



Sandvikens Kommun



Sandvikens kommuns cykelplan 2021–2030

ANTAGANDEHANDLING

sandviken.se

SANDVIKENS KOMMUNS CYKELPLAN 2021–2030

Diarienummer

KS2020/602

Projektägare

Erika Agren, teknisk chef, Tekniska Kontoret

Projektledare

Lisa Hjalsten, trafikplanerare,
Västra Gästriklands samhällsbyggnadsförvaltning

Projektgrupp

Erika Lindström, trafikplanerare
Hanna Gustafsson, trafikingenjör
Sara Timmerholm, trafikplanerare
Lars Klang, GIS-ingenjör
Filiph Sundqvist, kart/mättningsingenjör
David Palmberg, stadsarkitekt
Frida Hellbom, markingenjör
Tommie Larsson, planeringsingenjör

Utöver projektgruppen har ett stort antal tjänstemän från olika bolag och förvaltningar bidragit med expertkompetens inom sina respektive områden. De har också deltagit i såväl arbetsgrupper som workshops.

Grafisk form och original

Baringo reklam & kommunikation

Omslagsfoto

Sandvikens kommuns bildbank
gorodphoto/shutterstock.com
Frida Fagerström

Övriga foton

Alla foton från Sandvikens kommuns bildbank om inte annat anges.

Innehållsförteckning

Varför en cykelplan?	5	Cykelstrategi	19
Framtiden utvecklas med cykeln	5	Fyrstegsprincipen	20
Det ska vara enkelt att cykla i kommunen	5	Cykeln i samhällsplaneringen	20
Läsanvisning	6	Cykelparkering	23
Processen	6	Jämställdhet inom cykelplanering	24
Samlade mål och riktlinjer	7	Beteendepåverkan	25
Syfte	7	Trafiksäkerhet	27
Mål	7	Framkomlighet och tillgänglighet	29
Övergripande nationella och regionala mål	8	Cykelvägnätets uppdelning efter funktion och utformning	31
Mätning och uppföljning	9	Drift- och underhåll	32
Resvanor behöver följas upp	9	Prioriteringar på statlig väg	34
Nulägesbeskrivning	10	Prioritering i åtgärdsplanen	36
Cykelvägnätet idag	10	Källförteckning	37
Potenital för ökat cyklande i Sandvikens kommun	12		
Ansvar och roller	12		
Definitioner och utformning av cykelinfrastruktur	12		
Medborgardialogen till cykelplanen	15		
Olyckor och säkerhet	17		



Foto: Aleksey Rezin/Sandvikens kommuns bildbank

Varför en cykelplan?

Under många årtionden har samhällets fysiska utformning till stor del formats utifrån bilens behov och krav. Utvecklingen av bilismen har skett i snabb takt tillsammans med ökat antalet invånare i städer och större tätorter. Den bilkultur som finns i samhället bidrar bland annat till en negativ klimatförändring, trängsel och sämre folkhälsa. Intresset av cykling har ökat de senaste åren. Allt mer fokus finns kring ett hållbart transportsystem där tonvikt läggs på att planera för resor som sker till fots, med cykel eller kollektivtrafik. Cykeln är därför ett viktigt färdmedel i framtidens yt-effektiva samhälle för att undvika trängsel i transportsystemet, sänka belastningen på klimatet och förbättra folkhälsan. För den enskilde individen är cykeln ett miljövänligt och hälsosamt transportsätt.

Medan samhället växer, växer även diskussionen om polarisering mellan olika grupper, inte minst mellan stad och landsbygd. Denna cykelplan är en del i det som visar att det är möjligt att minska den geografiska ojämlikheten och koppla samman staden och landsbygden, men också skapa förutsättningar till hållbara transportsätt för alla. En kommun där människor cyklar är en levande kommun att bo och verka i. Goda förutsättningar att cykla lockar människor till möten och bidrar till attraktiva, trygga samhällen med en ökad livskvalitet.

Framtiden utvecklas med cykeln

Allt fler väljer idag att köpa bredare och snabbare cyklar än tidigare. Flera nya innovationer har kommit och fortsätter utvecklas såsom mobilitetshubbar, elassisterade cyklar och lådcyklar. Därför behöver cykelinfrastrukturen också förbättras för att följa med i samhällsutvecklingen och vara en del av utvecklingen. Gång- och cykelvägar inom huvudstråken behöver vara breda för att kunna hantera alla olika typer av fordon på gång- och cykelvägar. I Sandvikens kommun

finns goda förutsättningar att få fler att cykla eftersom topografin är relativt flackt och avstånden mellan flera tätorter är relativt små.

Det ska vara enkelt att cykla i kommunen

Cykelplanen är framtagen i enighet med Sandvikens kommuns översiktsplan. Enligt översiktsplanen ska en cykelplan tas fram för att öka andelen cyklister och bli en vägledning i hur cykelnäten kan förbättras och utvecklas. Sandvikens kommun ska arbeta för att mark reserveras för gång- och cykelvägar, ett ökat hållbart resande och ett heltäckande cykelnät. Cykelplanen bidrar till att nå de mål och strategier som är uppsatta för arbetet med hållbar utveckling. För att nå en ökad andel cyklister i Sandvikens kommun krävs en mängd åtgärder där cyklisters behov och förutsättningar sätts i fokus. Det är viktigt att det finns sammanhållet cykelvägnät av god kvalitet och bra förbindelser mellan bostäder, service och arbetsplatser. Både på korta och längre avstånd. Det ska vara enkelt att cykla i hela kommunen.

Sandvikens kommuns cykelplan innehåller både en strategisk del och en åtgärdsplan. Eftersom cykelplanen utgår från cykelinfrastrukturen som helhet finns åtgärder föreslagna som berör både kommunal och statlig väghållning. Det är upp till varje väghållare att välja att genomföra åtgärder och välja utformning, förslagen finns med för att ge en fullständig bild av behoven i kommunens cykelinfrastruktur. Planen ska fungera som ett vägledande underlag för de kommunala verksamheternas budgetplanering. Det är också ett dokument som beskriver kommunens inriktning i cykelfrågor och vänder sig till såväl tjänstemän och politiker som till allmänheten.

Läsanvisning

Syfte, mål och nuläge ger läsaren en överblick av cykelplanens utgångspunkt. Kommunens befintliga cykelvägnät, olycksstatistik, regionala och nationella mål samt en beskrivning av de medborgardialoger som legat till stor grund för ställningstaganden och åtgärder i cykelplanen.

Cykelstrategin beskriver det strategiska arbetet kring cykelfrågor. För att fysiska åtgärder ska genomföras och ge så bra effekter som möjligt beskrivs här hur sakfrågor ska hanteras och hur utveckling av det strategiska arbetet ska ske. Här lyfts bland annat information och frågor om cykeln i samhällsplaneringen, cykelparkering, jämställdhet inom cykelfrågor, beteendepåverkan, trafiksäkerhet, underhåll, framkomlighet, prioritering av statliga vägnätet och klassificeringen av cykelvägnätet.

Åtgärdsplanen finns som separat dokument och redogör för prioriteringsordning av de föreslagna åtgärderna längs det kommunala vägnätet.

Processen

Projektet med cykelplan för Sandvikens kommun startade år 2019. Kompetenser från bland annat Västra Gästriklands samhällsbyggnadsförvaltning och Tekniska kontoret har bidragit till projektet.

En nulägesanalys är gjord genom en inventering av hela det befintliga cykelvägnätet i kommunen gällande sträckning, utformning och skyltning. Identifiering av målpunkter, olycksstatistik, cykelvägar i detaljplaner, väghållaransvar, befolkning per tätort med mera har undersökts.

Behovsanalys genomfördes därefter från befintliga strategiska dokument och från olika former av medborgardialoger. Medborgardialogerna genomfördes bland annat med resvaneundersökningar, workshop, mässor, skolbesök och digitala e-tjänster på kommunens hemsida.

En sammanslagning av nulägesanalysen och behovsanalysen gjorde det möjligt att se helheten och genomföra en välgrundad prioritering om var åtgärder är lämpliga.

För att säkerhetsställa att alla tagit del av dokumentet tas cykelplanen ut på ett digitalt samråd så medborgare får möjlighet att tycka till om cykelplanens innehåll.

Slutprodukten sammanställs och beslutas därefter av kommunfullmäktige.

Samlade mål och riktlinjer



Två personer som cyklar utanför stadshuset i Sandviken.

Syfte

Det huvudsakliga syftet med cykelplanen är att underlätta och göra det enklare att cykla i Sandvikens kommun, så fler cyklar oftare. Cykelplanen ska också vara ett strategiskt vägledande dokument för kommunens planering gällande cykelinfrastrukturen.

Mål

Ett attraktivt, bekvämt, trafiksäkert och sammanhängande cykelvägnät som erbjuder goda förbindelser mellan viktiga målpunkter i hela Sandvikens kommun.

För att nå målen behövs strategier och åtgärder.

Strategier

Cykelplanen utgör en länk från översiktsplanen och är ett tydligt inspel i länsplanearbetet. Genom antagande av cykelplanen finns en tydlig vägledning åt vilket håll kommunens arbete ska sträva.

Åtgärder

För att öka andelen cyklister krävs en mängd olika åtgärder där cyklisters behov och förutsättningar sätts i fokus. Åtgärdsplan finns övergripande presenterat i planen.

Övergripande nationella och regionala mål

Barnkonventionen

Barnkonventionen ställer krav på att ta hänsyn till barns behov i trafikfrågor men också på att ge barn mer plats i planeringen. Barn har rätt att uttrycka sina synpunkter inför att beslut tas som de berörs av. Barnkonventionens krav på



Barn som cyklar och åker på sparkcykel. Foto: NTF

barns delaktighet gäller alla barn 0–18 år. Formerna för barnperspektivet behöver därmed fånga in allt från mycket små barn till barn som själva rör sig i större delar av samhället än kring bostad och skola. Barn ska ses som självständiga kompetenta individer med röster värda att höras inom samhällsplanering.

Transportpolitiska mål och nationella miljömål

Riksdagen har flera mål med stor betydelse för transportinfrastrukturen. De nationella övergripande målen tryggar samspillet mellan planering av transportsystemet och samhällsplaneringen på nationell, regional och kommunal nivå.

Exempel på nationellt mål är de transportpolitiska målen som består av ett övergripande mål, samt funktionsmål och ett hänsynsmål. Det övergripande målet är att säkerställa en samhällsekonomisk effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Funktionsmålet beskriver hur tillgängligheten ska utvecklas för alla. Hänsynsmålet beskriver hur transportsystemet ska utvecklas med avseende på trafiksäkerhet, miljö och hälsa.

Det finns även fastställda miljömål sedan 1999, arbetet med utveckling och preciseringar av dem fortgår. Generationsmålet och 16 miljömål tillsammans med etappmål visar vägen mot en hållbar utveckling. I Agenda 2030 finns det 17 mål för att långsiktigt skydda människors hälsa och miljön. Cykelplanen går i linje med arbetet för både Sveriges miljömål och Agenda 2030 genom att minska utsläppen av växthusgaser.



Agenda 2030 och globala mål för hållbar utveckling. Foto: Regeringskansliet/FN

Regionala mål

Region Gävleborgs infrastruktursatsningar styrs genom länsplanen. Gällande länsplan har mål om ökad tillgänglighet för personer och gods, större funktionella och starka stråk, hållbarhet och säkerhet samt fler bostäder och positiv regional utveckling. Eftersom ett sammanhängande cykelvägnät ökar möjligheterna för tillgänglighet och bättre möjligheter att resa hållbart inom kommunen och genom kombination med andra resesätt. Denna cykelplan kan vara en bidragande del till att nå de regionala målen.

Nollvisionen

Nollvisionen är beslutad i Riksdagen och innebär ett långsiktigt mål om att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Antalet omkomna till följd av trafikolyckor ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent. Det ställer krav på utveckling på flera områden, bland annat säkerheten för cyklister (Infrastrukturdepartementet, 2020).

Mätning och uppföljning

För att hålla cykelplanen som ett levande dokument ska den revideras och aktualiseras efter behov. Cykelplanens långsiktiga perspektiv är år 2021 – 2030. Åtgärdsplanen finns som bilaga och åtgärdena bör revideras i samband med ett årligt cykelbokslut. Tekniska kontoret och Västra Gästriklands samhällsbyggnadsförvaltning arbetar utefter cykelplanen samt åtgärdsplanen och föreslår satsningar i investeringsbudgeten. Därefter planerar Tekniska kontoret in de kommande satsningarna i investeringsplanen.

Årliga cykelbokslut tas fram som beskriver vad kommunen gjort och vad som finns kvar att göra, med utgångspunkt från åtgärdsplanen samt de inriktningar som finns beskrivet i resterande kapitel i cykelplanen. Det årliga cykelbokslutet bör ha samma utseende från år till år, för att underlätta avstämningar mot tidigare år. Inför varje cykelbokslut tas medborgares upplevelser tillvara vilket ligger till grund för framtida planerings- och underhållsåtgärder. Till cykelbokslutet används också olycksstatistik och övriga uppgifter som framkommit under året.

Sandvikens kommun har tidigare deltagit i kommunvelometern och cyklistvelometern som genomförs av Svenska Cykelfrämjandet. Syftet med undersökningarna är att kunna jämföra nuläget i en kommun mot tidigare resultat och resultatet i andra kommuner, se förändringar över tid samt belysa potential för förbättring. Cyklistvelometern lyfter medborgarnas upplevelser om cyklingen i kommunen och är värdefull kunskap för utvecklingen av cykelplaneringen.

Sandvikens kommun bör delta i båda undersökningarna minst vart annat år för att få feedback om hur kommunen ligger till och vad som finns att jobba på.

