

CYKELFRÄMJANDETS

Handbok för cykelvägsanalys

EN VÄGLEDNING FÖR DELTAGARE I ANALYSEN

CYKEL
1934
FRÄMJANDET

INNEHÅLL

<u>SÅ GÅR DET TILL</u>	4
<u>CHECKLISTA FÖR HUVUDCYKELSTRÅK</u>	6
<u>FÖRKLARINGAR</u>	7
<u>HELA STRÅKET</u>	7
<u>UTMED STRÄCKOR</u>	9
<u>I KORSNINGAR</u>	11
<u>I ÖVRIGT</u>	16
<u>REFERENSER</u>	21

INLEDNING

Cyklisternas cykelvägsanalys är en del av en process med målet att förbättra cykelinfrastrukturen i en kommun. Utgångspunkten för analysen är inte hur många kilometer cykelväg som finns utan hur bra de viktigaste cykelvägarna i staden är. Även kvaliteten på parkering, vägvisning och annan infrastruktur analyseras.

Denna handbok riktar sig till dig som cyklar och vill bidra till bättre cykelinfrastruktur.

Analysen utgår från ett antal utpekade cykelstråk. Cykelstråken utgörs av cykelvägar som passar in under kategorin '[Huvudcykelväg](#)' i nationella vägdatabasen, NVDB. Det finns ofta inga direkta krav på vilken kvalitet en huvudcykelväg ska ha även om vissa kommuner använder egna eller andras utformningshandböcker. Däremot finns en hel del att säga om vad som skiljer bra cykelvägar från dåliga och det är här handboken kommer in. Analysen fungerar som en kvalitetsundersökning av cykelinfrastruktur. Om väghållaren har som mål är att bygga huvudcykelvägar av god standard bör de uppfylla kraven i listan.

Enligt Cykelfrämjandets bedömning bör huvudcykelvägar ha god framkomlighet och i övrigt hög standard och vi har valt att tolka det som att huvudcykelvägar bör vara utformade som huvudleder. Därför utgår vi från att korsande trafik i regel ska ha väjningsplikt.

Trafiksäkerhet är såklart viktigt i sammanhanget. Analysen handlar dock inte bara om trafiksäkerhet. Om det enda målet är att minska olyckor skulle det kunna uppnås genom att alla stannar hemma, men då uteblir alla de positiva delarna med att cykla. Utgångspunkten är att skapa cykelstråk som lockar fler till att cykla eftersom cykeln är oslagbar när det kommer till att skapa tillgänglighet, attraktiva städer, minska utsläpp och förbättra folkhälsan. (Brand, o.a., 2021) (Gössling & Choi, 2015) (Keim & Cerny, 2021) Ett väl utbyggt cykelvägnät och lägre hastigheter för motortrafiken leder också till högre trafiksäkerhet för samtliga trafikslag (Marshall & Ferencak, 2019).

Cykelvägsanalysen är ingen fullständig granskning av infrastrukturen. Den lyfter exempel på brister som påträffas längs stråken men det är inte säkert att samtliga brister som finns plockas upp. Bedömningarna är av kvalitativ karaktär snarare än kvantitativ. Upplevs exempelvis en sträcka som för smal så noteras det, utan att den faktiska bredden måste mätas upp.

På nästa sida finns en beskrivning av upplägget för hela analysen. Därefter presenteras en sammanfattad checklista för inspektionen. Efter det följer en förklaring av de olika delarna i checklistan.

Handledningen är framtagen av Cykelfrämjandet med stöd från "Bidrag till ideella organisationer, Trafikverket".

SÅ GÅR DET TILL

Syftet med cykelvägsanalysen är att förbättra situationen för de som cyklar, inte att sätta dit någon. För att skapa förändring är det bra ifall beslutsfattare, tjänstepersoner och medborgare har en gemensam bild av utgångsläget och om de målbilder som finns. Ett samtal mellan alla inblandade kan vara en bra start. Förankring är också viktigt för att kommunen ska känna ägarskap om frågan. Om man bara oannonserat gör en inventering och mejlar den färdiga rapporten till en tjänsteperson på kommunen finns det en risk att det blir raka vägen till diariet med den undersökningen.

