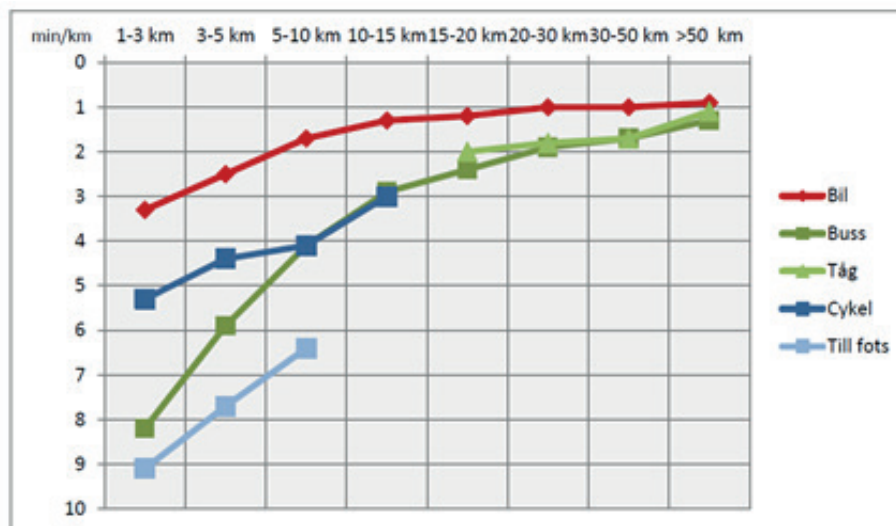
Cykeln har även en viktig roll att spela i kombination med andra färdmedel, exempelvis tåg, buss och båt. En kombination av resmöjligheter mellan cykel och kollektivtrafik ger mer resor för samma energimängd, minskar klimatbelastningen och minskar ytbehovet i städerna. I framgångsrika städer kan vi se en minskning av biltrafikens yta till förmån för cykel och kollektivtrafik, samt att cykel och kollektivtrafik kommer in tidigt och prioriteras i samhällsplaneringen.

Enligt resvaneundersökningen som genomfördes i Småland, Blekinge och Öland år 2012 (Trafikverket, 2012) är cykel ett effektivt transportmedel

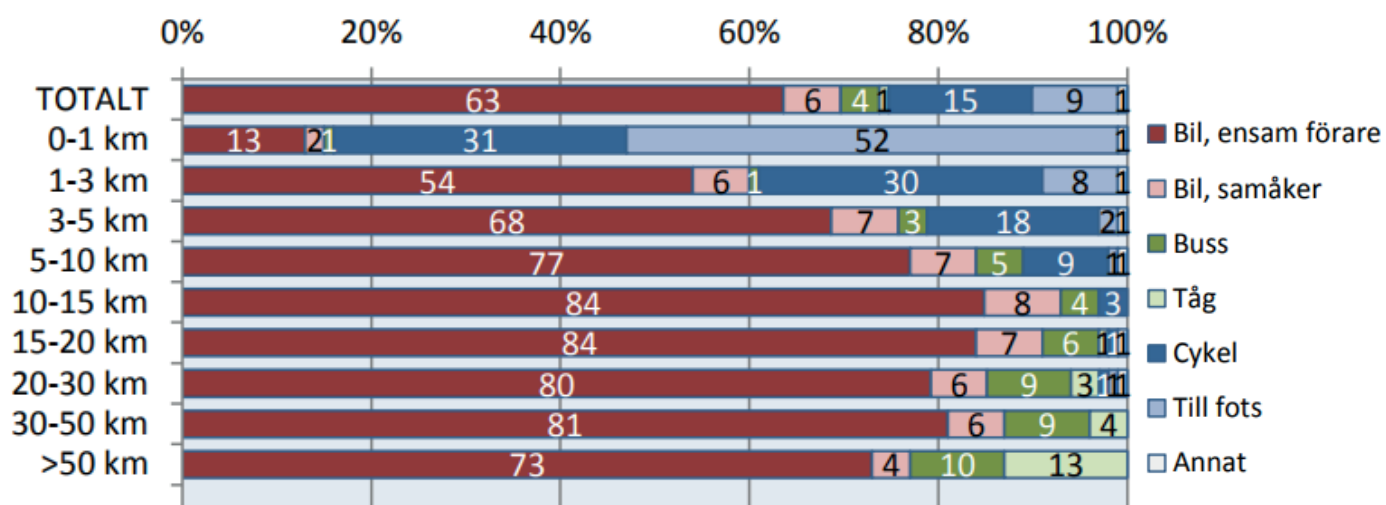
på korta sträckor. Figuren nedan visar hur många minuter det tar att förflytta sig en kilometer. I figuren framgår det att cykeln är ett effektivt transportmedel på korta sträckor och att tåg, buss och bil är mer effektiva transportmedel på längre sträckor. På sträckor under fem kilometer är cykeln klart effektivare än buss och på sträckor mellan fem och femton kilometer är cykel och buss lika effektiva transportmedel.

Resvaneundersökningen visar även att ungefär två tredjedelar av alla resor i sydöstra Sverige utgörs av resor under tio kilometer. Dock står cykeln som huvudfärdmedel endast för en liten del av dessa resor. I Blekinges kommuner står cyklingen totalt sett för 6-9 procent av alla genomförda resor, som lägst 6 procent i både Ronneby och Sölvesborgs kommun och som högst 9 procent i Karlshamns kommun. Till och från arbetet är siffran dock något högre, då utgörs 15 procent av resorna av cykling. Se tabell på nästa sida.

Vidare visar resvaneundersökningen att kombinationsresor, resor där flera olika färdmedel används, idag endast utgör en liten del av de totala



Tidseffektivitet (antal minuter för att resa en kilometer med olika färdmedel (RVU, 2012))