Resvanor behöver följas upp

Sandvikens kommun har i dagsläget inga data om hur många som cyklar, därför går det inte att sätta några kvantifierbara mål om en ökad andel cyklande i kommunen. För att ta reda på detta behöver mätare sättas upp på strategiska platser för att se effekter i hur cyklandet i kommunen förändras. Cykeltrafikmätare kan även användas för att fånga andra data som luftkvalitet med mera. Mätningen kan ske både på fasta och flexibla punkter. En annan form av insamling är att följa medborgares resvanor med hjälp av digitala verktyg.

Medborgares upplevelser av gång- och cykelvägar är viktiga. En e-tjänst för att fånga medborgares åsikter bör skapas. Det är också viktigt att synpunkterna kommer till rätt väghållare. Hur felanmälningar görs och tas emot av rätt instans bör utvecklas för att ge medborgare ett så tydligt och välfungerande system som möjligt. En aktuell karta kan även ge medborgarna en ökad transparens för de åtgärder som gjorts och planeras. Detta kan utvecklas genom samverkan med Tekniska kontoret, samhällsbyggnadsförvaltningen och Sandviken Energi. Medborgarens perspektiv är utgångspunkten i detta arbete.

Nulägesbeskrivning

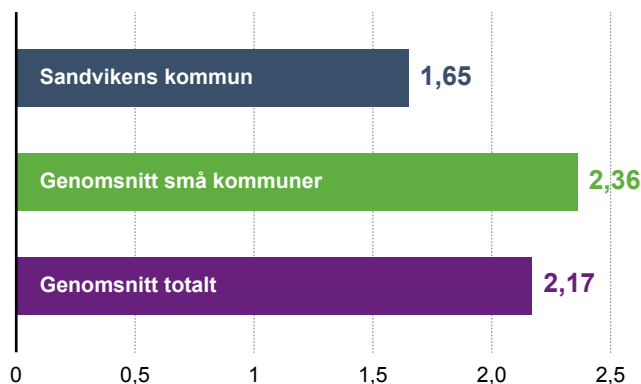
Det befintliga cykelvägnätet är utgångsläget för cykelplanen och är vägledande var kommunen kan utveckla gång- och cykelvägarna. I nulägesbeskrivningen finns information om det befintliga cykelvägnätet, ansvar och roller och definitioner och utformning av cykelinfrastruktur. Här beskrivs även olyckor och säkerhet samt de olika medborgardialoger som legat till stor grund för planering av åtgärderna till cykelplanen.

Cykelvägnätet idag

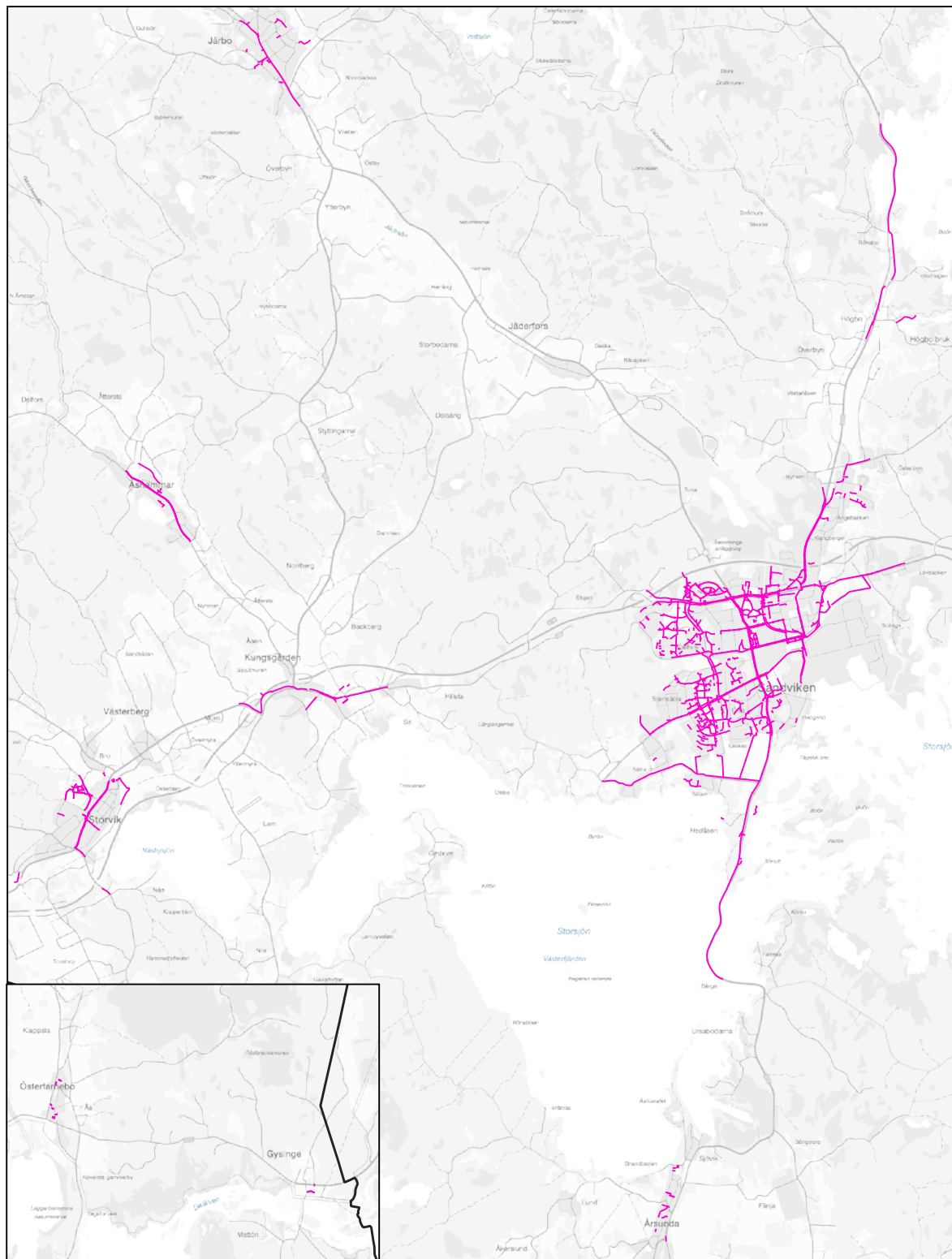
Totalt har Sandvikens kommun 65 kilometer cykelväg av olika slag där kommunen ansvarar för väghållningen. Sandvikens kommun som väghållare har 1,65 meter cykelväg per person. Detta är enligt Cykelfrämjandets (2019) rapport, kommunvelometern, mindre än genomsnittet bland små kommuner, se diagrammet. Dessutom finns 18 kilometer cykelväg som annan part ansvarar för. Totallängd cykelväg inom Sandvikens kommun är då 83 kilometer.

De befintliga cykelvägarna med enskild, statlig och kommunal väghållning finns främst i tätorterna i Sandvikens kommun. Cykelväg finns också mellan Sandviken och Bångs samt Högbo och Öjaren. I kartan nedan med det befintliga cykelvägnätet i Sandvikens kommun finns alla cykelvägar med, oberoende på vems väghållaransvar det är.

DIAGRAM ÖVER CYKELVÄG (METER/CAPITA) DÄR KOMMUNEN ÄR VÄGHÅLLARE



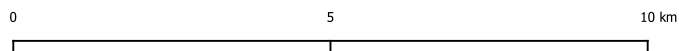
BEFINTLIGA CYKELVÄGAR I SANDVIKENS KOMMUN



Teckenförklaring

— Befintliga cykelvägar

CYKELPLAN, SANDVIKENS KOMMUN



Potenital för ökat cyklande i Sandvikens kommun

Sandvikens kommuns geografiska och topografiska läge bidrar till en god utvecklingspotential för att fler ska börja cykla i kommunen. Längden och tiden för resorna inom kommunen avgör till stor del vilket färdmedel som är mest lämpligt. Från de flesta tätorternas centrum i Sandvikens kommun kan större delar av tätorten nås med en 15 minuters cykeltur. Detta innebär att cyklisterna kan ta sig relativt snabbt fram på cykelvägar samt i blandtrafik i dagsläget.

Ansvar och roller

Sandvikens kommuns cykelplan innefattar tätorterna i hela kommunen, samt stråken däremellan. Den ekonomiska möjligheten för att genomföra åtgärder på vissa vägar kan ligga på någon annan än kommunen. Förslag på prioriteringarna längs det statliga vägnätet finns i cykelplanen medan åtgärder på det kommunala vägnätet finns separat i åtgärdsplanen. Föreslagna åtgärder oavsett väghållare finns på Sandviken.se via kartportalen.

Trots att ansvaret finns hos olika väghållare är det viktigt att cykelplanen är strategiskt planerad i hela kommunen, för att arbeta för ett heltäckande cykelvägnät med gott samband som täcker hela resan. När en cykelväg ska byggas i Sandvikens kommun går processen till enligt följande för de olika typerna av väghållare.

Kommunal väg:

Längs det kommunala vägnätet är det kommunen som ansvarar över anläggande, drift och underhåll av gång- och cykelvägar. Kommunen har möjlighet att ansöka om bidrag gällande byggnation eller andra åtgärder gällande cykelinfrastruktur. Exempel på bidrag kan vara statligmedfinansiering eller stadsmiljöavtal. Sandvikens kommun är väghållare av majoriteten av vägarna inom Sandviken och Storviks tätort.

Statlig väg:

Det är Trafikverket som bygger och underhåller gång- och cykelvägar längs med det statliga vägnätet. Beslutet om vilka cykelvägar som ska byggas tas i länstransportplanen som upprättas av Region Gävleborg. Kommunen kan föreslå prioriteringar till länstransportplanen om vilka cykelvägar som är mest angelägna att bygga. Regionen har i sin tur ansvaret att definiera och besluta vilka stråk som bör utvecklas i länsplanen. Många av cykelvägarna mellan tätorter i Sandvikens kommun är statliga. Det gäller Jäderfors - Sandviken, Bångs - Årsunda, Österfärnebos tätort, Kungsgården - Storvik,

Kungsgården - Åshammar, Lövbacken - Forsbacka, Järbo - Jäderfors och Storvik - Gästrike-Hammarby.

Enskild väg:

Det är vägföreningen, samfälligheten eller den enskilda markägaren som står för kostnaderna av cykelvägar längs de enskilda vägarna. Möjligheten finns att söka bidrag från Trafikverket om föreningen erhåller statligt driftsbidrag.

Definitioner och utformning av cykelinfrastruktur

Beroende på utrymme, fordonstrafik och hastighet på vägar lämpar sig olika lösningar för att trygga framkomlighet och säkerheten för cyklister. Vilken typ av cykelstråk som bör användas vid anläggning beror bland annat på hur den väntas användas.

Huvudcykelstråk bör anläggas längs med större huvudgator, som förväntas ha hög belastning av cyklister. Exempelvis till och från centrala målpunkter och till stadsdelar genom tätorten. Huvudcykelstråket bör utformas så att sikten är god och bredden bör vara 3 meter.

Ett lokalcykelstråk bör anläggas intill lokalgator, med lägre belastning och lägre hastighet. Det kan vara ett stråk som binder samman cykelvägar inom stadsdelarna och är ett komplement till huvudcykelstråket. På lokalstråken bör bredden på gång- och cykelvägar vara minst 2,5 meter.

Cykling i blandtrafik bör ske där det är svårt att ianspråkta mark för gång- och cykelväg/bana. Detta är ett alternativ där hastigheterna och trafikflöden är låga.

Det är viktigt att inte glömma att gång- och cykelvägar inte bara används av cyklister och fotgängare, utan också av dem som färdas med permobil, elsparkcyklar, scooters och förare av moped klass II som några exempel. En cykel definieras som ett fordon, en cykel med elmotor på 250 watt är också en cykel och inte ett motorfordon. Ett eldrivet enpersonsfordon kan utifrån dagens regelverk räknas som cykel, moped, lekfordon eller motorcykel. Vilka regler som gäller är beroende på vilken fordonsdefinition som fordonet tillhör enligt lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.



Ett lokalcykelstråk längs med kanalen i Sandviken.

En cykel eller moped klass II ska köras på en cykelbana i så stor utsträckning som möjligt. Finns det ingen cykelbana kan fordonen köras på körbanan eller på vägrenen bredvid körbanan. Även om det finns en cykelbana bredvid vägen kan en cykel eller moped klass II köras på körbanan om den högsta tillåtna hastigheten inte är högre än 50 km/h och om det är lämpligare utifrån färdmålet läge (Transportstyrelsen, 2020).

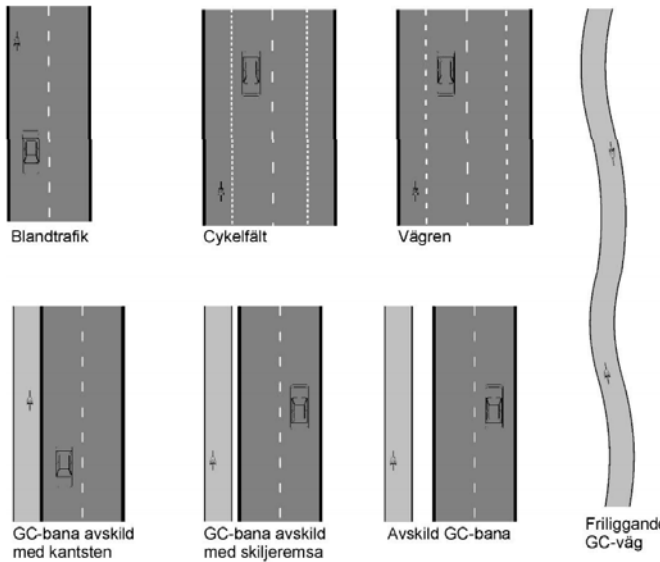
Kommunen bör anpassa att gång- och cykelvägarna byggs attraktivt med hänsyn till miljö. Exempelvis kan ängsliknande stråk med blommor anläggas intill cykelväg för att gynna människan, men även de artlistade arter och insekter i vår natur.

