



Riktlinjer för gång- och cykelvägar Heby kommun

Samhällsbyggnadsnämnden beslutade¹ 9 oktober 2018 om följande riktlinjer.

Inledning

Med ett välutbyggt och funktionellt gång- och cykelvägnät främjas det hållbara resandet. Ett funktionellt gång- och cykelvägnät ska vara säkert, tryggt, snabbt och bekvämt att nyttja. För att hela gång- och cykelvägnätet ska hålla en godtagbar standard krävs det tydliga riktlinjer att arbeta utifrån.

På nationell nivå antogs år 2017 en cykelstrategi som är den första i sitt slag. Den har som övergripande syfte att främja en ökad och säker cykling. För att uppnå detta har arbetet delats upp i fem insatsområden.

1. Lyfta cykelns roll i samhällsplaneringen.
2. Öka fokus på olika grupper av cyklister.
3. Främja en mer funktionell och användarvänlig infrastruktur.
4. Främja en säker cykeltrafik.
5. Utveckla statistik och forskning.

Av dessa fem är det främst fyra insatsområden där Heby kommun kan göra betydande åtgärder genom att ge cykeln en mer självklar roll i samhällsplaneringen och anpassa samhällena till alternativa transporter. Planering av cykelinfrastruktur måste anpassas utefter vilken grupp av cyklister som ska använda infrastrukturen. För att fler ska välja cykeln som färdmedel för hela eller delar av resan krävs att infrastrukturen är funktionell och användarvänlig. Samtidigt måste infrastrukturen också vara säker för att sträva efter att uppnå målen inom nollvisionen. Att utveckla statistik och forskning inom cykling och cykelinfrastruktur kommer främst att ske på nationell nivå. Heby kommun kommer att bistå med det underlag som finns inom vårt arbete i den utsträckning som är möjlig.

Under slutet av år 2017 antogs en regional cykelstrategi för Uppsala län som underlag och vägledning för den regionala infrastrukturplaneringen, med fokus främst på gång- och cykelvägar längs det regionala statliga vägnätet i länet. Den grundar sig på tre huvudmål.

- Cykeltrafikens färdmedelsandel ska ha ökat med tio procentenheter fram till 2030 jämfört med 2016 (från 13 till 23 procent).
- År 2030 ska antalet omkomna och allvarligt skadade cyklister ha halverats jämfört med 2017 (från 8 till 4).
- Andelen kombinationsresor cykel – kollektivtrafik ska ha fördubblats från 19 procent år 2016 till 38 procent år 2030.

¹ Sbn § 98/2018

För att uppnå dessa mål krävs att bytet mellan olika transportmedel kan ske snabbt och effektivt, vilket innebär att cykelparkeringar och övrig infrastruktur behöver förbättras vid bytespunkter. Ska cykeltrafikens färdmedelsandel öka behöver samspelet mellan den nationella, regionala och kommunala cykelplaneringen underlättas. För att minska antalet omkomna och allvarligt skadade behöver alla parter främja bättre, fler och säkrare cykelresor.

Enligt Heby kommuns översiktsplan, antagen år 2013, ska Heby kommun arbeta för att de kommunala gatorna ska bli trivsammare och mer attraktiva för gång- och cykeltrafikanter. Vidare anges i översiktsplanen att en del sträckor längs de två huvudstråken, väg 72 och väg 272, inte håller den standard som önskas och behöver kompletteras med gång- och cykelvägar. Översiktsplanen lyfter även vikten av olika former av bostadsbebyggelser i kollektivtrafiknära lägen och kommunens beroende av goda pendlingsmöjligheter.

Utifrån de nationella och regionala strategierna presenteras Heby kommuns riktlinjer för arbete och planering av cykelvägar i detta dokument.

Syfte

Syftet med dessa riktlinjer är att skapa en grund för fortsatt planering och arbete med nya och befintliga gång- och cykelvägar i Heby kommun. Riktlinjerna ska klargöra vilka mål Heby kommun ska arbeta utifrån för att skapa en tydlig värdegrund kring cykel frågor. Vidare ska riktlinjerna tydligt ange vilken standard som ska krävas på Heby kommuns gång- och cykelvägar. Utifrån dessa riktlinjer ska det finnas en aktuell handlingsplan för de kommande fyra åren. Riktlinjerna ska användas genom hela planeringsprocessen, från planering av nya områden till drift och underhåll av befintlig infrastruktur.

Mål

Heby kommuns arbete med gång- och cykelvägar ska sträva efter att

- Öka andelen kombinationsresor.
- Öka andelen resor med cykel.
- Öka säkerheten för fotgängare och cyklister och därigenom minska antalet olyckor.