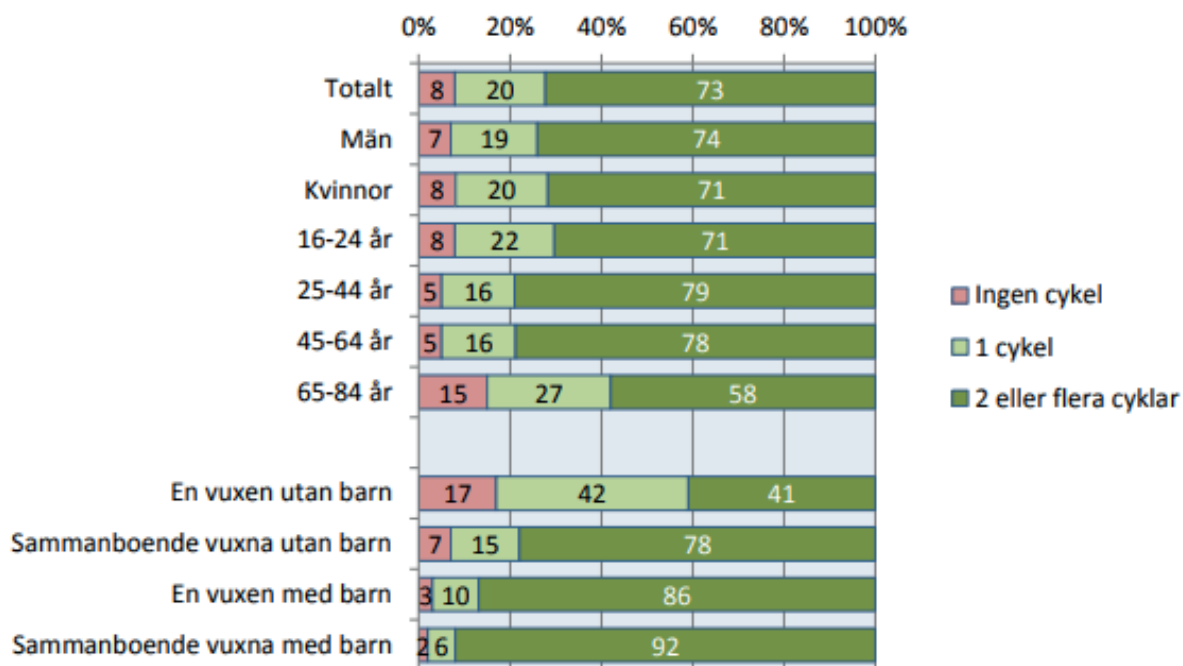
Huvudfärdmedel för arbetsresor för olika avstånd (RVU, 2012)

resorna (under 2 procent). Med bättre fysiska förutsättningar kan cykeln som färdmedel utgöra komplement till andra färdmedel, exempelvis kollektivtrafiken. I detta sammanhang är samordningen mellan trafikslagen en viktig faktor, vilket ger större möjligheter att erbjuda alternativ till bilen än vad cykel och kollektivtrafik kan göra var och en för sig. Det kan exempelvis handla om åtgärder vid järnvägsstationer och större busshållplatser för att möjliggöra trygg och säker cykelparkering eller andra åtgärder för att skapa goda förutsättningar för fler att göra kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik.

Ökad cykling är även positivt för folkhälsan. Den svenska rekommendationen för fysisk aktivitet är att alla individer varje dag bör vara fysiskt aktiva i minst 30 minuter. Ungefär hälften av den vuxna befolkningen bedöms dock antingen leva ett mycket stillasittande liv eller inte nå rekommendationen för fysisk aktivitet. Studier inom

området visar att fysisk aktivitet både har en förebyggande effekt och fungerar som behandling av vissa sjukdomstillstånd, exempelvis vissa cancerformer, hjärt- och kärlsjukdomar och diabetes. Fysisk aktivitet ger också positiva effekter på den åldrande hjärnans kognitiva funktioner (Trafikverket 2012).

Blekinge är ett litet län med relativt korta pendlingsavstånd och med en befolkningstäthet som är störst utmed kuststråket, vilket bidrar till goda möjligheter att använda cykeln som vardagligt transportmedel. Förutom geografien spelar även faktorer som väderförhållanden (exempelvis regn, temperatur och vind) och årstidsvariationer in vad det gäller benägenheten att cykla. Dock påverkar dessa faktorer olika människor på olika sätt och även syftet med resan (pendling eller utflykt) kan spela roll för om folk väljer bort cykelresan på grund av vädret (Trivector, 2014).



Hushållens tillgång till cykel (RVU, 2012)

Resvaneundersökningen visar att 92 procent av befolkningen har tillgång till en eller flera cyklar, varav 1,3 procent utgörs av tillgång till elcykel, se tabell ovan. Befolkningen har tillgång till cykel i väldigt hög utsträckning, men väljer av olika skäl att inte använda den. Idag är de viktigaste länkarna i cykelvägnäten kopplat till tätorternas närområde utbyggda, men det finns fortfarande brister som felande länkar i det sammanhängande cykelvägnätet mellan orter och viktiga målpunkter som behöver åtgärdas för att få fler att cykla.

Varje år skadas och omkommer cyklister i hela landet, vilket gör att vi behöver satsa på skadeförebyggande åtgärder. I Blekinge skadas varje år omkring 150 personer i singel- eller kollisionsolyckor med cykel (Transportstyrelsen, 2015). Förutom fysiska åtgärder som att bygga ut felande länkar, bygga säkra passager etc. för att få fler att kunna cykla säkert, är det viktigt att även

satsa på andra åtgärder som drift och underhåll för att förebygga skaderisken för cyklister. Även påverkansåtgärder för att få fler att exempelvis använda cykelhjälm är viktigt.

Beteendepåverkande åtgärder, även kallat Mobility Management, är ett koncept för att främja hållbara transporter och påverka attityder och beteenden. Det handlar om att använda mjuka åtgärder som exempelvis information och kommunikation, med syfte att påverka valet av färdmedel. Dessa åtgärder kräver oftast inga stora finansiella investeringar, men förbättrar oftast effektiviteten av fysisk infrastruktur genom att optimera användningen (www.mobilitymanagement.se). För att få fler att cykla i länet, hela eller delar av sin resa, är beteendepåverkande åtgärder som exempelvis information och kampanjer viktiga områden, gärna i kombination med fysiska åtgärder.



Åtgärder för att främja cyklingen, både mjuka och hårda sådana, är även viktigt och nödvändigt ur ett turistperspektiv och ger effekter på många plan i länet. Förstudien *Kustnära turismcykelled genom Blekinge*, som 2014 togs fram av Region Blekinge tillsammans med kommunerna och Trafikverket, visar att en turismcykelled både gör att befintligt näringsliv stimuleras, samtidigt som nya företag bildas och engagemanget på landsbygden ökar. En väl fungerade kustnära turismcykel skapar också helt nya förutsättningar för nationell och internationell cykelturism, men även för den lokala turism- och rekreationscyklingen. I sin förlängning ökar den ekonomiska tillväxten, sysselsättningen och livskvalitén i hela

länet. Ur ett europeiskt perspektiv förväntas cykelturism öka mer än andra typer av turism och man förutspår att den kan komma att omfatta en omsättning kring 100 miljarder mellan 2020 och 2025.

Arbetet med att förverkliga en kustnära turismcykelled genom Blekinge bedrivs i ett eget forum och målsättningen är att få den klassad och utmärkt som en nationell turismcykelled. Dock redovisas föreslagna sträckor från förstudien i kartorna på sidan 24-29. Detta för att visa hur det utpekade huvudcykelnätet utmed det statliga vägnätet och förslaget till sträckning för en kustnära turismcykelled genom Blekinge förhåller sig till varandra.



CYKEL OCH KOLLEKTIVTRAFIK

Kollektivtrafiken i sig har en viktig roll att spela i Blekinge för att ge möjlighet att komma till skola, arbete och andra mål utan att vara beroende av bilen. Kollektivtrafiken har dock begränsningar vad gäller att komma tillräckligt nära bostäder och målpunkter utan att restiden blir för lång. Restiden är viktig, vilket innebär en utveckling mot rakare busslinjer med lite längre avstånd till hållplatsen. Åtgärder för cykel i kom-

ination med kollektivtrafik blir därför särskilt viktiga för att få fler att gå och cykla istället för att välja bilen och samtidigt öka kollektivtrafikens marknadsandel. Detta är särskilt viktigt vid strategiska noder och bytespunkter för kollektivtrafiken. Cykelparkeringar och möjlighet att ta med cykeln på buss och tåg måste också förbättras för att öka attraktiviteten, vilket kommer studeras vidare framöver.