Vad gäller utformning av gång- och cykelvägar/banor bör Sandvikens kommun följa Trafikverkets råd och krav. I dessa råd och krav finns tekniska beskrivningar av exempelvis utformning, bredd och separering från biltrafik. Dessa råd och

krav för cykelinfrastrukturen finns att läsa i Trafikverkets råd och krav för vägar och gators utformning (Trafikverket, 2020a, 2020b)

Separering

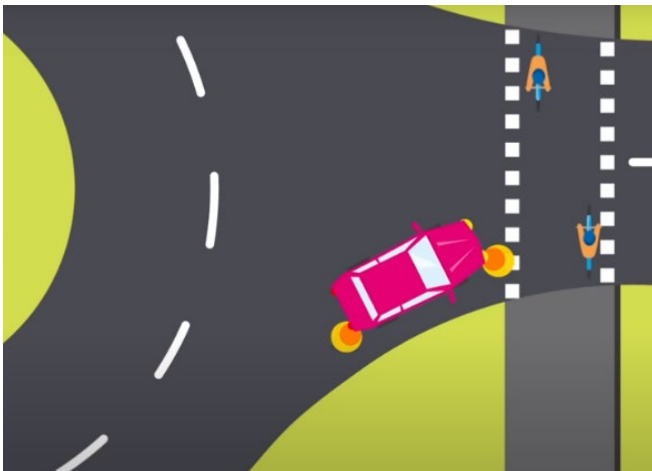
Separering mellan fordonstrafik, cyklister och gående kan variera beroende på trafiksituationer och målpunkter med mera. Genom att separera cyklister från motortrafik minskar risken för upphinnandeolyckor. I bilden (Se illustration på nästa sida) gällande separeringsformer beskrivs olika typer av utformningar av gång- och cykelvägar/banor. Skillnaden mellan cykelväg och cykelbana är att en cykelväg är fristående från en bilväg, medan en cykelbana löper utmed en gata eller väg och är skild från biltrafiken. Cykelfält är enkelriktade och finns därför på båda sidor av vägen, där får fordonstrafik inte köra.



Separeringsformer. Illustration: Trafikverket

Cykelpassage

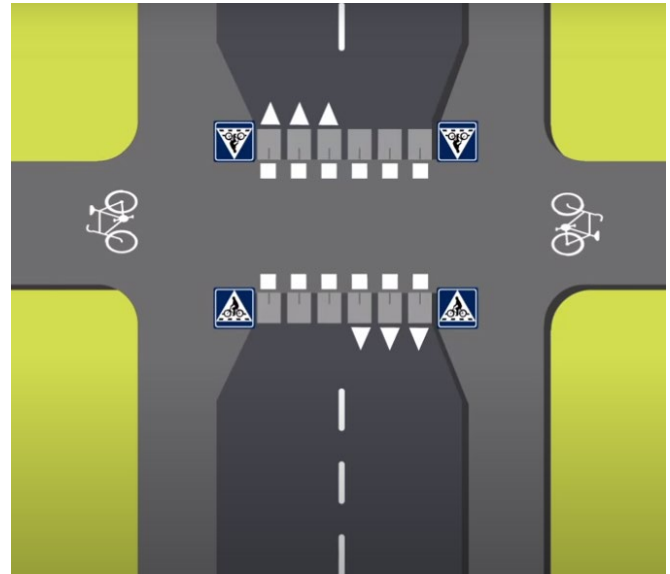
Vid en cykelpassage har cyklisten väjningsplikt till bilisten. Vid en korsning eller cirkulationsplats ska bilisten sänka hastigheten så att cyklister som är på väg ut på passagen har tillfälle att passera, se bilden obevakad cykelpassage. Både cyklisten och bilisten har därmed skyldigheter vilket ökar säkerheten. Vid en bevakad cykelpassage finns trafiksignaler och cyklisten ges företräde när denne har rätt att passera genom grönt ljus.



Obevakad cykelpassage intill cirkulationsplats. Illustration: Transportstyrelsen

Cykelöverfart

En cykelöverfart är markerad med vägmarkering och/eller vägmärke. På cykelöverfarter har bilisterna skyldighet att väja för cyklister på överfarten. Cykelöverfarter ska vara hastighetssäkrade till 30 kilometer i timmen, med exempelvis vägbula eller avsmalning likt bilden gällande cykelöverfart.



Cykelöverfart. Illustration: Transportstyrelsen.

Medborgardialogen till cykelplanen

I cykelinfrastrukturfrågor är det viktigt att medborgarna får vara delaktig i planeringen, i så kallade medborgardialoger. Medborgarnas inspel har spelat en viktig roll i färdigställandet av cykelplanen. Totalt har 650 medborgare under år 2019 och 2020 kommit med inspel vilket bidragit till insikter i arbetet mot åtgärdsplanen och dess strategiska inriktningar i dokumentet.

Medborgardialogerna har sett olika ut. De har genomförts via workshop, utställning på mässor, resvaneundersökningar, dialog med barn, e-tjänst och enkät. Det har visat sig att många upplever en osäkerhet när de cyklar, osäkerheten handlar till stor del om lastbilar och bussar. Planeringen, tillgången till cykelinfrastruktur samt cykelklimatet är något som också behöver förbättras enligt medborgarna.

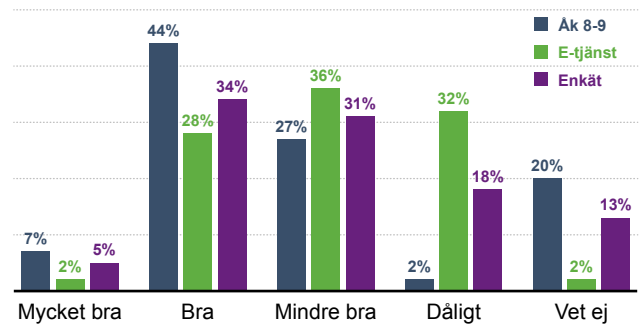


Medborgardialog i form av en workshop med allmänheten.

Fler väljer att ta bilen till arbete/skola, handel och fritidsaktiviteter än att cykla eller använda andra färdmedel. De som cyklar gör det ofta flera gånger i veckan enligt enkäten och e-tjänsten. Utifrån enkäten så var de främsta anledningarna för dem som väljer bort cykeln att det är dålig framkomlighet, otrygga gång- och cykelvägar eller för långa avstånd.

Alla frågor och svar finns att se i bilagan Medborgardialog till cykelplan. Utifrån en total sammanställning av alla resvaneundersökningar har vi fått reda på hur medborgarna tycker det är att cykla i Sandvikens kommun. Sammanfattat tycker de flesta att det bra att cykla i Sandvikens kommun, se diagrammet.

DIAGRAM AV SAMMANSTÄLLDA SYNPUNKTER OM HUR DET ÄR ATT CYKLA I SANDVIKENS KOMMUN



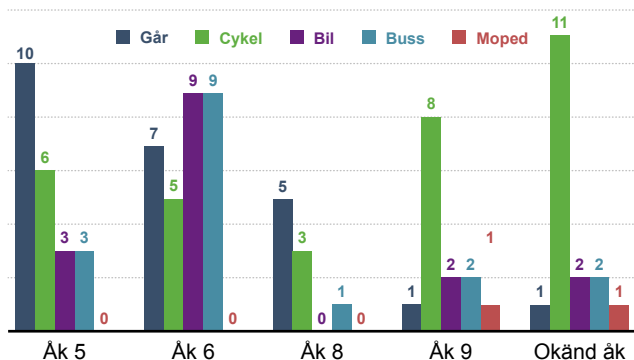
Trafikplanerare deltog på olika aktiviteter under 2019 för att samla in synpunkter till cykelplanen. Två av dessa var vid Bomässan 2019 och Sandviks säkerhetsdag 2019. På dessa två mässor kunde trafikplanerarna ta emot muntliga synpunkter om cykling. En karta över hela kommunen fanns på båda tillfällena där deltagarna kunde markera var de cyklar till rekreation, skola och arbete.

Under den Europeiska mobilitetsveckan i september år 2019 anordnades en workshop på ett café i centrala Sandviken för allmänheten under en dag. På workshopen deltog cirka 30 personer. Denna workshop handlade om att belysa hur alla tillsammans kan bidra till att öka cykelns attraktivitet och hur kommunen kan inspirera människor till att cykla mer och skapa trygga och tillgängliga cykelvägar för alla året om i Sandvikens kommun.

På en fråga om hur kommunen kan höja cykelns status i samhället sa många av deltagarna att det bör satsas på cykelvägar även i ytterområden för att höja statusen i hela kommunen, fler kampanjer för att uppmärksamma fördelarna med cykling och politiker och tjänstemän bör cykla på tjänsteuppdrag. På workshopen ställdes även frågan om hur kommunen kan få fler att välja cykelns som färdmedel. Där svarade deltagarna att kommunen borde bli bättre gällande drift och underhåll, ha säker förvaring med trygghet kunna låsa cykeln, cykelgarage och cykelambassadörer. Enligt deltagarna kan cykelvägar utan korsande utfarter, synkroniserade trafiksignaler och förbättrad markering i vägbanan för cykel utgöra en trygg och tillgänglig trafikmiljö för cyklister.

En resvaneundersökning genomfördes för barn i årskurserna fem, sex, åtta från en skola i Sandviken. Denna undersökning visade att eleverna i årskurs fem och sex fick mer skjuts med bil till skolan än eleverna i åtta och nio. Resultatet om de olika färd-sätten per klass går att se diagrammet hur tar du dig till skolan?

DIAGRAM MED FRÅGA OM HUR ÅRSKURS FEM, SEX, ÅTTA OCH NIO TAR SIG TILL SKOLAN



Vid en muntlig dialog med barnen från årskurs fem och sex efterfrågades hur deras upplevelse är av att cykla till och från skolan. De svarade att det är jobbigt, krångligt, det tar lång tid att cykla, det är mörkt, det är skönt att cykla, föräldrar arbetar tidigt på morgonen, det är kallt, måste stanna vid röd-lysen, kedjan hoppar av och det beror på vilket väder det är.

För att få större förståelse för barnperspektivet och deras upplevelse om cykling fick femte- och sjätteklassarna genom bild beskriva hur de önskar cykelvägarna ska se ut i sitt område. Målet var att få reda på barnens subjektiva upplevelse om hur de tycker om cykelvägarna i kommunen samt hur det går främja för deras rörelsefrihet och barns syn på trafiken. Detta är en viktig faktor för hur cykelinfrastrukturen utvecklas, säkerhet för barn i trafiken ska vara extra prioriterad. Därför är barnkonsekvensanalyser ett viktigt verktyg vid framtida planering.

Från barnens bilder finns mycket klokt att hämta. Störst vikt ligger vid att de önskar cykelvägar avskilt från annan trafik, i synnerhet biltrafik. Ofta ritar barnen cykelvägen helt fri från biltrafik, i andra fall finns bilvägen med men är på ett eller annat sätt placerad med avstånd till cykelvägen och cykeln får ta betydligt större plats. Det tycks också vara viktigt för barnen att kunna nå de viktiga målpunkterna, hem, skola, fritidsaktiviteter och affärer.

Från teckningarna tolkas en önskan om att ha frihet att röra sig mellan det som för barnen är viktigt utan att stöta på risker och otrygga miljöer. Teckningarna visar en önskan om att omgivningen bör vara grön, lugn och rolig med olika aktiviteter längs med vägen. Många av barnen kantar sin cykelväg med träd och lummig grönnska, ord som mysigt och gammeldags dyker upp i beskrivningar. Här är ett axplock av de 38 teckningarna vi fick in.



Elever som ritat sin önskecykelväg



Åtta teckningar av 38 från årskurs 5 och 6 i en av skolorna i Sandviken.



Tolkning från teckningarna.