I huvudsak finns två sätt för att genomföra cykelvägsanalysen.

	PRATA OCH CYKLA SAMTIDIGT	CYKLA FÖRST, PRATA SEN
1	Kontakta kommunen och boka in en rullande workshop med dem. 2-3 tjänstepersoner och/eller politiker bör vara med. Det är viktigt att personer med mandat att förändra är med. Även lokalpress kan gilla sådant här.	Säg till kommunen att ni ämnar genomföra cyklisternas cykelvägsanalys och se till att de är positiva till detta. Ni gör ju ändå ett viktigt jobb åt dem. Det är bra att få kommunen delaktig i arbetet redan från början.
2	Identifiera stråken. Har kommunen definierat huvudcykelstråk och pekat ut dem bör ni utgå från dessa. Annars väljer ni stråk som ni tycker kan passa som huvudcykelstråk. Fråga kommunen vilka stråk de tycker passar.	Identifiera stråken. Har kommunen definierat huvudcykelstråk och pekat ut dem bör ni utgå från dessa. Annars väljer ni stråk som ni tycker kan passa som huvudcykelstråk. Fråga kommunen vilka stråk de tycker passar.
3	Inventera stråket/stråken. Läs igenom checklistan och cykla sedan hela stråket från start till mål och fundera över upplevelsen från cykelsadeln. Cykla sedan ytterligare en gång och fota de brister du upptäcker. Fota även sådant du tycker är bra. Detta görs lämpligast med en mobilkamera eller annan kamera där fotots koordinater sparas. Antingen noterar man alla brister under cyklandet eller så gör man det hemma vid skrivbordet med utgångspunkt från bilderna. Det kan göras antingen digitalt (enligt separata instruktioner) eller med en papperskarta samt grön och röd penna.	Inventera stråket/stråken. Läs igenom checklistan och cykla sedan hela stråket från start till mål och fundera över upplevelsen från cykelsadeln. Cykla sedan ytterligare en gång och fota de brister du upptäcker. Fota även sådant du tycker är bra. Detta görs lämpligast med en mobilkamera eller annan kamera där fotots koordinater sparas. Antingen noterar man alla brister under cyklandet eller så gör man det hemma vid skrivbordet med utgångspunkt från bilderna. Det kan göras antingen digitalt (enligt separata instruktioner) eller med en vanlig karta samt grön och röd penna.
4	Välj ut ett stråk som ni hade många synpunkter på och genomför den rullande workshopen. Där cyklar ni tillsammans och stannar vid platser och diskuterar vad som brister, varför det ser ut som det gör och hur bristerna kan åtgärdas. Här vill det till att tekniken inte strular så ha med både digitalt verktyg och karta med penna och papper.	Sammanställ karta och rapport med tillhörande checklista som beskriver brister utmed stråken.
5	Allt sammanställs i rapport med tillhörande karta som skickas både till kommunen och lokalkretsen.	Samtalet med beslutsfattare och planerare görs sedan tillsammans vid ett möte där ni stegar er igenom stråken på karta och bilder. Helst bör mötet avslutas med någon form av utfästelse från kommunens håll om vad som kommer att hända nu.
6	Följ upp efter ett år vad som hänt.	Följ upp efter ett år vad som hänt.

CHECKLISTA FÖR HUVUDCYKELSTRÅK

Från..... Till.....

Hela stråket	Stämmer inte	Stämmer till viss del	Stämmer till stor del	Stämmer helt
...ska vara sammanhållet från start till mål och binda samman målpunkter				
...ska gå gent (närmaste vägen), ha god orienterbarhet och kännas logiskt				
...ska vara utpekat och vägvisat				
Utmed sträckor				
...ska det vara tillräcklig bredd				
...ska det inte vara för svängigt				
...ska cyklande ha en egen yta				
...ska beläggningen vara jämn				
...med blandtrafik ska det vara få motorfordon och låga hastigheter				
I korsningar				
...ska stråket vara prioriterat på så sätt att korsande trafik ska väja för de cyklande				
...ska väntetiderna vid trafikljus inte vara sämre än för bil				
...ska nivåskillnader som kantsten eller annat undvikas				
...ska det inte vara för svängigt				
...ska hastigheten på den korsande motortrafiken vara låg				
I övrigt				
...ska det vara fritt från hinder som bommar och stolpar				
...ska goda parkeringsmöjligheter finnas vid målpunkter				
...ska det vara tryggt				
...ska stråket fungera dygnet runt och året om				
...ska stråket gå i en behaglig cykelmiljö				