Avgränsningar

I dessa riktlinjer står cykeln och cyklisten i centrum. När orden "gång- och cykelväg" nämns syftar det på de vägar dit både gång- och cykeltrafik hänvisas. Dock tas ingen hänsyn till de gåendes unika förutsättningar och behov, även om dessa i många fall sammanfaller med cyklisternas förutsättningar och behov.

Regionala stråk

Inom Heby kommun finns två utpekade regionala stråk, dessa är längs med väg 72 och väg 272, där Heby kommun och Region Uppsala önskar bygga ut cykelvägnätet. För att öka möjligheterna till arbets- och studiependling behöver cykelvägnätet byggas ut mellan de större orterna. Längs väg 72 gäller detta för orterna Heby, Morgongåva och Vittinge och för väg 272 är det orterna Östervåla och Harbo. För vissa av dessa orter är det även relevant att ansluta mindre närliggande orter där en relativt stor pendling sker. De regionala stråken ska sedan kopplas ihop med det lokala vägnätet. Det är viktigt att det finns en tydlig sammankoppling till de lokala stråken för att öka cykelbarheten.

Kommunikationsmöjligheterna mellan orterna samt den mellankommunala pendlingen har ökat och för att främja det hållbara resandet krävs det att möjligheterna för kombinationsresor förbättras.

Lokala stråk

De lokala gång- och cykelvägarna, med detta avses de vägar som Heby kommun äger och driftar, ska skapa möjligheter att cykla inom orterna. Dessa ska binda ihop bostadsområden med exempelvis arbetsplatser, skolor, samhällsservice och bytespunkter till kollektivtrafik. För att ständigt utveckla de lokala stråken ska planeringsarbetet ha sin utgångspunkt i aktuell trafiknätsanalys och befintlig handlingsplan för utbyggnad av gång- och cykelvägnätet.

Handlingsplan

Handlingsplanen ska uppdateras årligen och ange investeringar av nya gång- och cykelvägar, cykelparkeringar, servicestationer samt underhåll av den befintliga cykelinfrastrukturen. Handlingsplanen ska presenteras och antas politiskt årligen i samband med budgetering för kommande år. Om fler åtgärder

ska utföras behöver samhällsbyggnadsnämnden ta ställning till vilka cykelprojekt som ska genomföras kommande år och avsätta medel för dessa. Handlingsplanen kommer även att fungera som ett hjälpmedel då Heby kommun ansöker om pengar ur länstransportplanen och andra statliga medfinansieringar. Genom att aktivt söka bidrag vid nya investeringar kan kostnaderna för kommunen vid de enskilda projekten minska och åtgärderna istället bli fler.

I handlingsplanen ska alla befintliga gång- och cykelvägar i kommunen finnas kartlagda. Detta för att ge en övergripande bild av vart det finns felande länkar och ett behov av utbyggnad.

Nya gång- och cykelvägar

Vid planering av nya gång- och cykelvägar ska sträckor till och från större målpunkter prioriteras. Den pendling som sker till och från arbete och skola ska ske snabbt och säkert. Vid dessa målpunkter ska det vara möjligt att parkera sin cykel på ett säkert sätt. Arbetet kring detta redovisas under kapitlet om cykelparkeringar.

Vid planering av nya gång- och cykelvägar måste hänsyn tas till vilket vägutrymme och behov utifrån målgrupp som finns samt till närliggande vägars hastighet. Vid gator där hastigheten är högst 30 km/h kan blandtrafik lämpa sig. För skolvägar inom de lokala stråken ska däremot hänsyn tas till den grupp av cyklister som ämnas använda cykelstråket. Dessa ska utformas på ett tryggt och säkert sätt och blandtrafik ska undvikas.

Vid högre hastigheter finns separeringsformerna cykelfält eller cykelbana. Cykelfälten är oftast en billigare lösning än cykelbana och kräver inte samma utrymme. Cykelfält har dock inte samma trygghetsmässiga kvaliteter och lämpar sig inte efter skolvägar eller där hastighet och trafikmängd för motorfordon är hög. Cykelfälten lämpar sig oftast vid gator där hastigheten inte är högre än 50 km/h. Cykelfälten ska i normalfallet vara 1,5 meter breda och som minst 1,25 meter breda för att ge tillräckligt med utrymme till cyklisten. Cykelfälten är alltid enkelriktade och ska därför anläggas på båda sidor.

Vid anläggning av nya gång- och cykelvägar ska gång- och cykeltrafiken separeras där antalet cyklister är högt och detta uppnås genom vägmarkering. Att separera gående och cyklister förbättrar framkomligheten för cyklister och tryggheten för gående då platsbrist och olyckor annars kan förekomma. Vid separering längs gång- och cykelvägar där cykling sker i båda riktningarna ska den separata cykelvägen som minst vara 2,5 meter bred. Vid de gång- och cykelvägar där separering inte förekommer ska den gemensamma gång- och cykelbanan som minst vara 3,2 meter bred.