Olyckor och säkerhet

Cykelolyckor

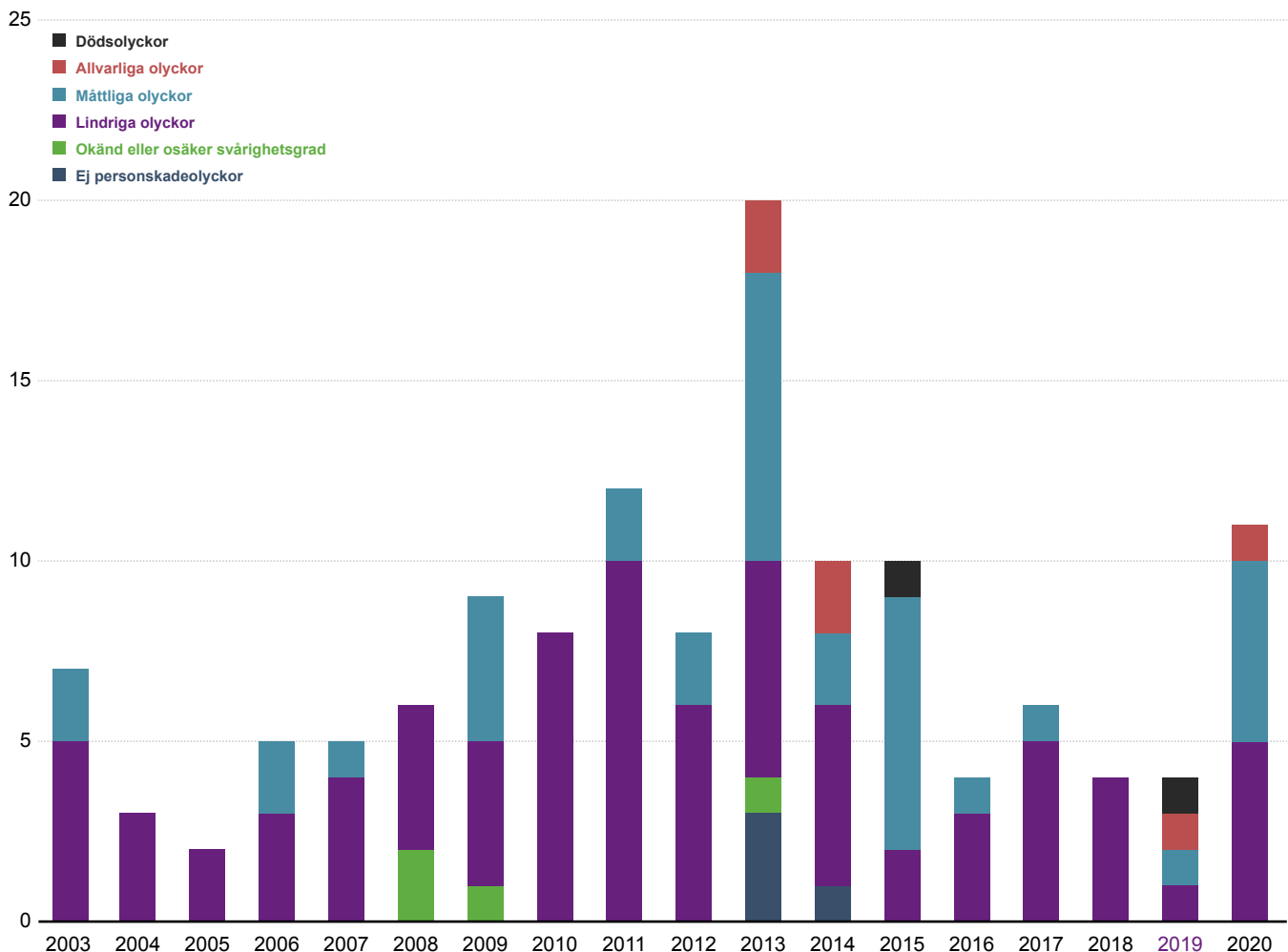
Statistik om cykelolyckor kan ge en indikation om var det finns brister i trafiksystemet. Det är ett bra underlag till denna cykelplan och till arbete med underhåll av cykelvägar. Statistiken visar antalet olyckor, vilken typ av olycka det är och mellan vilka trafikslag.

Olycksstatistiken kommer från Transportstyrelsens informationssystem för data om skador och olyckor inom vägtransportssystemet, STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition). Sjukvården fångar upp många av de oskyddade trafikanterna som Polisen inte får kännedom om, till exempel fotgängare, cyklister och mopedister. Inom

Sandvikens kommun har 128 cykelolyckor rapporterats in till STRADA, mellan år 2003 och 2020. Det finns dock ett mörkertal om antalet olyckor som sker eftersom stor del inte rapporteras in i STRADA. De cykelolyckor som är främst förekommande i Sandvikens kommun är mellan cyklister/moped och motorfordon följt av singelolyckor på cykel.

Antalet dödade och allvarligt skadade till följd av trafikolyckor inom alla trafikslag bör, i enlighet med nollvisionen, fortlöpande minska. En analys av cykelolyckor som rapporterats till STRADA visar att antalet cykelolyckor i Sandvikens kommun minskat från 2017 till 2019, men ökat igen år 2020, se diagrammet cykelolyckor i Sandvikens kommun från år 2003 till 2020.

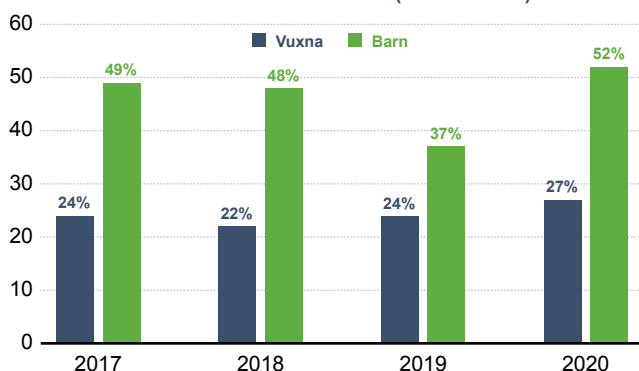
DIAGRAM GÄLLANDE UTVECKLING AV ANTALET INRAPPORTERADE CYKELOLYCKOR MELLAN ÅREN 2003–2020. (KÄLLA: STRADA)



Hjälmanvändning

Det är ett personligt ansvar att använda hjälm. För barn under 15 år finns det ett lagkrav om att använda hjälm. Ett ökat användande av hjälm kan rädda många liv och allvarliga skador när olyckor inträffar. Enligt siffror från Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) om cykelhjälmsanvändning år 2020 så använde 52 % av barnen cykelhjälm i Sandvikens kommun och 27 % av vuxna använde cykelhjälm, se diagrammet gällande cykelhjälmsanvändning för barn och vuxna i Sandvikens kommun. Hjälmanvändandet i Sandvikens kommun har ökat från år 2017 till 2020. Ökningen har visat sig störst hos barn. Sandvikens kommun måste se till att den positiva trenden fortsatt ökar, för både vuxna och barn. Detta kan genomföras med hjälp av kampanjer och informationsåtgärder.

DIAGRAM SOM VISAR CYKELHJÄLMSANVÄNDNING FÖR BARN OCH VUXNA I SANDVIKENS KOMMUN. (KÄLLA: NTF)



Man med cykelhjälm. Foto: NTF

Samhällsbyggnadsförvaltningen arbetar i dagsläget tillsammans med skolor och organisationer för att främja om ett ökat hjälmanvändande. Under tjänsteresor bör kommunanställda använda hjälm för att normalisera användande. Om allt fler använder hjälm blir det också mer accepterat och normaliserat.

CYKELSTRATEGI

Det strategiska arbetet med cykelfrågor beskrivs under detta avsnitt. I detta avsnitt handlar det till exempel om cykelparkering, jämställdhet, beteendepåverkan, trafiksäkerhet, underhåll, framkomlighet och klassificeringen av cykelvägnätet. För att uppnå cykelplanens övergripande mål om ett attraktivt, bekvämt, trafiksäkert och sammanhängande cykelvägnät finns det ställningstaganden gällande det strategiska arbetet. Dessa ställningstaganden ger en tydlig vägledning åt vilket håll kommunens arbete ska sträva.

Fyrstegsprincipen

Ställningstagande

- Sandvikens kommun ska arbeta utifrån fyrstegsprincipen vid planering av trafiklösningar.

Fyrstegsprincipen i cykelplanering

Fyrstegsprincipen kommer ursprungligen från Trafikverkets arbetsstrategi. Denna tillämpas för att säkerställa effektiva lösningar och för att åtgärder ska bidra till en hållbar samhällsutveckling. Genom att använda rätt resurser i tidiga steg kan kostsamma lösningar undvikas. All cykelplanering i Sandvikens kommun ska följa fyrstegsprincipen för att nå effektiv resursanvändning.

1. **TÄNK OM** – genom att överväga behovet av transporter kan resandet minska och andra lösningar användas. Det kan till exempel vara resefria möten, information eller marknadsföring som förändrar behovet av att resa eller ändra valet av transportsätt. Det skulle bidra till en större användning av det befintliga cykelvägnätet.
2. **OPTIMERA** – genom optimering kan befintligt cykelvägnät användas effektivare. Olika typer av optimeringar används för att ge största möjliga nyttjande av befintlig struktur. Till exempel omfördelning av ytor, signalprioritering eller att utveckla en reseplanerare med hållbara alternativ.
3. **BYGG OM** – genom att bygga om en begränsad del kan cykelinfrastrukturen förstärkas. Till stor del kan dessa åtgärder vara en omprioritering mellan trafikslagen fordonstrafik och cykel. Breddning av cykelvägar eller ombyggnationer för att skapa separering mellan trafikslag är exempel på sådana åtgärder. Ombyggnationer kan också skapa länkar mellan stråk för att bidra till ett heltäckande nät. Ombyggnad där infrastrukturen har motverkat cyklande kan ha en avgörande effekt på användandet av cykelvägar.
4. **BYGG NYTT** – om inget av de tidigare stegen kan tillfredsställa behovet av infrastrukturåtgärd återstår en nybyggnation eller en mer omfattande ombyggnation än steg tre. Där det helt fattas cykelvägar, eller standarden är mycket låg och osammanhängande kan nya cykelvägar vara det som krävs.

Cykeln i samhällsplaneringen

Ställningstagande

- Cykeln som transportmedel bör vara en viktig del i ett tidigt planeringsskede.
- All cykelinfrastrukturplanering bör ha ett långsiktigt förhållningssätt för att skapa trygga, bekväma och säkra gång- och cykelvägar.
- Vid detaljplanering ska cykelplanen användas som underlag för cykelinfrastruktur.
- Vid planering av nya bostäder och verksamheter bör förutsättningar för gång- och cykelbanor möjliggöras.
- Gång- och cykelbanor bör i första hand ha kommunalt huvudmannaskap längs det kommunala vägnätet för att säkra genomförande.
- Vid enskilt huvudmannaskap bör exploateringsavtal upprättas för att säkerställa genomförandet av gång- och cykelbana.
- Sandvikens kommun bör ta fram en parkeringsnorm för cykel.

Cykeln hanteras i flera steg i den fysiska planeringen. Såsom i den övergripande strategiska planeringen i översiktsplan, trafikstrategi, cykelplan, detaljplaner och genomförande.

För att cykeln ska få större roll i transportsystemet behöver cykeln som transportmedel uppmärksammas i planeringsskedet i översiktsplan liksom i detaljplaner och bygglov. Det är angeläget att driften av cykelvägar beaktas och uppmärksammas i planläggning. Planering för cykeln underlättas om de aktörer som arbetar med trafik, kollektivtrafik och bebyggelse har ett nära samarbete.

En god cykelinfrastruktur är viktig vid den kommunala fysiska planeringen, liksom ett långsiktigt och strategiskt tänk för att skapa trygga, bekväma och säkra gång- och cykelvägar mellan olika målpunkter i kommunen. Målpunkter, exempelvis handel och service, större kultur-, evenemang- och idrottsanläggningar samt utbildningsverksamheter bör vara belägna så att de har god tillgänglighet för cyklister.



Strategisk planering. Foto: Stefan Estassy/Sandvikens kommuns bildbank

Detaljplaneringen ger förutsättningar för ökat cyklande

Detaljplanering ska utgå från en övergripande cykelplanering enligt beslutad översiktsplan, trafikstrategi och cykelplan. Eftersom gång- och cykelvägar spänner över hela kommunen behöver det finnas en tydlig övergripande strategi. Utan en strategisk inriktning för cykelplanering får frågan en allt för svag verkan i detaljplaneringen.

Sandvikens översiktsplan beskriver att staden ska växa utan att bilanvändandet för den skull gör det, något som är en utmaning. Tillgänglighet till goda kommunikationer är en viktig nyckel till att få människor att välja buss eller cykel framför bilen. En grundläggande förutsättning är att ny bebyggelse planeras med hänsyn till att goda möjligheter att cykla och gå finns. Förutsättningar för gång- och cykelvägar/banor måste se-

dermera möjliggöras i detaljplan. Cykelvägar/banor i detaljplan bör i första hand ansluta till övriga gång- och cykelvägar/banor. Där det inte finns övriga cykelvägar/banor att ansluta till bör utformningen anpassas till en fortsättning i blandtrafik.

I detaljplanering kan cykelparkering med fördel planeras vid målpunkter. Omsorg bör läggas på utformning och placering, exempelvis nära entréer. Detta kan noggrannare beskrivas i detaljplanernas planbeskrivning.

För att bibehålla flexibilitet gällande placering och utformning i genomförandeskedet kan det, när förutsättningarna medger, vara lämpligt att endast reglera "Gata" eller "Park". Detta istället för att precisera placeringen genom att reglera "Gång- och cykelväg/bana". I det fallet är det dock viktigt att utrymme för gång- och cykelväg/bana säkerställs och att genomförande säkras genom exploateringsavtal eller liknande.

I detaljplaneringen enligt Plan och bygglagen (PBL) kan frågor om sträckning och principer för utformning av cykelvägnätet hanteras. Lastning och lossning bör inte ske över gång- och cykelväg/bana, plats för detta bör finnas på kvartersmark. Utfartsförbud bör finnas längs gator där cykeltrafiken prioriteras. Utfarter bör där det är möjligt istället samlas ihop till platser där cykeltrafiken kan förvänta sig korsande fordon.

Från detaljplan till genomförande

Genom att använda detaljplaneinstrumentet kan ansvarsfrågan för anläggningen tydliggöras. När det gäller längre stråk utanför bebyggelse behandlas stråken på en övergripande planeringsnivå. Kommunen förmedlar förslag till regionen och regionen i sin tur har ansvaret att definiera vilka stråk som bör utvecklas i länsplanen. Läs mer om detta under kapitlet Ansvar och roller.

I detaljplaneringskedet gällande cykelväg/bana inom tätorten där kommunen är väghållare bör gång- och cykelvägar/banor i första hand ha kommunalt huvudmannaskap för att säkerställa genomförande. Kommunen är i normalfallet huvudman för allmän platsmark. Om det finns särskilda skäl kan huvudmannaskapet i stället vara enskilt (4 kap 7§ PBL). De övergripande gång- och cykelstråken inom tätorterna blir långsiktigt säkrade om dem ingår i allmänplatsmark. Om allmän gång- respektive cykeltrafik ska ske på kvartersmark kan kommunen ange ett markreservat för "allmännyttiga ändamål" ett så kallat x-område (Arkitekt Järda Blix, 2018).