HELA STRÅKET

...SKA VARA SAMMANHÅLLET FRÅN START TILL MÅL OCH BINDA SAMMAN MÅLPUNKTER

Cykelvägsanalysen utgår från stråk, det vill säga cykelinfrastruktur som går hela vägen från start till mål och binder samman viktiga funktioner. Vårt förslag är att utgå från cykelvägskategorin 'Huvudcykelväg' som finns i nationella vägdatabasen, NVDB. I Vägar och gators utformning, VGU finns en liknande skrivning för vad som kallas 'Huvudnät för gång- och cykeltrafik'. Oavsett namn har vi valt att kalla det för cykelstråk för att trycka på att vi far efter funktionen att cykla från start till mål där olika typer av cykelvägar, cykelbanor, blandtrafik, cykelgator, gång- och cykelbanor, cykelfält kan ingå i samma stråk. Sammanhållning är det mest grundläggande kravet för ett huvudcykelvägnät enligt *Design Manual for Bicycle Traffic* (Rik de Groot, 2016).

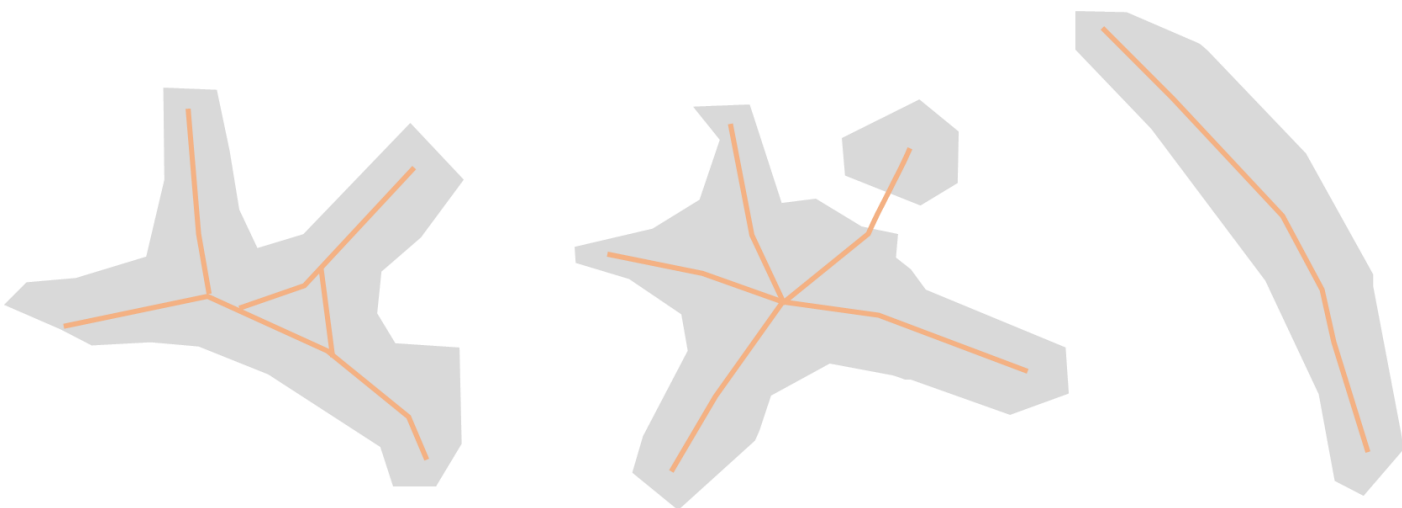
HUVUDCYKELVÄG ENLIGT NVDB

Huvudcykelvägarna ska utgöra ett "skelett" eller en "stomme" av cykelvägar inom tätorten. Förbinder olika delar inom en tätort – alltså kortare utbredning än regionala cykelvägar, trafikmängden kan vara större än på regionala cykelvägar. Tillgodoser behov för längre sträckor inom en tätort. Nätet binder ihop olika stadsdelar med varandra – och med andra viktiga målpunkter och bildar ett sammanhängande huvudcykelvägnät. Kan skiftas till att övergå till en lokal cykelväg – där exempelvis mindre cykelvägar från bostäder sluts samman med huvudcykelvägar med högre flöden. Kan skiftas till att övergå till en regional cykelväg – där exempelvis en längre sträcka utanför tätort bedöms starta.