Koordinering av cykelvägar och hållplatser

Cykel och kollektivtrafik utgör två av pusselbitarna i ett hållbart trafiksystem. Resvägen mellan bostad och målpunkt är ofta densamma oberoende av vilket färdmedel som används. För att ge möjlighet att välja mellan cykel och kollektivtrafik beroende på vilka förutsättningar man har bör busslinjesträckningar och cykelvägar vid strategiska noder och bytespunkter tangera varandra. Möjlighet till parkering och fastlåsnings av cykel är vid dessa platser särskilt viktiga.

Väder, dagens aktiviteter och dagsformen skiftar varför dessa parallella system behövs för att täcka behoven. Kanske startar resan på cykel men fortsätter med buss.

Det är också vanligt att stråket för busstrafik går en bit från bostaden eller målpunkten, varför cykeln behövs för att ansluta till bussen. Busshållplatser bör därför utformas så att en övergång mellan cykel och buss fungerar på ett bra sätt.

Cykelinfrastruktur vid och till större hållplatser och stationer

För att få fler att cykla i kombination med att åka kollektivt behövs åtgärder göras vid hållplatser och stationer. Till att börja med bör detta göras vid större noder där utbudet av kollektivtrafiken och resandet är som störst.

Det är exempelvis viktigt att det finns tillräckligt med plats för cyklar och att dessa kan parkeras tryggt och säkert nära hållplatsen, stationen. Tak över cykelparkering är att föredra. I stråk med stort underlag kan även behov av anslutande cykelinfrastruktur finnas.

Det kan även finnas behov av inomhuslokal där man kan låsa in cykel, batteri, hjälm, kläder och annat som behövs för cykeldelen av resan.

Det är även viktigt med hela resan-perspektivet från bostaden till målpunkten. Därför kan det vara intressant att utreda och även implementera lånecykelsystem där förutsättningar finns, exempelvis vid större resecentra, stationer och hållplatser, där lånecykel kan bokas i förväg och gärna via sitt resekort.

Cykel på fordon i kollektivtrafiken

I vissa fall kan det finnas behov av cykel i båda ändar av en buss-, båt- eller tågresa. Enkelheten i hela resan är mycket avgörande för valet av färdssätt. Samtidigt är restiden inom kollektivtrafiken en avgörande faktor, särskilt när det gäller att få fler att åka kollektivt. Om cyklar ska tillåtas på fordon inom kollektivtrafiken måste detta ske på ett både säkert och smidigt sätt för både föraren och resenärerna. Säkerhetsregler säger att gångar ska vara fria i fordonen och genom låggolvsbussarnas intåg har bagageutrymmet försvunnit. I Blekinge är det bara i dagsläget tillåtet att ta med cykel på tåg och på nästan alla Blekingetrafikens båtar i mån av plats, men inte i den lokala eller regionala busstrafiken.

Utöver frågan om var och hur cyklar kan tillåtas på fordonen finns även frågan om vad det ska kosta. I dagsläget får cykeln tas med på tågen inom kollektivtrafiken mot en avgift, men från och med 10 december 2017 är denna avgift borttagen inom länet efter beslut i Regionstyrelsen 13 september 2017. Avgiftsbefrielse i kombination med ökad möjlighet att ta med cykeln på bussen är ett sätt att öka cykel- och kollektivtrafikresandet.



UTPEKAT REGIONALT HUVUDCYKELNÄT

För att främja cyklingen i Blekinge har ett regionalt huvudcykelnät pekats ut. Det utpekade huvudcykelnätet kommer ligga till grund för utbyggnaden av cykelvägar utmed det statliga vägnätet. Planeringen för detta ligger i länstransportplanen för Blekinge.

Det regionalt utpekade huvudcykelnätet är inte utpekade inom centralorterna, men har givetvis sin förlängning utmed det kommunala vägnätet. Där kan det finnas fördelat på flera sträckor i centralorterna och kanske som en huvudsaklig sträcka i mindre orter. Som regel är det varje kommun som i sin fysiska planering och trafikplanering utvecklar cykelvägnätet inom centralorterna. Av vikt är att det regionala

huvudcykelnätet utmed det statliga vägnätet är sammankopplat med det kommunala vägnätet.

Utgångspunkter i utpekandet har varit att knyta samman cykelstråk och skapa ett sammanhängande cykelnät där potentialen för cykling bedöms som störst, antingen mellan kommunhuvudort och omkringliggande orter eller mellan orter och större målpunkter. I förlängningen är tanken att det utpekade regionala huvudcykelnätet även kan skapa ett sammanhängande cykelnät mellan kommunhuvudorter i länet. Detta blir nödvändigt när cykelpendling längs längre sträckor sker mer frekvent än i dagsläget, exempelvis när användningen av elcykel har slagit igenom på bred front.

Bedömningsgrunder

Urvalet av vilka cykelstråk som ska ingå i det utpekade regionala huvudcykelnätet har gjorts med hänsyn till potentialen för cykling. För att en åtgärd ska vara samhällsekonomiskt försvarbar har potentialen till ökad cykling bedömts utifrån följande tre kriterier;

- 🌿 Antalet potentiella cyklister i cykelstråkets upptagningsområde.
- 🌿 Avståndets inverkan på viljan till cykling.
- 🌿 Befintlig tillgänglighet och trafiksäkerhet i stråket.

Ju fler cyklister eller potentiella cyklister som kan tänkas använda sträckan, ju mer angelägen blir åtgärden att genomföra. Detta är kopplat till befolkningsunderlaget i cykelstråkets upptagningsområde och de som har behov att använda cykelstråket för att nå en målpunkt.

Avståndet har även en stor inverkan på benägenheten att cykla. Resvaneundersökningen från 2012 visar att potentialen till ökad cykling minskar efter fem kilometer och är ytterst begränsad om cykelavståndet överstiger tio kilometer. Dock kan längre sträckor än tio kilometer vara försvarbara att bygga ut om de bidrar till ett samman-

hängande system som exempelvis knyter ihop orter eller målpunkter längs vägen.

Även tillgänglighet och trafiksäkerhet har stor inverkan på potentialen att cykla. Trafiksäkerheten hänger ihop med vägens egenskaper som bredd, hastighet, årsmedeldygnstrafik (ÅDT) och transportslag, exempelvis andelen tung trafik. Även korsningar mellan cykel och biltrafik kan inverka negativt på tillgängligheten. Längs vägar med låga trafikmängder och goda siktförhållanden etc. kan vägrenen räcka för cyklister, medan en väg med trafiksäkerhetsbrister och hög ÅDT kan utgöra skäl för att separera cykeltrafiken från övrig vägtrafik. Där tillgängligheten i ett stråk upplevs som god, genererar en standardhöjning inte ett stort tillskott av potentiella cyklister som en standardhöjning på sträckor med oacceptabel tillgänglighet.