Med hjälp av exploateringsavtal kan cykelvägar/banor och cykelställ säkras i de fall de behövs. Det kan behövas när det är flera parter i en detaljplaneprocess, exempelvis när flera byggherrar och kommunen är inblandade. I och med ett exploateringsavtal säkerställs genomförandet av planen.

Det är i många fall i bygglovsskedet som detaljerna i ett exploateringsprojekt sätts. Det är i det skedet som det finns möjlighet att ställa krav, dock inte högre krav än vad lagstiftningen tillåter. I BFS 2011:6 står det att det ska finnas utrymme för cykel vid bostäder. I Svensk Standard finns det beskrivet hur många cyklar det ska finnas plats för, beroende på antalet bostäder. Dock finns det ingen information om hur stora dessa utrymmen ska vara.

I de tekniska egenskapskraven i Plan och bygglagen (SFS 2010:900) går det att läsa att byggnadsverk ska vara lämpligt för det avsedda ändamålet. Vad som är lämpligt kan därför med fördel regleras i andra styrdokument som detaljplaner och parkeringsnorm. En politisk avsiktsförklaring om hur kommunen vill utveckla exempelvis bostadsområden är viktigt. För att ställa krav på en viss avsättning av utrymme till cykelfrämjande åtgärder som cykelförråd och parkeringar i ett bygglovsskede behövs lokala riktlinjer.

Vid nybyggnation är det viktigt att det finns rätt dimension för cykelparkering. En parkeringsnorm är därför ett viktigt verktyg i detaljplanering för att främja hållbart resande. I en parkeringsnorm kan såväl parkeringstal för cykel som bil anges för olika typer av bostäder, verksamheter och så vidare. Minimumnorm för cykelparkering kan användas så att ett lägsta antal platser möjliggörs vid nybyggnation. Sandvikens kommun bör ta fram en parkeringsnorm som inkluderar cykel.

När riktlinjer, normer och policys tas fram i kommunen för cykelinfrastruktur blir detaljerna för planering och genomförande tydligare. Riktlinjer, normer och policys framhäver vikten av klimatsmarta val och kommunens hållbara utveckling. Det bidrar även till stöd för tjänstepersonerna gällande vägledning om vad som anses vara minimumkrav samt förstärkt underlag till byggnadsnämnden. Det är därför viktigt att kommunen fortsätter arbeta med tydliga riktlinjer, normer och policys för att främja hållbart resande i allmänhet och cykelinfrastruktur i synnerhet.



Cykelförråd. Foto: Mostphotos

Cykelparkering

Ställningstaganden

- Rutin för hantering av övergivna cyklar behöver upprättas.
- Sandvikens kommun bör arbeta för att se över möjligheten till cykelparkeringar parallellt med arbetet med parkeringsnorm.

Säker och bekväm cykelparkering

Cykelparkeringar i Sandvikens kommun bör vara attraktiva, säkra, trygga och tillgängliga för att främja cykeln som ett led i pendlandet. Cyklarna har blivit dyrare samt fått nya funktioner såsom elassistans. Planering för cykelparkeringsplatser bör tas i beaktande för alla olika typer av cyklar, trehjulingar och lastcyklar eftersom platsbehovet kommer öka. Det är viktigt att alla cyklar har en säker parkering eftersom cyklar är förhållandevis lätta att stjäla. Därför är det av stor vikt att se över parkeringsmöjligheterna för cyklister så de kan parkera säkert och bekvämt vid allmänna platser vid resandets hållplatser och knutpunkter, centrum, skolor, arenor och andra målpunkter i utbud och service. Det är även en fördel för cyklister om det finns tak över cykeln och samt möjlighet till att låsa cykeln i ramen.



Lastcykel. Foto: Leif Ingvarson/Mostphotos

Översiktsplan för Sandvikens kommun (2018) beskriver på sidan 148:

”För att främja cykeln som ett led i pendlandet, är det viktigt att parkeringarna också innefattar väderskyddade platser för cykeln. Ur ett ”hela resan”-perspektiv är det viktigt med cykelparkering i anslutning till kollektivtrafiklägen och denna bör vara väderskyddad.”



Skärmtak vid Sandvikens resecentrum.



Cykelgarage vid Katrineholms station. Foto: Jan-Erik Kaiser/Mostphotos

Runt om i Sverige utvecklas flera olika typer av cykelparkeringar såsom cykelgarage eller cykelbås/cykelboxar. Sådana lösningar har ökat med tiden, då allt fler cyklar blir dyrare och dyrare. Dessa placeras oftast där parkeringsbehovet är stort och vid strategiska målpunkter.

Sandvikens kommun behöver se över behovet av cykelparkeringar, luftpumpar, laddningsmöjligheter till elcyklar, restaurering eller förflyttning av parkeringsställ. Detta kan sammanställas i en översyn av parkeringar i kommunen eller liknande arbete som med fördel revideras med jämna mellanrum, allt eftersom behovet förändras. Service som luftpumpar kan göra cyklandet attraktivt i Sandvikens kommun. Att ha för lite luft i däcken är ett vanligt problem för en cyklist. Genom att tillhandahålla allmänna cykelpumpar utplacerade, inte bara i centrum utan även i andra stadsdelar kan ett enkelt hinder för valet av cykel förbigås.



Foto: Roland Magnusson/Mostphotos

Cykelparkeringar och cyklar kan utgöra ett hinder, speciellt för de med nedsatt synförmåga eller med rörelsehinder.

Därför är det viktigt att ta alla perspektiv i beaktande vid utplacering av nya parkeringsställ så det inte förhindrar framkomligheten. I strategiska dokument om arkitektur och gestaltning kan det med fördel ge förslag till cykelparkerings utformning.

Sandvikens kommun behöver klargöra hanteringen för övergivna cyklar. Cyklar brukar ofta bli övergivna vid parkeringsställ och i dagsläget finns det ingen tydlig rutin för hur övergivna cyklar ska hanteras.

Lånecyklar

Hyr-cykelsystem finns redan idag i större städer som Stockholm, Malmö och Göteborg. En form av hyrcykelsystem är så kallade fasta system där man låser fast sin cykel i ett fysiskt cykelställ. Det finns även lösningar med flytande system där cykeln är oberoende av ett cykelställ. Ett hyrcykelsystem underlättar för besökare och medborgare att cykla, utan att äga en cykel. Cykeln är absolut viktig för att utveckla turismen. Hyrcykelsystem vid de större bytespunkterna vid kollektivtrafik kan för besökare med flera vara en lösning för att ta sig till sin målpunkt. Drift och tillsyn är viktiga pusselbitar för ett fungerande system.

Det är vanligt att externa aktörer har hand om sådana hyrcykelsystem. Många hyrcykelsystem bygger på reklamfinansiering och innebär således inga kostnader för de städer där de finns och kostnaden för att låna en cykel kan hållas låg. I Malmö stad, har de utvecklat att entreprenören Clear Channel finansierar, äger och driver hyrcykelsystemet Malmö by bike i utbyte mot reklamtytor i Malmö stad (2020).



Cykeluthyrning. Foto: Bengt Hultqvist/Mostphotos

En cykelpool är också en typ av hyrcykelsystem för boende. Olika typer av cyklar kan ingå i en cykelpool beroende på syfte och behov. Lastcyklar brukar vara ett attraktivt alter-

nativ. Det är av stor vikt att etablera hållbara resvanor från början när ett område är nybyggt och därför är det viktigt att åtgärder som en cykelpool finns på plats redan då. För att en cykelpool ska fungera över tid krävs återkommande cykelservice, bra låsmöjligheter och ett enkelt bokningssystem. Hur många cyklar som är lämpligt beror på målgruppen, men ett riktmärke kan vara att erbjuda en lastcykel per 50 bostäder.

Jämställdhet inom cykelplanering

Ställningstagande

- När cykelsatsningar sker inom Sandvikens kommun bör kommunen uppmuntra alla för aktivt deltagande.
- Kvinnor och män ska ha samma rätt och möjlighet att vara aktiva medborgare och ha möjlighet att forma villkoren för beslutsfattandet.



Foto: Gabby Baldracco/Mostphotos

Jämställdhet är en viktig del av en hållbar och likvärdig samhällsplanering. Jämställdhet är ett begrepp som innebär att kvinnor och män ska ha lika rättigheter, skyldigheter och möjligheter inom alla väsentliga områden i livet. Att cykla är ett billigt och tillgängligt färdssätt som kan bidra till ett jämlikt och jämställt samhälle. Kvinnor och män ska ha samma rätt och möjlighet att vara aktiva medborgare och ha möjlighet att forma villkoren för beslutsfattandet.

Förutsättningar för jämställd cykelplanering

Vid genomförande av nya åtgärder kopplat till planering för Sandvikens kommuns cykelinfrastruktur bör kommunen möjliggöra och uppmuntra till ett aktivt deltagande där alla samhällsgrupper inkluderas.

Utifrån en analys från Jönköpings kommun om hur kvinnor och män cyklar i staden och hur de upplever trygghet så beskriver dem att kvinnor känner sig oftare otrygga i det offentliga rummet, särskilt i mörker (Boverket, 2020). Trygghetsaspekten är viktig när det gäller jämställd samhällsplanering. Därför kan exempelvis lokaliseringen och utformningen av en cykelväg eller cykelparkering spela roll för hur trygg miljön upplevs. Där desto fler människor rör sig kan platsen kännas tryggare. Möjligheterna att ta sig med cykel till olika aktiviteter skiljer sig åt. För dem som inte har bil underlättar och bidrar ett sammanhängande cykelvägnät till en ökad rörelsefrihet till arbete, bostad, skola etc. för alla. En god integration kräver att det finns goda möjligheter att transportera sig på flera olika sätt.

Det är viktigt att se ett hela-resan-perspektiv, på så sätt skapas förutsättningar för grundläggande strukturer för jämställdhetsintegreringen vid planeringen. Kvinnors och mäns syften med resor är olika (Boverket, 2020). Kvinnor reser i allmänhet kortare och till större del mer med cykel än män (Trivector, 2018). Tack vare elastiserade cyklar kan allt fler målgrupper cykla mer, längre och snabbare. Det finns de som redan cyklar idag som vill cykla längre än vanligt. Elastiserade cyklar kan påverka de som aldrig tänkt sig börja cykla, som nu vågar och vill cykla, tack vare elcyklar.

Beteendepåverkan

Ställningstagande

- Sandvikens kommun bör fortsatt arbeta med beteendepåverkande frågor såsom information om infrastrukturåtgärder, prova-på kampanjer och sporrande insatser för ett ökat cyklande. Detta kan genomföras tillsammans med andra aktörer.
- Sandvikens kommun erbjuder sina anställda förmåncyklar. Fortsatta insatser bör göras för att få kommunanställda att cykla mer.
- Sandvikens kommun arbetar kontaktskapande och deltar på evenemang för kunskapsinhämtning kring hållbart resande.

För ett ökat cyklande, förbättrat klimat och förbättrad folkhälsa behövs förändring vad gäller attityder och beteenden angående cykling. Insatser för att öka cyklandet kan ge sig uttryck på en mängd olika sätt.

Utöver fysiska åtgärder kan beteendepåverkan ha en betydande effekt. Beteendepåverkan beskrivs ofta som mjuka åtgärder, så kallad Mobility Management i förhållande till de fysiska åtgärderna i trafikmiljön. Mobility Management innefattar sådant som motiverar till att välja cykeln och uppmuntrar till att förändra vanor. Det kan vara prova-på kampanjer, informationsåtgärder och sporrande insatser för cyklister.

Nudging är också en form av beteendepåverkan som syftar till att göra det lätt att välja ett alternativ framför ett annat. Med en reseplanerare kan till exempel valet styras mot att välja cykeln som resesätt framför bilen och göra det lätt att välja rätt.

Förhoppningen med beteendepåverkan är att skapa nya normer och göra det enkelt att välja ett hållbart transportsätt.

Vems ansvar? Vem gör vad?

Påverkan för olika samhällsgrupper görs av en rad aktörer som är viktiga för arbetet med att främja cyklande. Arbetsplatser har en viktig roll för att påverka de anställdas resvanor. Detta gäller kommunen som arbetsgivare såväl som den privata sektorn. Arbetsgivare har mycket att vinna på genom att anställda tar sig till och från jobbet med cykeln. Hälsan ökar, behovet av parkeringar minskar och företaget/organisationen blir mer klimatvänligt. Det finns även en mängd privata och ideella organisationer som gör stora insatser för beteendepåverkan.



Varutransport via cykel. Foto: Gamma-Man/Mostphotos

I Sverige finns det allt fler företag och organisationer som tar efter det hållbara transportsättet och använder sig av lastcyklar som transportslag. Det finns många goda exempel där cykeln bidrar till att utveckla centrumhandel, turism och även industri. Exempelvis matleveranser och enklare pakettransporter. Resvanor kan ändras genom att tillgodose lastcyklar med elassistans som ett smidigt och miljövänligt alternativ. Alla har ett ansvar för att arbeta för en hållbar framtid där cykelresor inkluderas mer.

De kommunala verksamheterna i Sandvikens kommun såsom skola, kultur och fritid satsar på hållbara resor på olika sätt. Fritidsbanken i Sandviken lånar ut cyklar till invånarna, biblioteket använder lådcykel i sin verksamhet och skolorna tillsammans med andra aktörer inkluderar lärande och utbildning inom cykel och trafiksäkerhet. Exempel som dessa behöver bli fler och fortsätta utvecklas för att cykeln ska vara en naturlig del i all verksamhet.