Drift och underhåll

För att främja cyklandet krävs att gång- och cykelvägnätet är av god standard och att det underhålls. Gropar, grus, snö och is kan bidra till olyckor. Besiktning av vägnätet ska göras årligen och fel åtgärdas så fort som möjligt. Lika viktigt som att bygga ut vägnätet är att underhålla det som finns idag. Huvudstråk för gång- och cykeltrafik ska ha samma prioritet som de viktigaste bilvägarna. Vid snöröjning ska snöhögar aldrig lämnas utefter gång- och cykelvägar på ett sådant sätt att framkomligheten försämras. Underhållet av gång- och cykelvägar ska innefattas och utgå från antagna riktlinjer för halkbekämpning och snöröjning av kommunens gator, cykelvägar och trottoarer.

Cykelvänligt stråk

Cykelvänliga stråk kan förekomma både längs de regionala och lokala stråken. Dessa utgörs av exempelvis befintliga vägar där det förekommer blandtrafik eller av sommarcykelvägar.

Sommarcykelvägar

För att öka utbyggnadstakten av cykelvägar på landsbygden kan sommarcykelvägar vara ett bra alternativ. Sommarcykelvägar bör ses som en undertyp till övriga gång- och cykelvägar och då med enklare utförande. Viktigt är dock att sommarcykelvägar blir ett alternativ till "ingen åtgärd" och inte ett alternativ till gång- och cykelväg.

Syftet med sommarcykelvägar är först och främst att täcka lokala behov där det

- förekommer begränsad cykelpendling till och från skola och arbete.
- finns felande länkar i det befintliga gång- och cykelvägnätet.
- finns ett behov av genvägar mellan olika ändpunkter.
- finns möjlighet att främja turism och rekreation.

Egenskaper och Utformning

Utformningen av sommarcykelvägar kan skilja sig från fall till fall utifrån de unika förutsättningarna på platsen. De generella egenskaperna för sommarcykelvägar är

- Sommarcykelvägar ska vara öppna för gång- och cykeltrafik men ej för motorfordon.
- Sommarcykelvägar ska ej upplåtas för ridning.
- Sommarcykelvägar bör liksom övriga GC-nätet vara skyltat avseende destination. Ytterligare bör skyltning angående eventuell inskränkt drift förekomma.
- Sommarcykelvägar saknar krav på snöröjning och halkbekämpning.
- Sommarcykelvägar saknar krav på anpassning till funktionshinder.
- Sommarcykelvägar är vanligtvis obelysta.

Följande riktlinjer för utformning gäller för sommarcykelvägar

- Sommarcykelvägar ska vara minst 3 meter breda.
- Sommarcykelvägar ska skyltas som cykelstråk och därmed skilja sig från det övriga cykelvägnätet.

Ekonomiskt stöd för privata aktörer

För enskilda väghållare och föreningar finns ett anläggningsbidrag att söka för att anlägga sommarcykelvägar. Bidraget är tänkt att täcka en del av både arbets- och materialkostnader för att kunna anlägga nya cykelvägar på landsbygden i egen regi. Inget bidrag utgår för driftåtgärder från Heby kommun och ansvarig förening/väghållare ansvarar för samtliga kostnader för drift och underhåll av cykelvägen.

De som beviljats bidrag kommer att teckna ett avtal med Heby kommun. Beviljad summa utbetalas efter att tjänsteperson från Heby kommun utfört en slutlig besiktning. Hur stor andel av den totala byggkostnaden som bidraget kommer att täcka bestäms utifrån ett antal kriterier. Generellt gäller att ju fler kriterier som uppfylls, desto högre blir bidragsandelen.

För att ha möjlighet till ekonomiskt stöd ska de generella egenskaperna för sommarcykelvägar beaktas samtidigt som riktlinjerna för utformning ska efterlevas. Utöver detta är följande kriterier avgörande för hur stor del av byggkostnaden som bidrag kan ges för.

- Antalet personer och användargrupper som har nytta av att ta sig fram på sträckan (arbets-, skol- och rekreationsresor).
- Det finns ett särskilt behov för barn att ta sig fram på sträckan.
- Befintlig väg har ett högt trafikflöde där blandtrafik mellan motorfordon och oskyddade trafikanter inte är lämpligt.
- Sträckan binder ihop andra delar av det redan befintliga cykelvägnätet.
- Sträckan skapar ökad möjlighet till kombinationsresor (gång/cykel och kollektivtrafik).