HUVUDNÄT FÖR GÅNG- OCH CYKELTRAFIK ENLIGT VGU

Det nät av länkar som bildas i tätorten av GCM-vägar och banor avsedda för gång- och cykeltrafik mellan stadsdelar/grannskap (Trafikverket [a], 2021).

Vissa kommuner har pekat ut huvudcykelstråk, även om namnen på dem kan variera. Om den kommun ni analyserar inte har pekat ut några huvudcykelstråk väljer ni själva ut passande stråk. För att identifiera stråken kan stadens busslinjenät vara till hjälp. Stråken som ska inventeras ska minst binda samman de områden och målpunkter som stadsbussen gör, från utkanten och in till centrum. Ser staden ut som en stjärna ska stråken ut i spetsarna, ser den ut som en banan ska det hela vägen mellan ändarna.



Huvudcykelvägnätet ska binda ihop de olika delarna av en tätort med varandra.

...SKA STRÅKET GÅ GENT (NÄRMASTE VÄGEN) HA GOD ORIENTERBARHET OCH VARA LOGISKT

Om man tittar på en karta, går då dagens sträckning utan omvägar jämfört med fågelvägen eller bilvägen? Borde stråket gå på annat vis? Saknas en cykelväg eller bro som skulle ge en genare dragning? I Cykelfrämjandets Cyklistvelometer 2018 angav nästan 40% av deltagarna att det som främst motiverar dem att cykla är att det är snabbt och enkelt (Enkätfabriken AB, 2018). Det finns platser i cykelvägnät där man tvingas cykla i fel riktning en bit för att sedan fortsätta framåt igen. Det är ingen logisk dragning, och försämrar orienterbarheten i stråket.



Vid trafikplatser är det inte ovanligt att cykelvägen går i långa omvägar medan bilvägen fortsätter rakt fram.

...SKA VARA UTPEKAT OCH VÄGVISAT

Stråket bör vara utpekat i cykelkartor och i NVDB. I NVDB bör det också vara kategoriserat som huvudcykelväg. Genom att kommunen har pekat ut cykelstråken i strategiska dokument och kartor minskar risken för att stråket plötsligt tar slut eller glöms bort i den vidare planeringen av staden.

Stråket ska vara skyltat med vägvisning till olika målpunkter som cykelvägen länkar samman.



Vägvisande skyltar gör det enklare att hitta rätt.

UTMED STRÄCKOR

Sträckorna kan utgöras av cykelfält, (gång- och) cykelbanor längs körfält, friliggande (gång- och) cykelbanor och cykel i blandtrafik.

...SKA DET VARA TILLRÄCKLIG BREDD

Vad är tillräcklig bredd? En minimistandard för en dubbelriktad cykelbana som klassas som huvudcykelväg borde vara att det är möjligt för två lådcyklar att mötas. Det bör också vara möjligt att cykla om en vanlig cykel samtidigt som man får möte. Ju närmare centrum stråket kommer, desto bredare bör det vara eftersom antalet cyklister troligtvis ökar. Det är också där som utrymmesbristen brukar vara som störst. Men ju fler bilister som cyklar, desto mer utrymme blir det i staden. Det är inget krav att mäta upp hur bred cykelbanan faktiskt är, utan upplever du bredden som ett problem så notera det.



Det ska vara enkelt att mötas på cykel.



Cykla på asfalten och gå på betongen. Tydlig visuell uppdelning, åtminstone sommartid.