Region Gävleborg driver ett antal projekt för cykling som inkluderar Sandvikens kommuns företagare och medborgare som deltagare i projekten. Dessa projekt är som till exempel gå och cykla till skolan, cykelvänlig arbetsplats, säkra cykelvägar och vintercykelisten.

Kommunen som föregångare

Kommunanställda är en viktig inspiratör till att gå över till ett hållbart resande. Därför är det viktigt att så stor del av arbetsresorna som möjligt sker med cykel i första hand när det är möjligt. Genom att kommunanställda cyklar synliggörs också ett ställningstagande till medborgare om vilken inställning kommunen har till cykling. Det ger också konkret exempel på att det går att välja cykeln i många fall. Den kommunala resepolitiken är tydlig med att cykeln är det första alternativet när resor behöver ske i tjänsten. Det är även viktigt att kommunen som arbetsgivare arbetar för att öka andelen cykelresor till och från jobbet för anställda. Sandvikens kommun erbjuder därför sina anställda förmåncyklar och arbetar med kampanjer för att främja cykelanvändandet.

Kommunens fortsatta arbete

I kommunens uppdrag att arbeta för ökat hållbart resande ingår inte bara fysisk planering av infrastrukturen utan även beteendepåverkansåtgärder. Sandvikens kommun ska fortsättningsvis vara drivande i arbetet med beteendepåverkan för hållbart resande. Sandvikens kommun arbetar med cykel-främjande frågor tillsammans med skolor, fritidsorganisationer och andra aktörer. I det arbetet finns målet att öka kunskapen och intresset för cykling hos alla, unga som vuxna.

För att synliggöra cyklandet, prioritera cyklister och lyfta positiva exempel behöver Sandvikens kommun vara tydlig i sin marknadsföring. När förbättringar i infrastrukturen för



Fritidsbanken lånar ut cyklar gratis.



Barn som cyklar under en aktivitet i samband med Europeiska mobilitetsveckan genomförd på en skola i Sandvikens kommun.

cykel genomförs är det viktigt att det syns för att tydliggöra satsningen och arbeta för ett ökat användande. Förändring av ett beteende till ett mer hållbart resande tar tid och är utmanande, därför är det viktigt att uppdatera och sporra medborgarna. Det är viktigt att hålla ett gott medborgarfokus hela vägen från start, till plan, till färdigställande samt efter den tid cykelåtgärden är genomförd.

Under Europeiska mobilitetsveckan och liknande evenemang finns det möjlighet att ha ett ökat fokus vad gäller cykling, det handlar också om att öka ett hållbart resande. Vilka beteendepåverkande insatser som genomförs avgörs utifrån målgrupp och fokus. Arbete med beteendepåverkan börjar med en identifiering av problemet och analys av sammanhanget innan insatsen utarbetas och genomförs. Utvärdering av arbetet och eventuell förstudie är viktiga delar för att arbetet i fortsättningen ska ge så goda resultat som möjligt i kommunen.

Sandvikens kommun bör fortsätta vara aktiv i kampanjer och kunskapsinhämtande från andra aktörer som Region Gävleborg, organisationer som NTF, cykelfrämjandet och övriga ideella satsningar.

Trafiksäkerhet

Ställningstagande

- Sandvikens kommun ska fortsätta arbeta med trygghets- och trafiksäkerhetsarbete.
- Där det är möjligt eftersträvas separering från trafik för att förbättra cyklistens trafiksäkerhet och hälsa.
- Hastighetssäkring bör övervägas och prioriteras utifrån där cykel- och trafikflödet är stort.
- Sandvikens kommun ska fortsätta arbeta med säkra skolvägar, där barnperspektivet är huvudfokus.

Trafiksäkerheten är avgörande för hur många som skadas och avlider i trafiken varje år. Cyklister är en grupp oskyddade trafikanter som kan lida av allvarliga skador om trafiksäkerheten är bristfällig. Störst risker för allvarliga skador finns vid mötespunkter mellan fordonstrafik och cyklister men även underlag, kantsten, sikt och väghållning påverkar trafiksäkerheten.

Vissa trafiksituationer kan kännas otrygga och då kan individen koppla det till dålig trafiksäkerhet. Trygghet är upplevd känsla och stämmer inte alltid överens med den faktiska säkerheten. En situation kan kännas otrygg men samtidigt vara säker och även det motsatta. En viss osäkerhet i trafiksituationer kan dock vara nödvändig för att uppmärksamma en trafiksituation som kräver vaksamhet.

Belysning

Belysning är viktigt för både trygghet och säkerhet på cykelvägar i kommunen. Belysningen är även ett viktigt arkitektoniskt gestaltungsmedel som skapar rumslighet, atmosfär och påverkar orienterbarheten som bör anpassas efter platsernas olika behov. Ur trafiksäkerhetssynpunkt är det viktigt att cyklisten kan upptäcka hinder på vägen såsom isfläckar, stenar, gropar och andra trafikanter. Vid korsningar, kurvor och andra möjligt osäkra punkter är det extra viktigt att belysningen är god för att säkerställa säkerhet och trygghet.

Vid mycket växtlighet eller där det på annat sätt är skymd sikt och svårt att få en överblick över omgivningen är det viktigt att belysningen är tydlig. Belysning kan bidra till förbättrad trygghet och öka användningen av cykelvägar större del av dygnet och större del av året.

Separerade och friliggande cykelvägar

Separation från trafik är den främsta säkerhetsaspekten för cyklister framförallt när det gäller snabb och tung trafik.



Sandviken Energi inventerar belysningsstolpar. Foto: Sofia Wike

Separering mellan cyklister och bilister minskar risken för upphinnande olyckor där fordon kör in i cyklisten bakifrån. Risken att någon kommer på fel del av vägområdet minskar också. Partiklar och avgaser ger utsläpp som kan bli höga lokalt, i direkt anslutning till högtrafikerade vägar. Om cykelvägar är friliggande och befinner sig en bra bit från större vägar med höga flöden kan cyklisten undvika en försämrad luftkvalitet.

Även bullernivåerna minskar med ett ökat avstånd mellan cyklist och bilist, särskilt om det kombineras bullerpåverkande åtgärder som bullerplank. Det kan av dessa olika anledningar ofta upplevas mer trivsamt och mindre stressande att cykla på separerade eller friliggande cykelvägar.

Trafikregler och efterföljande av dessa

Cyklister har som alla som färdas på väg, vare sig det är på vägbanan eller cykelbanan skyldighet att följa gällande trafikregler. I många fall gäller samma regler för cyklister som bilister gällande till exempel stopplikt och enkelriktat. Kunskapen om trafikregler som cyklist varierar mycket bland annat beroende på att en stor andel cyklister inte har någon körkortsutbildning. Syftet med att säkerställa att trafikreglerna följs är att öka säkerheten och minska antalet skadade i trafiken. Detta sammantaget kräver att trafikregler i cykelinfrastrukturen är tydliga och enkla att förstå. Det bör vara tydligt vad som gäller även med en begränsad kunskap om regelverket.

Tydlighet i trafiken skapas med hjälp av skyltning och dess fysiska utformning bland annat genom vägmålning. Det ska vara så enkelt som möjligt att göra rätt. Nivåskillnader, avgränsning mellan trafikslag och hastighetssäkrande åtgärder är sådant som också bidrar till att regelverket för samtliga trafikslag efterföljs. Eftersom möten mellan fordonstrafik och cykel är de punkter där störst risk för olyckor finns är det extra viktigt att trafikregler efterföljs på dessa platser. Trafikreglerna bör därför tydliggöras så framkomligheten underlättas men också så säkerheten tryggas.

Säkerhet vid korsningspunkter

Korsningspunkter är en av de platser där olyckor mellan cyklister och fordonstrafik oftast inträffar.

Ett sätt att skapa säkrare gång- och cykelpassager är genom hastighetssäkring. Hastighetssäkring kan vara i någon form av hinder som sänker möjligheten att köra fortare än en den bestämda hastigheten. Vanligast är att hastighetsäkrade åtgärder utformas så hastigheten blir lägre än 30 kilometer i timmen. Det finns en mängd olika lösningar, vilket kan bestå av gupp eller avsmalning av körfältet. Vilka åtgärder som bör väljas måste utredas efter platsens förutsättningar, behov och vilka trafikslag som ska passera hastighetssäkringen.

Ett farthinder kan bli ett arbetsmiljöproblem för exempelvis busschaufförer och renhållningsförare med tyngre fordon. Om en väg måste hastighetssäkras för gång- och cykeltrafik där tyngre fordon passerar, behöver farthindret anpassas så att risken för rygg- och nackskador hos chauffören minskar och samtidigt är en effektiv fartdämpning för bilister. Många passager för cykel i Sandvikens kommun är säkrade med refug i mitten av körfältet. Hastighetssäkring bör övervägas främst nära målpunkter, där cykelpotentialen är stor, trafikflödet är stort och hastigheten riskerar vara hög.

Säkra skolvägar

Vägen till skolan är viktigt för att barn ska ha möjlighet att självständigt ta sig på ett säkert sätt till skolan. För att vägen ska vara säker för barn ställs högre krav på separering mellan trafikslag och säkra passager. Trafiksäkerheten kring skolor är prioriterad av Sandvikens kommun och fortsatta insatser för

att öka säkerheten tillsammans med skolor pågår. Det är viktigt att trafiksäkerhetsarbetet kring skolor sker tillsammans med skolan och eleverna själva för att få ett tydligt barnperspektiv. Barnens egna erfarenheter ska tas till vara när arbete med trafiksäkerhet sker. Detta kan genomföras utifrån en barnkonsekvensanalys.

Stor del av trafiken kring skolor kommer från föräldrar som hämtar och lämnar barn. Föräldrar uppfattar ofta barnens miljö som farligare än vad barnen gör och det är föräldrarna själva som bidrar till att det är mycket trafik. Föräldrarnas skjutsande har en avgörande inverkan på barnets möjlighet att skapa en relation till sin närmiljö. Här handlar det vanligtvis om att skjutsandet med bil begränsar barnets möjligheter till att vara självständig och lära sig mer om de trafikregler som finns i trafiken längs med vägen till skolan. För att trafikmängden ska minska kring skolorna är det viktigt att de som har möjlighet börjar cykla och gå till skolan än att bli skjutsade. För att gynna cyklandet bör miljön närmast skolan vara så bilfri som möjligt.

För att få fler säkra skolvägar kan en del strategiska åtgärder genomföras. Exempelvis kan skolorna informera vilken väg som är säker för barn som går och cyklar, vilka platser barn kan hämtas och lämnas på samt föra en dialog med föräldrar om fördelarna med att cykla och gå till skolan.



Pappa och dotter cyklar till och från skola. Foto: Gamma-Man/Mostphotos

Framkomlighet och tillgänglighet

Ställningstagande

- Sandvikens kommun ska ha ett restriktivt förhållningssätt till fysiska hinder på gång- och cykelvägar. Riktlinjer för prioritering, utformning och placering av hinder bör tas fram.

Med framkomlighet avses hur lätt det är att ta sig fram i ett trafiknät och beror bland annat på gatans utformning, mängden trafik och hinder av olika slag som farthinder. Oftast mäts framkomlighet som hastighet eller restid. Dålig framkomlighet kan leda till dålig tillgänglighet. Övergångsställen och cykelöverfarter är inte en lämplig åtgärd för att öka trafiksäkerheten, utan en framkomlighetsåtgärd. Utformningen av miljön är därför viktig för cyklistens tillgänglighet.

Hinder på gång- och cykelvägar

Betongfundament, blomlådor och bommar kan vara ett sätt att hindra bilister att köra på gång- och cykelvägar. Merparten av de bilister som kör på gång- och cykelvägar är boende inom närområdet eller personer som har målpunkter i området. Hinder på en gång- och cykelväg kan vara ett sätt för att bibehålla cyklistens säkerhet och trygghet utan biltrafik, men hindret i sig kan förhindra framkomligheten och vara en fara för cyklisten. Hindret försvårar även för väghållningen av drift och underhåll på gång- och cykelvägar.

Enstaka hinder längs med vägen kan för individen vara enkelt avklarat. När samma hinder upprepas vid ett antal tillfällen under en cykeltur kan hindren tillsammans bli oöverstigligen. Allt för många hinder riskerar i längden att påverka benägenheten att välja cykel som resesätt. I de fall hinder ska placeras ut bör det övervägas om det kan ske till fördel för de oskyddade trafikanterna. Utformningen ska då göras på ett sätt som inte begränsar framkomligheten och säkerheten för cyklisterna mer än nödvändigt.

Olovlig motorfordonstrafik på gång- och cykelvägar är först och främst en polisiär fråga. Sandvikens kommun ska ha ett restriktivt förhållningssätt till hinder. Detta eftersom hinder på gång- och cykelbanor kan försvåra framkomligheten och tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning, fotgängare med barnvagn och cyklisterna med cykelkärra, samt orsaka olyckor. Om hinder bedöms nödvändiga är det viktigt att det finns riktlinjer kring utformning, hur och när de ska användas. Sandvikens kommun bör ta fram dessa riktlinjer.



Betongfundament på cykelväg.



Bommar på cykelväg.