Tabellen nedan utgör vägledning att utgå från för att ingå i det utpekade regionala huvudcykelnätet. Varje enskilt behov analyseras djupare i den fortsatta planeringen. Tio kilometer är dock generellt den övre gränsen för att vara samhällsekonomiskt försvarbart. Denna gräns kan i framtiden behöva justeras, exempelvis när elcykeln slår igenom på bred front.

Invånare (ort/målpunkt)	Antal potentiella cyklister (10%)	Avstånd (mellan ort/målpunkt)
500	50	5 km
1000	100	10 km

Tabellen visar potentiella cyklister utifrån ortens storlek och avstånd, och kan utgöra en vägledning i bedömningen av när en cykelåtgärd kan vara rimlig. Siffran för potentiella cyklister baseras på resvaneundersökningen från 2012, som visar att 6-9 procent av samtliga resor i länets fem kommuner görs med cykeln. För arbetsresor är siffran generellt 15 procent, vilket har lett fram till en uppskattning om 10 procent potentiella cyklister.



MÅL, RIKTLINJER OCH REKOMMENDATIONER

Prioriteringsgrunder

Primär grund för att främja cykeln som transportmedel är att planera för cykel som en del i en långsiktig stadsomvandling av väg- och gatabilden som innefattar gång-, cykel- och kollektivtrafik. Att fortsätta bygga ut cykelnät som binder samman målpunkter gör bilen mindre nödvändig. Därtill är olika insatser som information, kunskap och beteendepåverkan i olika forum ständigt aktuell.

Prioriteringsgrunderna nedan avser hur prioriteringen av fysiska åtgärder ska ses, både på det statliga och det kommunala vägnätet. Normalt görs åtgärder inom alla fyra områdena men att särskilt beakta är betydelsen av mindre åtgärder i första punkten för att öka attraktiviteten i att cykla. I tätortens huvudcykelnät verkar vi för att trafiksäkerhet, komfort och trygghet ska ha högsta kvalitet. För att fler ska välja att cykla, i synnerhet de sträckor upp till fem kilometer där bilen idag är det vanligaste transportslaget, så måste kvaliteten vara hög. Åtgärderna stödjer en utveckling mot ökat cyklande och ett mindre beroende av bilen som transportmedel.

- ❖ Lösa felande länkar och brister i redan utbyggt cykelnät. Där det räcker med mindre åtgärder för att många fler ska uppleva kvalitet i att cykla. Åtgärderna kan avse en utbyggnad av en kortare länk för att få en sammanhängande cykelbana, att öka trafiksäkerheten i vägkorsningar, att öka komfort och cykelvägvisning etc.
- ❖ Utföra andra mindre åtgärder som kan ha effekter på viljan att cykla. Åtgärder kan exempelvis vara en fysisk åtgärd som cykelparkering där cykeln är väl skyddad från väder och stöld, lånecyklar eller en mjuk åtgärd som en informationskampanj.
- ❖ Bygga ut cykelvägar på dels sträckor där frekvent daglig cykling redan sker och dels sträckor där potentialen för ökad cykling bedöms som stort men av olika anledningar inte sker.
- ❖ Anlägga cykelvägar till bytespunkter mellan cykel och kollektivtrafik. Kan avse sträckor/länkar till välfrekventerade hållplatser och noder i kollektivtrafiken för byte mellan buss, tåg och/eller båt.

Riktlinjer för cykel

Nedan framtagna riktlinjer är planeringsstöd som prövas i varje enskilt fall och avser trafiksäkerhet, cykelvägvisning, belysning, drift- och vinterväghållning, finansiering och beteendepåverkande åtgärder. Riktlinjerna är framtagna för att förbättra hur vi bygger ut cykelvägarna i länet, både utmed statligt och kommunalt vägnät. Det är rimligt att det regionala huvudcykelnätet får en så lika utformning som är möjligt för att man ska känna igen sig var man än befinner sig i regionen.

Trafiksäkerhet

Utformningen av cykelinfrastrukturen på det statliga vägnätet regleras i Vägar och Gators Utformning, VGU (Trafikverket, 2015), där detaljerna styrs upp i den enskilda åtgärden. Reglerna är obligatoriska för nybyggnads- och större ombyggnadsåtgärder, men tillämpas i fall till fall vid underhållsåtgärder och vid mindre förbättringsåtgärder. På det kommunala vägnätet är VGU ett rådgivande dokument.

Tabellen nedan utgör ett planeringsstöd vad gäller utformningen av det regionala huvudcykelnätet utifrån trafiksäkerhet, trygghet och komfort. Tabellen tar sin utgångspunkt i Trafikverkets rapport *Cykelleder för turism och rekreation - klassificering, kvalitetskriterier och utmärkning* (2014). Tabellen är dock omarbetad av cykelstrategins arbetsgrupp och syftar till en enhetlig standard av det regionalt utpekade huvudcykelnätet.

Tabellen skiljer sig från riktlinjerna i VGU genom att dela upp tätort och landsbygd, samt i vissa fall ha högre ambitioner utifrån standarden i ett huvudcykelnät. I stadsmiljöer med hastigheter 40 km/h eller lägre är cykelfält en oacceptabel utformning med hänsyn till gaturummets kvalitéer.

Hastighet	ÅDT	Standard		
30 mjukt trafikrum	-	Cykelbana	Cykelfält	Blandtrafik
40 tätort	-	Cykelbana	Cykelfält	Blandtrafik
50/60 tätort	-	Cykelbana	Cykelfält	Blandtrafik
50/60 landsbygd	-	Cykelbana	Cykelfält	Blandtrafik
≥70	<1000	Cykelbana	Cykelfält	Blandtrafik
	>1000	Cykelbana	Cykelfält	Blandtrafik

Grönt: acceptabel utformning, gult: mindre acceptabel utformning, rött: inte acceptabel utformning.



- ❁ Separerad cykelbana är alltid att föredra. Notera att under sommarhalvåret kan vissa vägar ha betydligt mer trafik. Sommar-ÅDT ska ligga till grund för bedömningen av turismcykelleder.
- ❁ 30 mjukt trafikrum; i innerstadsmiljöer med låga hastigheter ≤ 30 km/h kan blandtrafik vara lämpligt sett ur ett helhetsperspektiv. Detta kan även gälla 40 km/h i täta stadsmiljöer.
- ❁ 50/60 landsbygd; på vägar genom mer eller mindre sammanhållande bebyggelse kan cykelfält accepteras.
- ❁ ≥ 70 med ÅDT >1000 ; på det regionala huvudcykelnätet är cykelbana den standard som ska gälla. För cykling längs annat vägnät, vilket vanligast förekommer på vägrenen, får bedömas angelägenheten av förbättringar i varje enskilt fall.
- ❁ Med cykelbana avses särskild yta för cykling och som är avskild från gatan/vägen med kantstöd, räcke eller skiljelinje. Cykelbanan kan ligga längs med eller vid sidan av gatan/vägen. Cykelbanans bredd görs normalt dubbelriktad med minst 2,5 meters bredd, men detaljstuderas i varje enskilt fall.
- ❁ Med cykelfält avses ett avgränsat fält på vägen utmärkt med cykelfältslinje. Normalt görs cykelfältet enkelriktat och med bredd av minst 1,25 meters bredd, men detaljstuderas i varje enskilt fall.