För att anlägga en cykelväg krävs tillstånd att nyttja den mark som ska användas. Det kan också behövas tillstånd i de fall vatten- eller naturmiljöer påverkas. Det är föreningen/samfällighetens ansvar att säkerställa att tillstånd finns från markägare, länsstyrelsen, ledningsägare etc. och att dessa tillstånd är långvariga. Om tillstånd behövs från Trafikverket eller Länsstyrelsen kan Heby kommun bistå med hjälp kring detta. Innan tillstånd finns för cykelvägen kommer inget beslut kring bidrag att lämnas. Vid bedömning om anläggningsbidrag ska betalas ut kommer projektets genomförbarhet att bedömas. Det är därför viktigt att det finns en rimlig kalkyl, tidsplan och beskrivning av genomförandet som presenteras för ansvariga på Heby kommun.

Skyltning av sommarcykelvägar samt kostnaden för detta ansvarar Heby kommun för.

Cykelparkeringar

Vid större målpunkter där cykeln är tänkt att vara parkerad under en längre tid ska det finnas möjligheter att låsa fast cykeln i ramen. Cykelparkeringarna ska vara lokaliserade nära målpunkten och vara tillräckligt stora. Brist på parkeringsplatser för cyklar kan leda till felparkerade cyklar som i sin tur utgör ett hinder för både rörelsehinder och synskadade men även för övriga trafikanter. Vid de större cykelparkeringarna ska det finnas möjlighet att parkera cykeln under väderskydd och det är då främst vid olika knutpunkter för pendling. Vid anläggande av nya cykelparkeringar eller utrustning av befintliga ska cykelställ som förankras i marken användas för att minska risken för stöld. För att skapa en större trygghet ska det inte finnas vegetation som skymmer sikten och god belysning ska finnas.

Service

Vid större knutpunkter i de olika samhällena ska det erbjudas servicepunkter med cykelpumpar. Dessa placeras med fördel intill befintliga cykelparkeringar.

Vägvisning

Cykelvägvisningen i Heby kommun behöver förbättras. Längs de regionala stråken mellan tätorter ska skyltning till de olika tätorterna tillkomma. De regionala stråken ska även skyltas som cykelstråk. Utefter stråken som skyltas som cykelstråk kan vägtyp komma att skilja sig eftersom de kan bestå av en blandning av cykelbanor, cykelfält och sommarcykelvägar. Vissa delsträckor kan även vara vägar där cykeltrafiken inte är avskild från motortrafik men där vägen ingår som delsträcka längs med ett cykelstråk. Inom tätorterna ska skyltning till relevanta målpunkter finnas för att underlätta lokalisering längs med vägnätet. Skyltarna som används ska vara enhetliga och de gång- och cykelvägar som finns ska vara utmärkta enligt dess typ, exempelvis cykelbana, gång- och cykelbana eller cykelfält.

Även vägmarkeringar längs det befintliga vägnätet ska åtgärdas där separering av cyklister och gående ska förtydligas samt att färdriktning vid cykelstråk ska förtydligas.

Beteendepåverkan

För att öka cykeltrafikens färdmedelsandel krävs även kommunikationsinsatser som uppmanar till mer cykling. När ny cykelinfrastruktur byggs ska information om detta ges till kommuninvånarna. Heby kommun ska uppmuntra föräldrar och barn att gå eller cykla till skolan. Att fler elever färdas med hjälp av cykel till skolan minskar i sin tur mängden biltrafik i området runt skolan vilket leder till en tryggare trafikmiljö. Med näringsliv ska ett aktivt arbete ske för att anställda ska uppmuntras att välja alternativa transportmedel till bilen.

Utvärdering och uppföljning

Heby kommun ska delta i den nationella granskningen kommunvelometern för att årligen få en utvärdering och ranking på sitt arbete med cykelvägar. Det är ett bra hjälpmedel för att utvärdera sitt arbete och veta vad som behöver utvecklas.

Fler resvaneundersökningar behöver genomföras för att se vilka effekter arbetet med cykel resulterar i. Inom arbetet med resvaneundersökningar är det viktigt att även kommuninvånare ges möjlighet att lämna synpunkter på det arbete som görs och vad som saknas.

Resultaten från utvärderingar och inkomna synpunkter arbetas vid behov in i handlingsplanen och bidrar till att nå målen om ett funktionellt, säkert, tryggt och snabbt gång- och cykelvägnät som är bekvämt att nyttja för hållbart resande både inom och mellan våra orter.

Denna riktlinje träder i kraft den 3 november 2018.

Per Möller
Ordförande i Samhällsbyggnadsnämnden

Åsa Nylander
Förvaltningschef Samhällsbyggnad