...SKA CYKLANDE HA EN EGEN YTA ATT CYKLA PÅ

Utöver tillräcklig bredd på cykelbanan ska det finnas utrymme för gående intill cykelbanan. Är det en gång- och cykelbana ska det vara en tydlig separering. Enligt forskning från VTI har konflikter med fotgängare en negativ påverkan på komforten och uppstår ofta när det är otydlig separering mellan gång- och cykelbanan samt där banorna är för smala (Wallén Warner, o.a., 2018). Här kan det också vara på sin plats att påpeka att huvudcykelstråk inte bör gå genom platser där det i huvudsak ska vara barn och flanörer, exempelvis över torg eller igenom stadsparker. Cykelstråken är ju trots allt trafikleder.

...SKA DET INTE VARA FÖR SVÄNGIGT

Tvära och oväntade svängar påverkar framkomligheten, trafiksäkerheten och komforten på cykelvägarna negativt. Svängradierna bör vara väl tilltagna och cykelbanan ska heller inte smaltas av i svängarna. Acceptera inte bara ett sidbyte under inspektionen, det vill säga att cykelvägen plötsligt byter sida av bilvägen.



Varför kan inte cykelbanan fortsätta på samma sida hela vägen?

...SKA BELÄGGNINGEN SKA VARA JÄMN

Beläggningen ska vara jämn utmed sträckor. Det ska i synnerhet inte vara sämre beläggningen än bilvägen precis bredvid. Forskare vid Cykelcentrum konstaterar att ”jämn, väl underhållna och ordentligt byggda cykelvägar är en grundsten för att cyklingen ska kunna ske trafiksäkert” (Wallén Warner, o.a., 2018, s. 51).



Sprickor i asfalten försämrar komforten och kan utgöra en säkerhetsrisk.

...MED BLANDTRAFIK SKA DET VARA FÅ MOTORFORDON OCH LÅGA HASTIGHETER

Huvudcykelstråk ska i huvudsak vara bilfria, men ibland är det inte möjligt. När stråket går i blandtrafik ska det vara så få motorfordon och låga hastigheter att det känns tryggt att cykla mitt i gatan. Det gäller i synnerhet när det är parkerade bilar och det finns risk för ”dörrning”.



På en lugn gata kan de fungera OK att cykla i blandtrafik.

I KORSNINGAR

Korsningar kan utformas på olika vis och en strävan kan vara att man i varje stad, eller åtminstone utmed varje stråk, försöker ha en någorlunda konsekvent utformning. Av omkomna cyklister dör ca 70% i kollision med motorfordon. I tätort sker de flesta kollisioner med dödligt utfall i korsningar. (Wallén Warner, o.a., 2018)

...SKA STRÅKET VARA PRIORITERAT PÅ SÅ SÄTT ATT KORSANDE TRAFIK SKA VÄJA FÖR DE CYKLANDE

Det finns inget krav i någon handbok att huvudcykelvägar ska fungera som huvudleder där korsande trafik ska väja. Vi menar dock att det är en brist om så inte är fallet.



Skyldad cykelöverfart.

Det finns flera sätt att utforma korsningar så att korsande trafik måste väja: väjningsplikt, cykelöverfart och att cykelbanan är genomgående förbi utfart. I analysen spelar detta inte så stor roll. Det som spelar roll är att det är god framkomlighet och säkert. Hur det bör utformas för att bli bra är upp till kommunen. Är man osäker på vem som ska väja för vem är även det ett tecken på att korsningen är bristfälligt utformad.



Upphöjd obruten cykelbana och hajtänder i korsande bilkörfält.

...SKA VÄNTETIDERNÄ VID TRAFIKLJUS INTE VARA SÄMRE ÄN FÖR BIL

Ibland går de inte att undvika signaler. Det bör vara detektering så signalen slår om när en cyklist kommer utan att behöva trycka på någon knapp. Väntetiderna ska inte vara längre än för bilister. Måste man trycka på knappen för att få grönt så ska knappen vara lätt att nå och det ska helst finnas ett räcke att luta sig emot.

Om det är cykelfält ska det vara tydligt hur man som cyklist ska svänga vänster i korsningen utan att komma fel jämfört med bilarna och man ska inte heller få högersvängande biltrafik på sig om man ska rakt fram.