Exempel på utformning av cykelöverfart från trafiksakerhet.se

Korsningar i huvudcykelnätet

Korsningspunkter är särskilt viktiga platser eftersom det är där som risken för olyckor generellt sett ökar. Förutom betydelsen av en säker och trygg korsning för cyklisten så ska komforten i cykelstråket och i korsningar vara hög i huvudcykelnätet. Planskilda korsningar ska övervägas där trafikflödet är stort, exempelvis där cykelstråket korsar väg med tät busstrafik. Vid plankorsningar i kollektivtrafikstråk ska trafikflödet i respektive stråk avgöra väjningsplikts utformning.

I huvudcykelnätet inom tätort ska korsningar i största möjliga utsträckning vara trafikreglerade med signaler. De kan även utformas som cykelöverfarter som säkras att fordon inte förs med högre hastighet än 30 kilometer i timmen,

vilket sker genom väjningsplikt för bilister och linjemarkering. Beroende på trafikmiljön kompletteras passagen eller överfarten med refuger eller avsmalning (Transportstyrelsen, 2015). I uttalade kollektivtrafikstråk med tät buslinjetrafik måste det relativa trafikflödet ligga till grund för utformningen och störningarna för busstrafiken ska minimeras.

I huvudcykelnätet på landsbygd ska korsningar utformas efter hastighet och trafikflöde. Refug bör minst rymma en cykel >2 m, bredare vid höga hastigheter och flöden. Synbarheten ska förstärkas.

Tabellen nedan kan ses som riktvärde.

60/70 km/h		Refug eller avsmalning
≤80 km/h	> ca 3500 ådt	minst refug, planskiljt som riktlinje



Exempel på cykelledsmärke. Fotografi: Region Kronoberg

Cykelvägvisning

Det regionala huvudcykelnätet märks ut med vägmärken för cykelvägvisning. Utanför centralorterna ska vägmärkesförordningens blåa standardtavlor för cykelvägvisning användas. Där kommunerna har en särskild utformning för cykelvägvisning inom sina centralorter kan den användas. Vägvisning och upplysning om avstånd till nästa ort ska göras på huvudcykelnätet. Det statliga vägnätet märks enligt Vägledning för regional cykelvägvisning (Trafikverket, 2015).

Beslutade nationella och regionala turismcykelleder som exempelvis Sydostleden märks med ett särskilt rött cykelledsmärke. När en kustnära turismcykelled genom Blekinge får nationell standard märks den ut på samma sätt.

Belysning

Inom tätbebyggt område ska det regionala huvudcykelnätet vara belyst antingen med egen belysning eller indirekt via gatubelysning. På

landsbygd ska det finnas särskilda skäl för belysning, exempelvis målpunkter som skola, fritidsanläggningar som besöks på kvällar eller dylikt.

Behovet av belysning utmed en cykelväg måste vägas mot kostnader för drift och underhåll, vilka är höga sett över tid. Punktbelysning av korsningar mellan cykel- och bilväg kan i flera fall vara allra viktigast ur ett trafiksäkerhetsperspektiv.

I bedömningen av behovet av belysning längs det utpekade regionala huvudcykelnätet i det enskilda fallet kan ett riktvärde för hur många cyklister som utgör underlag för att motivera belysning vara av värde i planeringen. Utifrån de cykelvägar som är belysta idag i Blekinge handlar det om ca 100 cyklister/dygn.



Drift och vinterväghållning

Efter snöfall skall det statliga cykelvägnätet vara åtgärdat senast fyra timmar efter att snöfallet har upphört. Fullständig sopning/sandupptagning görs först efter vintern och skall vara klart till 1 maj. Sopning utförs sedan när behov uppstår exempelvis lera, sten, grus och glas.

I cykelstråk där väghållningen är både statlig och kommunal måste samordning av driften ske.

Finansiering

Huvudprincipen för finansiering av nya cykelvägar utmed det statliga vägnätet är 50/50 finansiering mellan länstransportplanen och aktuell kommun. Detta innebär att aktuell kommun måste avsätta medel för medfinansiering inom aktuell period.

Finansiering av nya cykelvägar utmed det kommunala vägnätet sker genom finansiering av aktuell kommun, men 50/50 finansiering kan även

ske genom ansökan om statsbidrag som beviljats via länstransportplanen. Förutom bidrag genom länstransportplanen kan kommunerna även söka extern medfinansiering genom exempelvis Stads- miljöavtal och Klimatklivet.

Beteendepåverkande åtgärder

För att få fler att cykla i länet för hela eller delar av sin resa är beteendepåverkande åtgärder som exempelvis information och kampanjer viktiga områden, gärna i kombination med fysiska åtgärder. Huvudansvaret för detta ligger på respektive kommun, men precis som inom andra områden behöver samordning mellan olika aktörer i länet ske för att nå största möjliga nytta.

En gemensam informationskampanj eller dylikt per år i länet är ett riktvärde att utgå ifrån.

Med utökat uppdrag kan Region Blekinge vara en sammanhållande kraft i detta arbete.

Riktlinjer för cykel och kollektivtrafik

Koordinering av cykelvägar och hållplatser

Cykelvägar ska planeras så att en övergång mellan cykel och kollektivtrafiken ger möjlighet till kombination av färdställen. Möjlighet till parkering och fastlåsnings av cykel vid busshållplatser ska finnas.

Ansvar för cykelställ regleras genom avtal mellan Region Blekinge och berörd kommun.

Cykelinfrastruktur vid och till större hållplatser och stationer

Vid tågstationer, resecentra och större strategiskt viktiga stationer ska trygg och säker cykelparkering erbjudas, helst under tak. Även verksamhet för service och reparationer av cy-

kel, samt låncykelsystem kan vara aktuellt vid större kollektivtrafiknoder för att attrahera ännu fler cyklister. Låncykelsystem och cykelgarage behöver dock utredas vidare.

Ansvar för cykelparkering under tak och i låsbart cykelgarage regleras genom avtal mellan Region Blekinge och berörd kommun. Kommunen är drivande i frågan.

Cykel på fordon i kollektivtrafiken

Förbättra möjligheterna att ta med cyklar på kollektivtrafikens fordon. Bussturer, eller delar av dessa, ska göras tillgängliga för cyklar i den takt och i den omfattning som är möjlig utan att andra mål motverkas.

Region Blekinge är ansvarig.