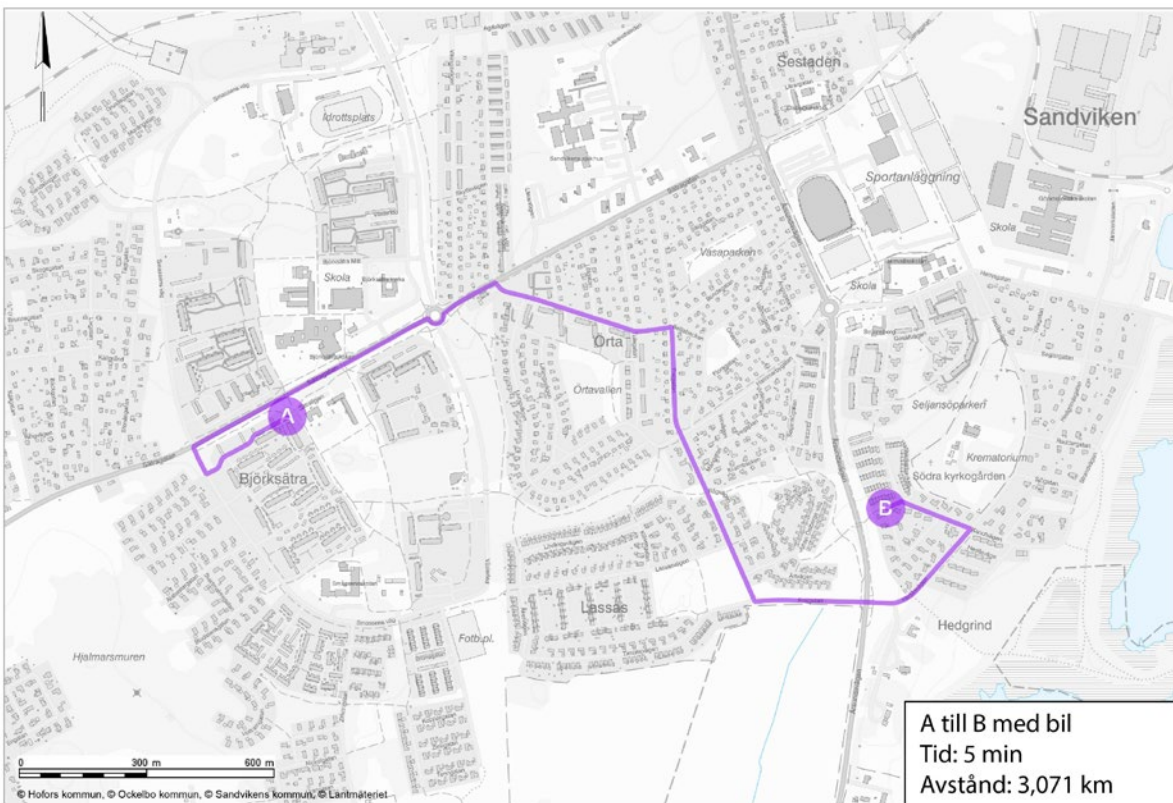
Tillgänglighet och framkomlighet vid passager och överfarter

Korsningar utgör ofta en barriäreffekt, vid för långa väntetider upplevs passager svårtillgängliga och som en barriär. Kantstenar vid korsningar kan också utgöra ett avgörande hinder för cyklisterna. Dessa aspekter är viktiga att beakta i planeringen för att hela resan med ett sammanhängande cykelvägnät ska fungera. Passager eller överfarter bör vara en naturligt infogad del av gång- och cykelstråket som helhet, det ska locka till att cykla just där.

Vägvisning

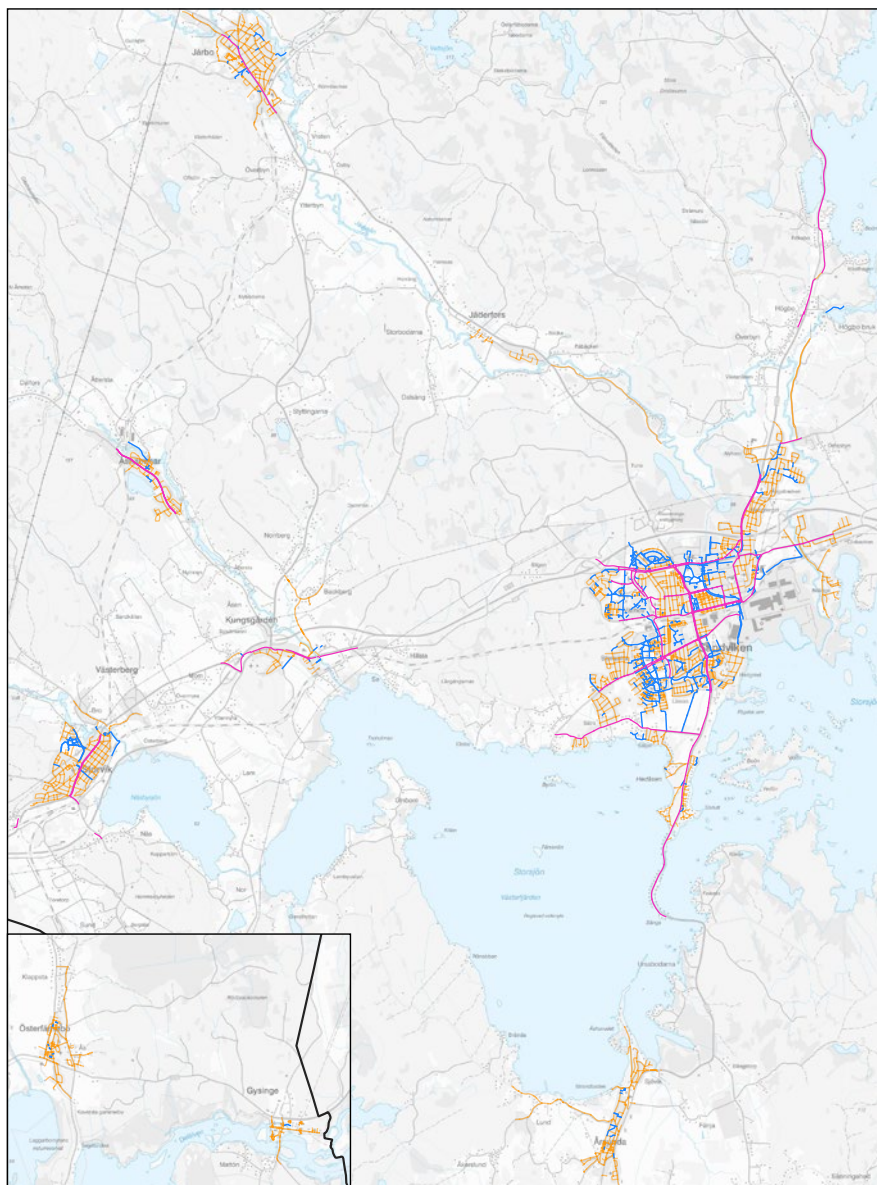
Vägvisning av cykelvägnätet är viktigt för att skapa god orienterbarhet, särskilt för besökare. Avbrott i vägvisning skapar förvirring, det är därför viktigt att vägvisningen är kontinuerlig. Sandvikens kommun bör arbeta med vägledande principer kring hur och till vilka målpunkter vägvisning ska ske. Vägvisning på cykelvägar kan inkludera längd eller tid till målpunkterna för att attrahera personer att välja cykel före bil. På bilderna på nästa sida finns ett exempel där avståndet är mycket kortare med cykel jämfört med bil.

EXEMPEL SOM VISAR ATT STRÄCKAN MELLAN A TILL B ÄR MYCKET KORTARE MED CYKEL JÄMFÖRT MED BIL



Cykelvägnätets uppdelning efter funktion och utformning

CYKELVÄGNÄTET I SANDVIKENS KOMMUN



Teckenförklaring

- Huvudcykelstråk
- Lokalcykelstråk
- Cykel i blandtrafik

CYKELPLAN, SANDVIKENS KOMMUN

0 5 10 km

Huvudcykelstråket

Huvudstråket utgör stommen i cykelnätet liksom huvudgator utgör stommen i biltrafiknätet. Huvudstråket förväntas klara hög belastning av cyklister, vara lättorienterat och ett sammanhållet nät som ger god färdhastighet med hög komfort genom tätorterna, till och från centrala målpunkter och till stadsdelar inom tätorten. Det är viktigt att huvudcykelnätet är kontinuerligt och har en bra framkomlighet i korsningar, där planskilda passager, cykelöverfarter och cykelpassager bör prioriteras. Huvudcykelnätet ska utformas så att sikten är god, bredden bör vara minst 3 meter.

Lokalcykelstråk

I det lokala cykelstråket sker mestadels korta cykelturer inom närområdet och binder samman cykelvägarna inom tätorterna och kompletterar huvudstråket. Lokalstråket utgörs i huvudsak av cykelvägar intill lokalgator med lägre hastighet. På lokalstråken bör bredden på gång- och cykelvägar vara minst 2,5 meter.

Cykel i blandtrafik

De flesta vägar är lågtrafikerade och lämpar sig väl för cykling i blandtrafik. Blandtrafikgator med låga trafikflöden med 30 kilometer i timmen eller gångfart kan nyttjas som alternativ cykelväg där det inte finns cykelväg längs med gatan. Detta bidrar även till ett sammanhängande cykelnät där det är svårt att ianspråkta mark, som inom bostadsområden.



Snöröjning på gång- och cykelväg i Sandviken. Foto: Sofia Wike

Drift- och underhåll

Drift- och underhållsåtgärder är viktiga faktorer i en fungerande cykelinfrastruktur, det bidrar till ökad trafiksäkerhet då många olyckor kan förhindras genom att brister åtgärdas i tid. Tidiga underhållsåtgärder ger också en signal om att cyklister är ett prioriterat trafikslag. Underhållet av vägar sker med målet att olyckor minimeras och förebyggs. Vid drift och underhåll av gång- och cykelvägar, bör huvudcykelstråket i första hand prioriteras där det är möjligt. Prioriteringen av huvudcykelstråket gynnar arbetspendlingen i Sandvikens kommun och gynnar ökat cyklande året runt.

Väghållning och beläggning

Cyklister är mer beroende av en väg fri från snö då det är ett större hinder än för en bilist. Cykelvägarna plogas därför med högre prioritet än övriga vägar. Målet med vinterunderhållet är att cyklister tryggt och säkert ska kunna ta sig fram även under vintersäsongen. En god upptagning av sand och grus på våren och att väghållningen vintertid är prioriterad på cykelvägar skapar goda förutsättningar för ökat cyklande. På hösten sker lövupptagning för att minska risk för halka på blöta löv.

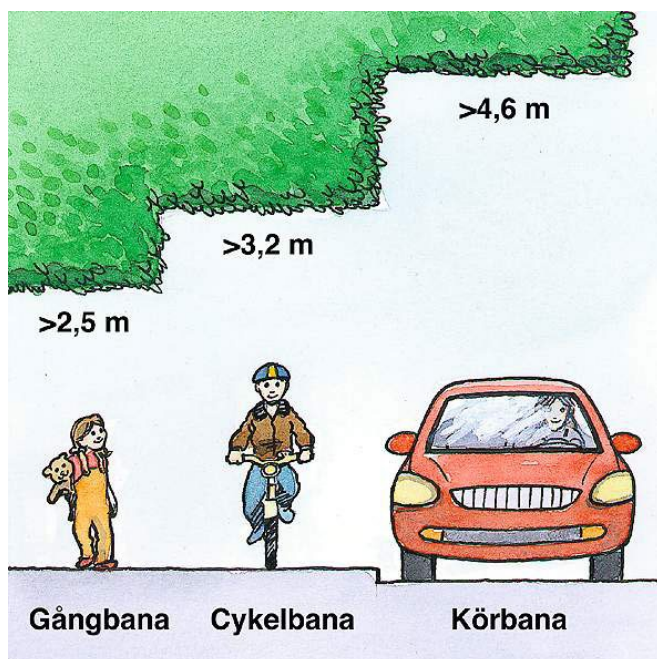
Vid prioritering av beläggningsåtgärder bör de cykelvägar som ingår i huvudcykelstråket ses över först, därefter lokalstråket. Skicket på cykelvägarna vägs där samman med användning och potential i cykelvägnätet när avgörande om vilka cykelvägar som ska läggas om tas.

Sikt

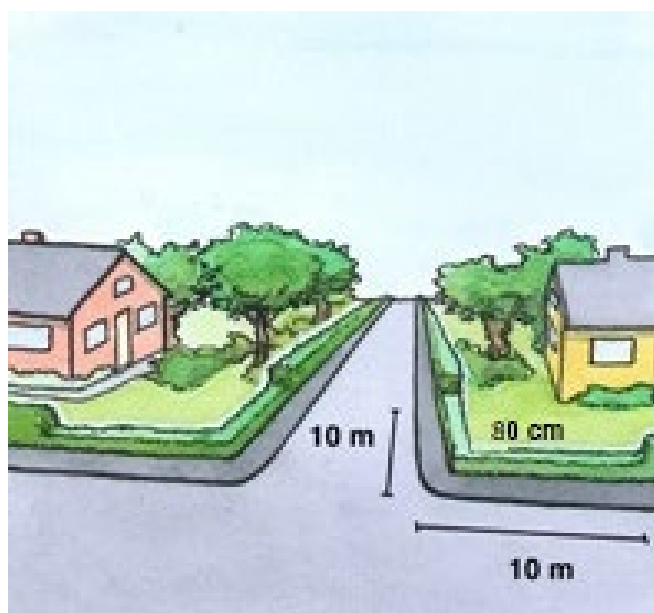
Sikten i korsningar får inte skymmas av växtlighet eller andra hinder. Siktförhållandena är viktiga för att hinna se mötande fordonstrafik och för att förare ska uppmärksamma cyklister i tid. Sandvikens kommun ska arbeta aktivt för att se till att det är god sikt vid korsningar genom lågt hållen växtlighet enligt de riktlinjer kommunen tagit fram.