Bekvämt med ett räcke att luta sig mot medan man väntar. De minskar också risken att människor går i cykelbanan.

...SKA NIVÅSKILLNADER SOM KANTSTEN ELLER ANNAT UNDVIKAS

I korsningar ska det inte vara massa obekväma nivåskillnader. Det ska det givetvis inte vara någon annanstans heller, men just vid korsningar är det vanligt förekommande och de kan dessutom ofta förklaras av mer eller mindre logiska skäl. Vid inventeringen ska bristen noteras, hur kommunen sedan väljer att lösa det är upp till dem.



Kantstenar gör det svårare och obekvämare att ta sig fram på cykel.



Den risken försvinner med när passagen är i nivå med cykelbanan.

...SKA DET INTE VARA FÖR SVÄNGIGT

I korsningar är det inte sällan skarpa svängar. Som cyklist kan man vara så van vid dem att man inte ens tänker på dem, inte minst för att svängarna går att förklara. Det kan vara att bilar ska få plats att vänta mellan cykelbanans passage och bilvägen eller för att det är trångt om plats, i synnerhet vid cirkulationsplatser. Men kolla hur linjeföringen ser ut och ifrågasätt utformningen. Jämför med bilvägen.



Tvåra svängar i cykelbanan medan bilvägen fortsätter rakt fram.

...SKA HASTIGHETEN PÅ DEN KORSANDE MOTORTRAFIKEN VARA LÅG

Hastigheten på motorfordon vid en kollision påverkar hur allvarlig skadan blir. Risken att dö är 4–5 gånger större vid en hastighet av 50 km/h jämfört med 30 km/h. (Wallén Warner, o.a., 2018)

I ÖVRIGT

Övriga punkter sammanfaller ibland med korsningar eller sträckor och ibland inte.

...SKA DET VARA FRITT FRÅN HINDER SOM BOMMAR OCH STOLPAR

Hinder i cykelvägen kan förekomma av oaktsamhet, exempelvis stolpar, elskåp eller avstigning från bussen, men de kan också vara avsiktliga, som exempelvis bommar. Oavsett så är de inte acceptabla och ska noteras. Enligt VGU ska cykelbanan ha en säkerhetszon på 0,6 m vid sidan om cykelbanan där inga stolpar eller andra fasta föremål får finnas (Trafikverket [b], 2021). Pollare kan ibland krävas för att hindra biltrafik på cykelvägen, men då ska de vara tydligt utformade så man ser dem och inte hindra gång- och cykeltrafiken.



Så här ska det exempelvis inte se ut.



Om målet är att stoppa motortrafik finns det bättre lösningar än att blockera nästan hela gång- och cykelvägen.

...SKA GODA PARKERINGSMÖJLIGHETER FINNAS VID MÅLPUNKTER

Det ska finnas bra parkeringsmöjligheter vid målpunkter. Det är lika självklart som att bussen ska ha hållplatser. Men en skillnad från bussen är att cykelparkeringen inte bör ligga precis vid stråket utan snarare vid entréerna till själva målpunkterna. Däremot ska man se dem från stråket och begripa hur man kommer dit. Cykelparkeringarna ska tillåta ramlåsning och ha plats för olika typer av cyklar.



Vid exempelvis stationer är det bra om det finns gott om cykelparkeringar.



Väderskyddade parkeringar är att föredra där människor förväntas parkera en längre tid.

...SKA DET VARA TRYGGT

Det ska upplevas tryggt att cykla på stråket. Tunnlar ska inte vara mörka och känns otrygga och buskar ska klippas så ingen kan gömma sig i dem. Det ska finnas belysning längs stråket.



Smala mörka tunnlar kan påverka tryggheten negativt.



Bredare, ljusare tunnlar upplevs ofta tryggare.

...SKA STRÅKET FUNGERA DYGNET RUNT OCH ÅRET OM

För att stråket ska fungera dygnet runt och året om måste det vara belyst och prioriteras i vinterväghållningen. Detta kan kontrolleras med kommunen, men om man vill ha en uppfattning om det faktiska utfallet bör stråket cyklas både kvällstid och under olika årstider.