Mål

Cykel allmänt

Tidsatt mål	Ansvarig aktör
Med början 2018, genomföra en länsgemensam beteendepåverkande åtgärd varje år.	Kommunerna
Till 2020 genomföra en uppdatering av resvaneundersökningen från 2012 för att bland annat se om resandet med cykel har ökat i länet.	Region Blekinge
Till 2020 ska respektive kommun ha en kommunal cykelstrategi, handlingsplan eller motsvarande som är budgeterad i verksamhetsplan.	Kommunerna
Till 2025 ska minst 50% av de felande län-karna i det utpekade regionala huvudcykel-nätet vara utbyggda.	Region Blekinge och kommunerna
Till 2030 ska 100% av de felande län-karna i det utpekade regionala huvudcykelnätet vara utbyggda.	Region Blekinge och kommunerna

Cykel och kollektivtrafik

Tidsatt mål	Ansvarig aktör
Fr.o.m. 2018 ska hållplatser och stationer vara en prioriterad del av planeringsunderlaget vid val av sträckning av cykelväg.	Trafikverket, Region Blekinge och kommunerna
Senast 2018 ta fram regelverk och rutiner för cykeltillgänglighet på buss- och båtlinjer.	Region Blekinge
Senast 2018 ska avgift för cykel i tågtrafiken i länet ha tagits bort.	Region Blekinge
Till 2019 ska kommunalt och/eller regionalt cykelvägnät vara anslutet till stationer och strategiska bytespunkter och noder (med fler än 20 resenärer per dag).	Region Blekinge och kommunerna
Till 2022 ska det finnas möjlighet till parkering och fastlåsning av cykel vid samtliga hållplatser med anslutande cykelväg, samt övriga välfrekventerade hållplatser.	Region Blekinge och kommunerna
Till 2025 ska tågstationer och resecentra vara utrustade med cykelparkering i låsbart utrymme för det antal cyklar som efterfrågas vid respektive anläggning.	Region Blekinge och kommunerna



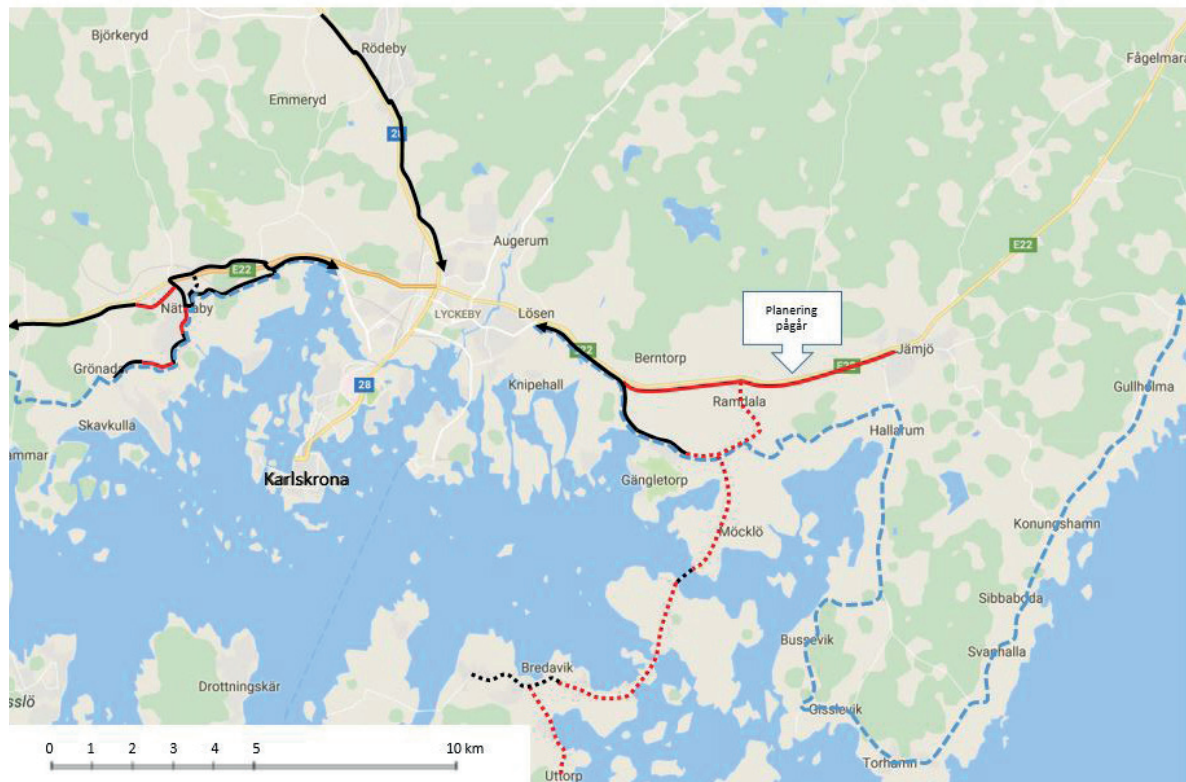
KARTOR ÖVER REGIONALT UTPEKAT HUVUDCYKELNÄT

Det utpekade huvudcykelnätet illustreras på kartor för respektive kommun, dock är cykelnätet inom centralhuvudorten utelämnat. Det regionalt utpekade huvudcykelnätet slutar vid länsgräns, men vissa viktiga förbindelser visas även över länsgränsen exempelvis mellan Bromölla och Sölvesborg.

På kartorna redovisas cykelstråk i utpekad regionalt huvudcykelnät, både där cykelväg i huvudsak finns och där cykelväg i huvudsak saknas. På kartorna redovisas även befintlig cykelväg och utpekad brist som inte ingår i det regionala huvudcykelnätet.

I ett längre perspektiv kan en redovisad brist idag komma att ingå i huvudcykelnätet framledes. Nya större bostadsområden och andra verksamheter som tillkommer kan medföra tillskott i huvudcykelnätet vilket får prövas inför nya planperioder. På kartorna visas även turism- och rekreationscykelleden Sydostleden och föreslagna sträckning för *Kustnära turismcykelled genom Blekinge* enligt förstudien från 2014. Där ett huvudcykelnät sammanfaller med den senare kan samordningsvinster finnas.