Utöver belysning bör det också vara reflexmarkeringar som gör det enklare att hålla sig på vägbanan.

Cykelbanan ska också ha acceptabel avrinning så funktionen upprätthålls även när det regnar. Blöta löv och sand ska sopas bort när så krävs på vår och höst. Enligt en sammanställning av VTI uppstår omkring 8/10 av alla allvarliga skador i samband med cykling i singelolyckor och den enskilt vanligaste orsaken till singelolyckor är halka på is, snö, grus eller blöta löv (Wallén Warner, o.a., 2018).



Löst grus ökar risken för halkolyckor.

...SKA STRÅKET GÅ I EN BEHAGLIG CYKELMILJÖ

En behaglig cykelmiljö gör det enklare att välja cykeln och ökar nyttan med att cykla. En behaglig cykelmiljö innebär i praktiken att det inte är för bullrigt eller för mycket luftföroreningar där stråket är draget. Det ska helst finnas grönska eller en i övrigt trevlig omgivning utmed stråket. En attraktiv cykelmiljö är en av de fem kriterierna för att skapa ett väl fungerade cykelvägnät enligt *Design Manual for Bicycle Traffic* (Rik de Groot, 2016). Trots att det är fint med vegetation utmed cykelstråket ska den inte växa in över cykelbanan eller skymma sikten i korsningar.



Gröna miljöer kan upplevas som behagliga att cykla i.

REFERENSER

- Brand, C., Göttschi, T., Dons, E., Gerike, R., Anaya-Boig, E., Avila-Palencia, I., . . . Nieuwenhuijsen, M. J. (2021). The climate change mitigation impacts of active travel: Evidence from a longitudinal panel study in seven European cities. *Global Environmental Change* 67. Hämtat från <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1361920921000687?via%3Dihub>
- Enkätfabriken AB. (2018). *Cykelfrämjandets Cyklistvelometer*. Cykelfrämjandet.
- Gössling, S., & Choi, A. S. (2015). Transport transitions in Copenhagen: Comparing the cost of cars and bicycles. *Ecological Economics*, 106-113. Hämtat från <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0921800915000907>
- Keim, M., & Cerny, P. (2021). *EUROPEAN MOBILITY ATLAS - Facts and figures about transport and mobility in Europe*. Brussels, Belgium: Henrich Böll Stiftung European Union. Hämtat från <https://eu.boell.org/European-Mobility-Atlas>
- Marshall, E. W., & Ferencsik, N. N. (2019). Why cities with high bicycling rates are safer for all road users. *Journal of Transport & Health*, 285-310. Hämtat från <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S2214140518301488?via%3Dihub>
- Rik de Groot, H. (2016). *Design Manual for Bicycle Traffic*. Ede: Crow.
- Trafikverket [a]. (2021). *Krav - VGU, Begrepp och grundvärden*. Borlänge: Trafikverket.
- Trafikverket [b]. (2021). *Krav - VGU, Vägars och gators utformning*. Borlänge: Trafikverket. Hämtat från <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1511818/FULLTEXT02.pdf>
- Wallén Warner, H., Niska, A., Forward, S., Björklund, G., Eriksson, J., Kircher, K., . . . Nygårdhs, S. (2018). *En modell för säker cykling*. VTI. Hämtat från <http://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:1244611/FULLTEXT01.pdf>

OM CYKELFRÄMJANDET

Cykelfrämjandets mål är att tillvarata alla cyklisters intressen så att fler kan och vill cykla mer och oftare. Vi jobbar för en bättre, säkrare och mer attraktiv cykelmiljö. Våra medlemmar är organiserade i ortskretsar, från norr till söder, och står för en viktig del av engagemanget. Föreningen har ett kansli i Stockholm och volontärer som engagerar sig över hela landet.

Cykelfrämjandets mål har sedan starten varit att samla alla sorters cyklister. Vår vision är ett Cykelsverige där fler cyklar mer, året runt. Välkommen även du att engagera dig i vår verksamhet. Bli medlem på: cykelframjandet.se/bli-medlem/



Cykelfrämjandet
Box 3, 101 20 Stockholm
Järnvägsgatan 36, Nacka
www.cykelframjandet.se