Karlskrona kommun



- 

Utpekat regionalt huvudcykelnät, där cykelväg i huvudsak finns
- 

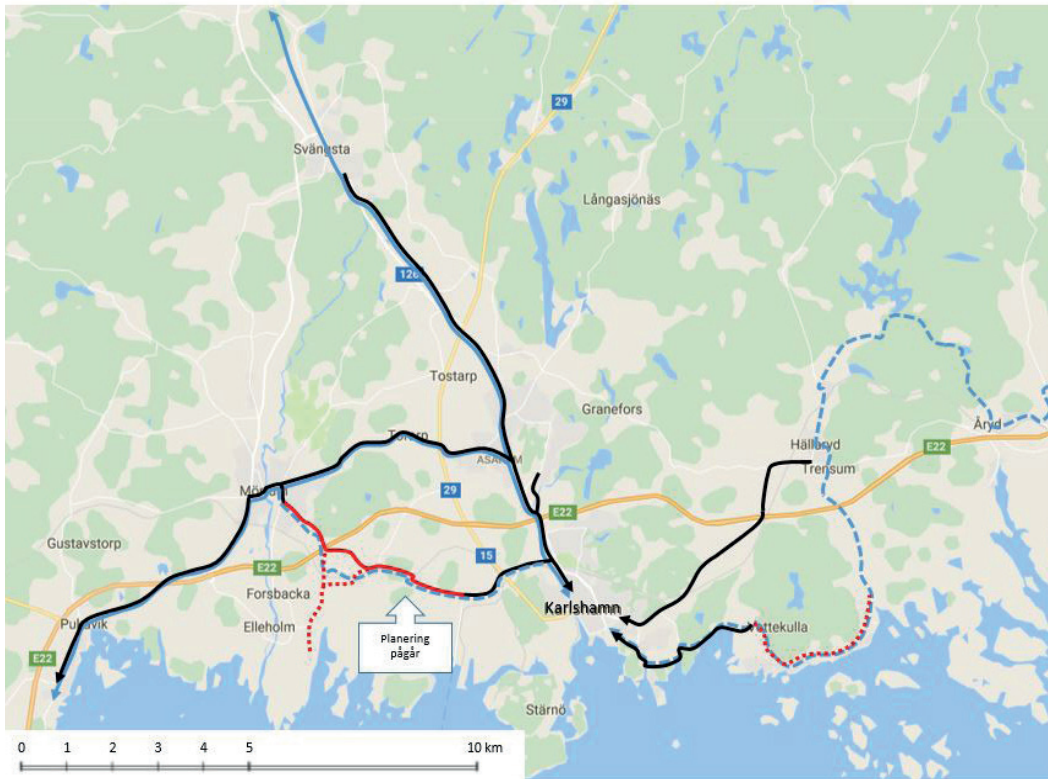
Utpekat regionalt huvudcykelnät, där cykelväg i huvudsak saknas
- 

Befintlig cykelväg, ingår inte i utpekat huvudcykelnät
- 

Utpekad brist, ingår inte i utpekat huvudcykelnät
- 

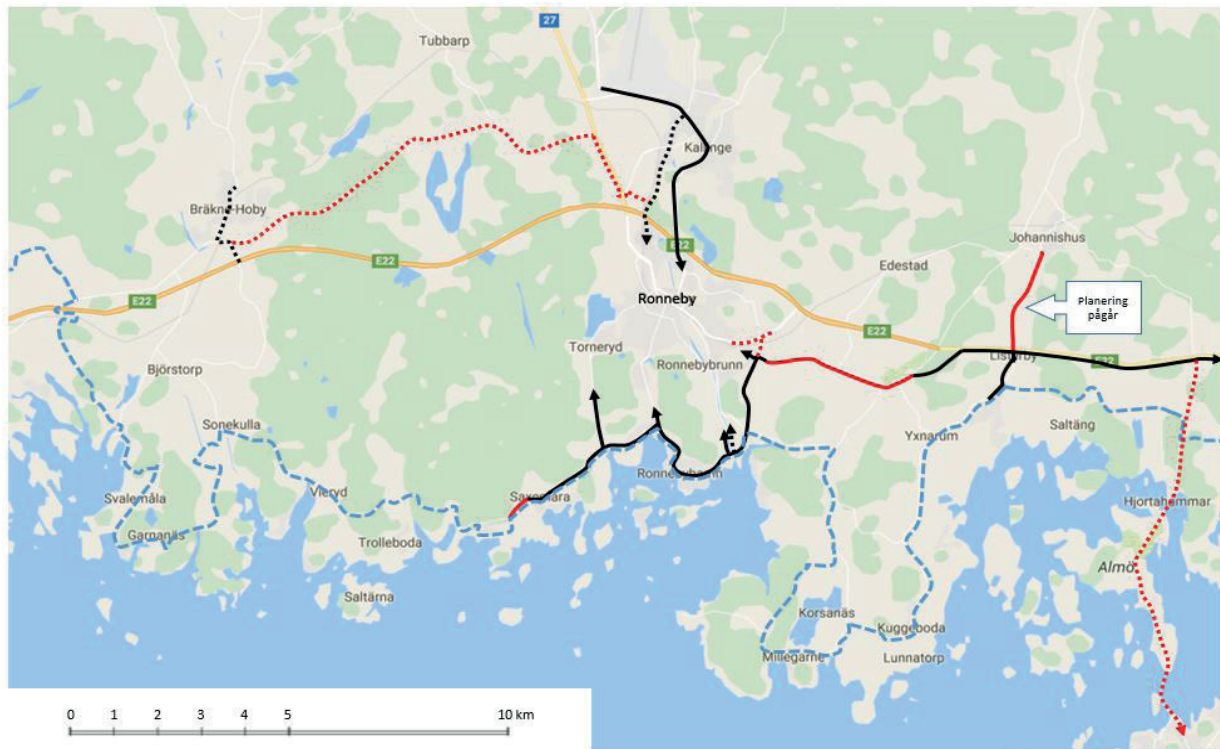
Föreslagen sträckning för Kustnära turismcykelled genom Blekinge enligt förstudien från 2014

Karlshamns kommun



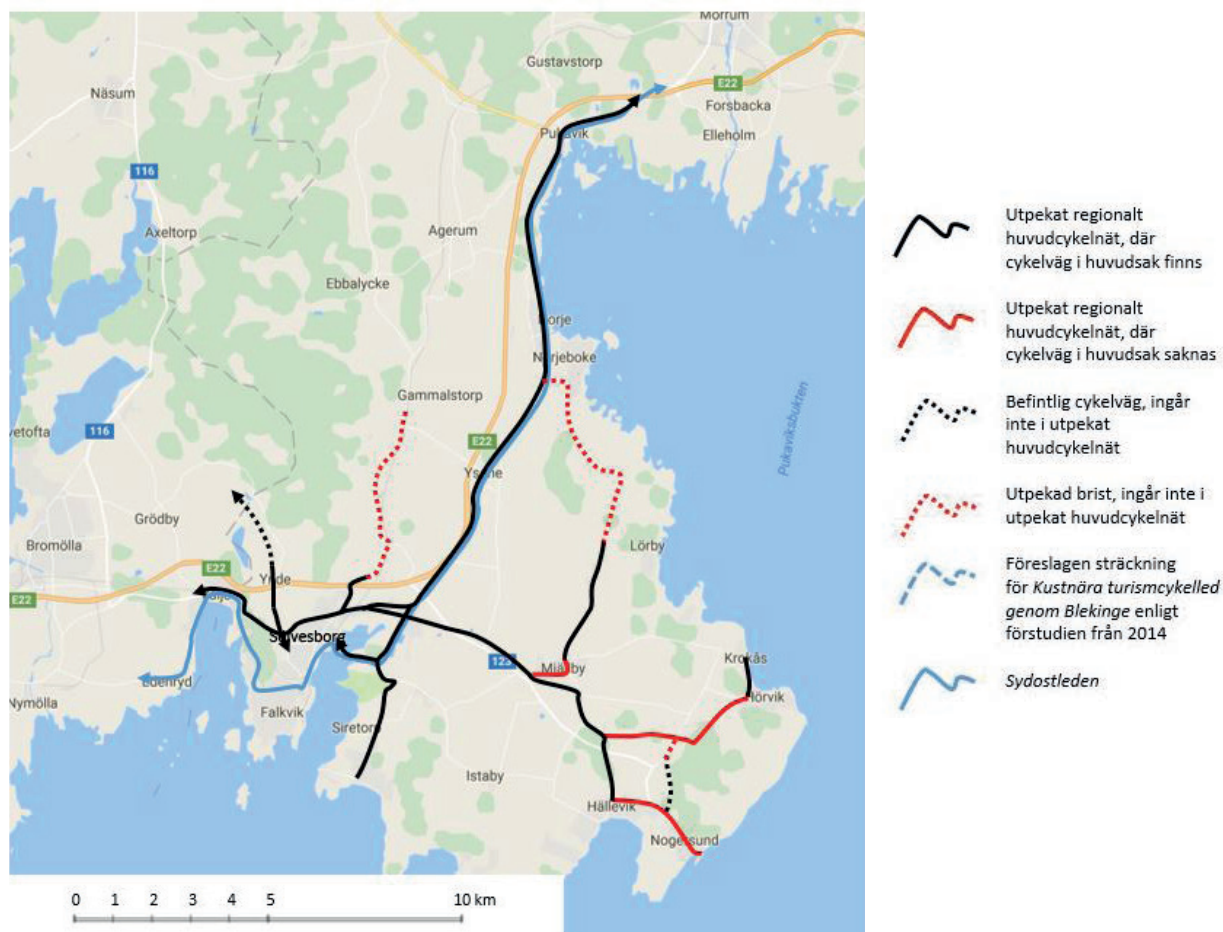
-  Utpekat regionalt huvudcykelnät, där cykelväg i huvudsak finns
-  Utpekat regionalt huvudcykelnät, där cykelväg i huvudsak saknas
-  Befintlig cykelväg, ingår inte i utpekat huvudcykelnät
-  Utpekad brist, ingår inte i utpekat huvudcykelnät
-  Föreslagen sträckning för *Kustnära turismcykelled genom Blekinge* enligt förstudien från 2014
-  *Sydostleden*

Ronneby kommun

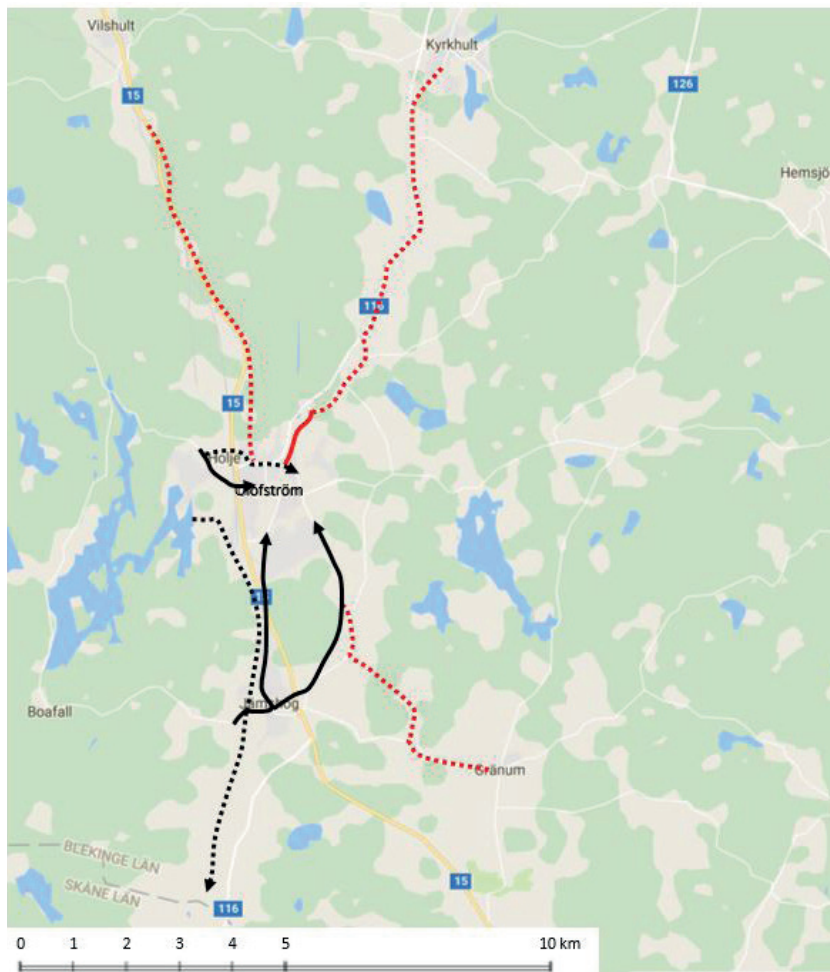


-  Utpekad regionalt huvudcykelnät, där cykelväg i huvudsak finns
-  Utpekad regionalt huvudcykelnät, där cykelväg i huvudsak saknas
-  Befintlig cykelväg, ingår inte i utpekad huvudcykelnät
-  Utpekad brist, ingår inte i utpekad huvudcykelnät
-  Föreslagen sträckning för Kustnära turismcykelled genom Blekinge enligt förstudien från 2014

Sölvesborgs kommun



Olofströms kommun



-  Utpekat regionalt huvudcykelnät, där cykelväg i huvudsak finns
-  Utpekat regionalt huvudcykelnät, där cykelväg i huvudsak saknas
-  Befintlig cykelväg, ingår inte i utpekat huvudcykelnät
-  Utpekad birst, ingår inte i utpekat huvudcykelnät
-  Föreslagen sträckning för *Kustnära turismcykelled genom Blekinge* enligt förstudien från 2014
-  *Sydostleden*

KÄLLHÄNVISNING

Tryckta källor

Region Blekinge

Förstudie; Kustnära turismcykelled genom Blekinge (2014)

Sveriges kommuner och landsting (i samarbete med Trafikverket)

GCM-handboken (2010),

Trafikverket

Cykelleder för rekreation och turism - klassificering, kvalitetskriterier och utmärkning (2015)

Publikationsnummer: 2014:174, utgåva december 2014.

Resvaneundersökning i sydöstra Sverige; Blekinge, Småland och Öland (2012)

Rapport 2012-12-11 version 2.3, projektnummer: 1734-1130.

Vägar och gators utformning, (2015)

Publikationsnummer: 2015:087

Vägledning för regional cykelvägvisning (2015)

Publikationsnummer: TRV 2015:032

Ökad och säker cykling - redovisning av regeringsuppdraget (2012)

Publikationsnummer: 2012:196, ärendenummer: TRV 2011/19633.

Trivector Traffic

Cykeln och cyklisten - omvärld och framtid (2014)

Rapport 2014:103, version 1.0, projektnummer: 14212.

Transportstyrelsen

Cykelpassager och cykelöverfarter (2015)

Publikationsnummer: TS 201510, utgåva 1, december 2015.

Olycksstatistik - utdrag ut STRADA (2015)

Webbplatser

<http://www.mobilitymanagement.se/>