Cykelvägar ska vara fria från växtlighet både vad gäller höjd och siktförhållanden. Den fria höjden över cykelväg är minst 3,2 meter. Vid en cykelväg nära hörntomter ska växtlighetens höjd inte överstiga med än 80 centimeter. Sikttriangeln ska vara minst 10 meter åt vardera hållet, för att bibehålla god sikt. Det är varje enskild markägares och väghållares ansvar att sköta växtlighet enligt riktlinjer för att inte utgöra hinder eller fara enligt Plan- och bygglagen (2010:900) 8 kap. 15 §.

Västra Gästriklands samhällsbyggnadsförvaltning ansvarar för att föra dialog med väghållare och fastighetsägare gällande växtligheten i de fall skötseln inte sköts enligt riktlinjer och för att arbeta förebyggande med information och liknande åtgärder. Information om riktlinjer uppmärksammas via hemsida och samhällsbyggnadsförvaltningens övriga informationskanaler under lämpliga tider på året.



Riktlinjer gällande den fria höjden över cykelbana.



Riktlinjer gällande växtlighetens höjd vid hörntomter.

Vägarbeten

Vid vägarbeten eller avstängda vägar riskeras säkerheten för de oskyddade trafikanterna att försämrats. Dessutom påverkas cyklister i större utsträckning av omledningar. Vid vägarbeten där tillfälliga avstängningar sker för gång- och cykeltrafik ska hänvisnings- och varningsskyltar finnas så de oskyddade trafikanterna leds om det avspärrade området på ett säkert vis. Det ska vara tydligt hur det som cyklist är möjligt att ta sig fram och vägen ska inte ledas om eller försvåras mer än nödvändigt. Entreprenören som utför avstängningen är den som är ansvarig för att detta sker. Vägarbeten ska därmed genomföras enligt de riktlinjer som finns i "Gatuarbete i tätort" framtagen av Sveriges Kommuner och Regioner (2019).



Varning för vägarbete.

Prioriteringar på statlig väg

Trafikverket är väghållare mellan- och i de flesta tätorterna i Sandvikens kommun. Det innebär att det är Trafikverket som bygger och underhåller gång- och cykelvägar längs det statliga vägnätet. Beslutet om vilka cykelvägar som ska byggas tas i länstransportplanen och upprättas av Region Gävleborg. Kommunen föreslår prioriteringar till länstransportplanen om vilka cykelvägar som är mest angelägna att bygga.

Flera av Sandvikens kommundelar ligger på ett lämpligt avstånd för att arbets- och studiependla med cykel. Den undermåliga kollektivtrafiken i vissa av dessa stråk gör det svårt att främja ett hållbart resande.

Sandvikens kommun har under flera år lyft och prioriterat de viktiga gång- och cykelvägslänkar som saknas för att få ett sammanhållet nät in till tätorternas studie- och arbetsplatser samt pendlarparkeringar och resecentrum.

Prioriteringsordningen i kartan är i en skala 1 (röd), 2 (gul), 3 (grön) där 1 har högsta prioritet. Prioriteringen har gjorts utifrån tidigare ställningstaganden till länsplanen, där en trafiksäkerhetshöjning är nödvändig, där arbets- och studiependling förekommer, saknad länk i cykelvägnätet eller att den bedöms främja cykling i grupper där cyklandet är högt önskat av medborgare.

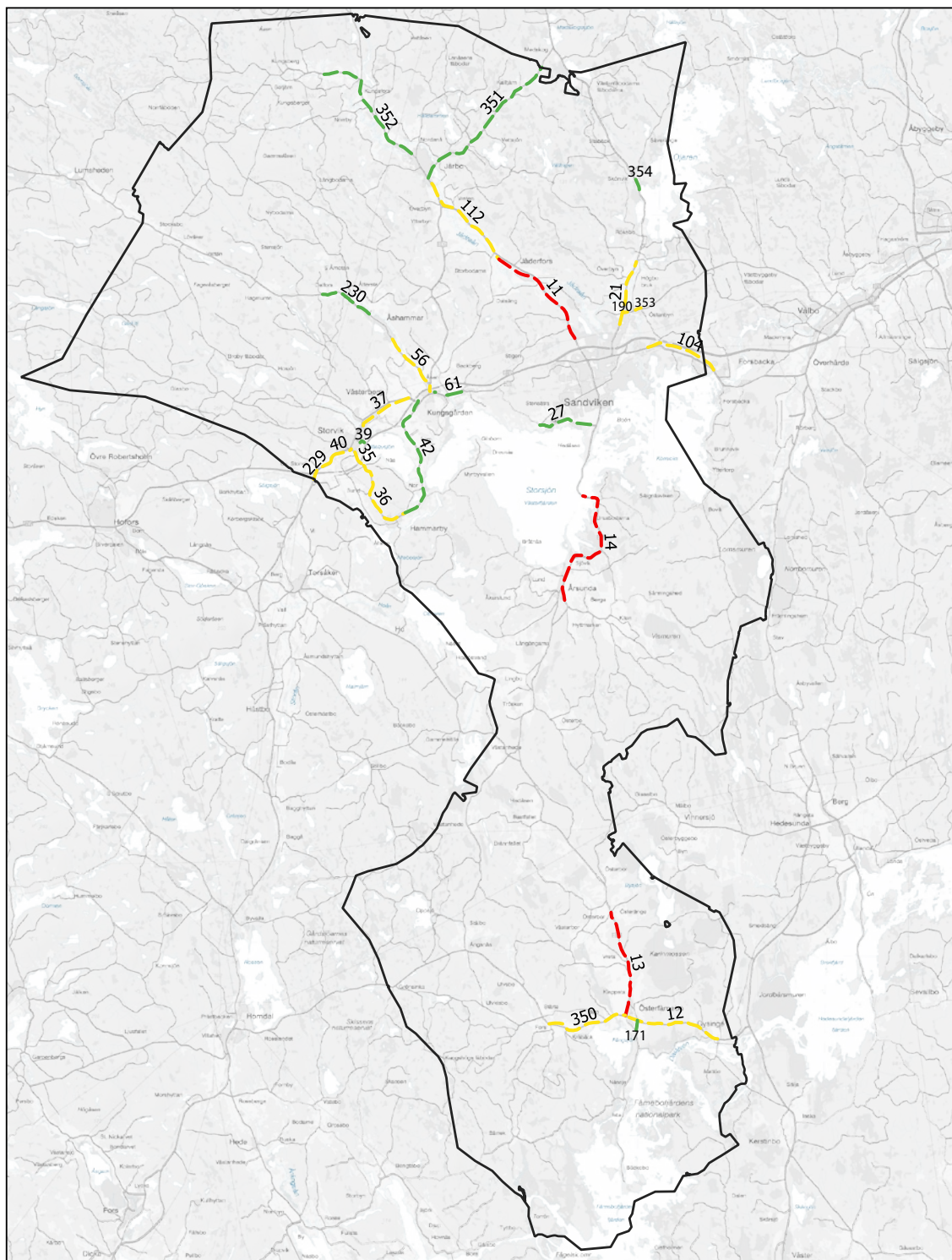
Sandvikens kommuns högsta prioritet till länstransportplanen är:

Gång – och cykelväg Jäderfors – Sandviken väg 541
Jäderfors samhälle ligger ca sex-sju kilometer från Sandvikens tätort. Många boende i Jäderfors vill arbetspendla med cykel in till centralorten. Arbetspendling med cykel sammanfaller i tid med dem som pendlar med bil vilket medför att väg 541 vid dessa tidpunkter är hårt trafikbelastad. Med den planerade avfarten från E16 till Sandviken gör att Tu-naområdet förtätas med bostäder och arbetsplatser, vilket på sikt kan göra att Jäderfors växer ihop med Sandviken.

Gång- och cykelväg Bångs – Årsunda väg 272
Trafikverket har under 2009-2010 utfört gång- och cykelväg från Hedåsen till Bångs utmed väg 272. För att binda samman cykelvägnätet med Årsunda bör en fortsättning söderut komma till utförande. Gång- och cykelvägen har stor betydelse för arbetspendling och det rörliga friluftslivet i Sandviken. Fler av sommarstugorna utefter sträckan konverteras till åretruntbostäder vilket ger ett ökad efterfrågan på bättre kommunikation.

Gång- och cykelväg i Österfärnebo tätort väg 272
Skolbarn och andra boende i den långsträckta tätorten Österfärnebo har behov av en gång- och cykelväg från Västerborvägens anslutning i norr till Österfärnebo Kyrka i söder.

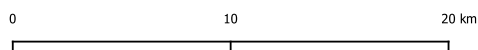
PRIORITERING AV NYA CYKELVÄGAR PÅ STATLIG VÄG



CYKELPLAN, SANDVIKENS KOMMUN

Teckenförklaring

- Prio 1 Statlig väg
- Prio 2 Statlig väg
- Prio 3 Statlig väg



Prioritering i åtgärdsplanen

För att öka andelen cyklister krävs en mängd olika åtgärder där cyklisters behov och förutsättningar sätts i fokus. Därför har Sandvikens kommun tagit fram över 100 cykelinfrastrukturåtgärder på det kommunala vägnätet. Detta redovisas i en åtgärdsplan som är en bilaga till cykelplanen.

I åtgärdsplanen redovisas kartor och tillhörande åtgärdslista. Varje åtgärd har en prioritering och ID-nummer finns också i åtgärdslistan som innehåller mer information om vilken typ av omfattning åtgärden har, vad det är för typ av åtgärd och i vilket stråk åtgärden är inom.

Tillsammans med nulägesanalysen och behovsanalysen med svar från undersökningar och enkäter har alla kriterier har sammanvägts. Prioritetsordningen har föregåtts av platsbesök och analys av framtaget material och tidigare framtagna analyser. En helhetssyn av nuläget och behoven skapade en välgrundad prioritering om var åtgärder är lämpliga. Detta har mynnat ut i en prioritetsordning i tre kategorier där prioritet 1 (röd) är det som bör åtgärdas först följt av prioritet 2 (gul) och 3 (grön) som bör prioriteras på längre sikt.

Vid ombyggnationer eller när behoven i trafikmiljön förändras bör åtgärderna i åtgärdsplanen beaktas. Detta kan medföra att åtgärder med en lägre prioritet görs före andra.

Det är viktigt att ha ett helhetsperspektiv vid trafikplanering. Prioriteringsordningen kan därför ses som en vägledning.

Alla åtgärder som finns med i åtgärdsplanen har prioriterats utifrån flera kriterier. Stor vikt har lagts vid målet om ett sammanhållet cykelvägnät med extra fokus på målpunkter där barn rör sig i större utsträckning.

Nedanstående kriterier är exempel på sådant som legat till grund för prioriteringen (utan inbördes rangordning):

- Målpunkter med störst vikt där barn rör sig
- Synpunkter från medborgare
- Politiska ställningstaganden
- Olycksstatistik
- Strategiska ställningstaganden från översiktsplan och detaljplaner
- Brutna länkar och hinder

Alla åtgärder finns även att se på karta på sandviken.se via kartportalen. Kartan uppdateras vart efter som åtgärderna genomförs. Detta kan bidra till ökad transparens och uppdatering om vad som pågår i kommunen samt väcker medborgarnas intresse för den planering som sker inom cykling. I kartan finns det möjlighet att tända och släcka lager som till exempel prioriteringsordning för cykelvägar, passager och klassificering av cykelnätet.

Källförteckning

Arkitekt Järda Blix. (2018). Att säkra goda förutsättningar för gång och cykling som del av vardagslivet: Kunskapsunderlag till betänkande om transportplaner inom utredningen Samordning för bostadsbyggande. Växjö: Arkitekt Järda Blix. Från: <http://www.sou.gov.se/wp-content/uploads/2018/04/F%C3%B6ruts%C3%A4ttningar-f%C3%B6r-g%C3%A5ng-och-cykling.pdf>

BFS 2011:6. Föreskrifter och allmänna råd. Avsnitt 3:23. Hämtad 1 oktober, 2020, från Boverket: <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/regler-om-byggande/boverkets-byggregler/bostadsutformning/utformningsstandard/>

Boverket (2020). Cykling för alla i Jönköping. Hämtad 11 november, 2020, från Boverket: <https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/stadsutveckling/planering-for-okad-och-saker-cykling/samverkansformer/cykling-for-alla-i-jonkoping/>

Cykelfrämjandet. (2019). Kommunvelometern (Fördjupad kommunrapport – Sandviken). Stockholm: Cykelfrämjandet. Från: https://cykelframjandet.se/wpcontent/uploads/2019/05/sandviken_kommun.pdf

Cykelfrämjandet. (2020). Cyklistvelometern (Fördjupad kommunrapport – Sandviken). Stockholm: Cykelfrämjandet. Från: https://cykelframjandet.se/wp-content/uploads/2020/07/sandvikens_kommun_cyklistvelometern_2020.pdf

Infrastrukturdepartementet. (2020). Regeringen höjer ambitionsnivån i trafiksäkerhetsarbetet. Hämtad 20 augusti, 2020, från Regeringskansliet: <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2020/02/regeringen-hojer-ambitionsnivan-i-trafiksakerhetsarbetet/>

Malmö stad. (2020). Hyrcykel. Hämtad 15 september, 2020, från Malmö stad, Från: <https://malmo.se/Service/Var-stad-och-var-omgivning/Trafik/For-dig-som-cyklar/Hyrcykel.html>

Sandvikens kommun. (2018). Översiktsplan för Sandvikens kommun 2030 (KS2017/663). Sandviken: Sandvikens kommun. Från: <https://sandviken.se/download/18.e1a8c481681e245c061cfa5/1546865357431/Oversiktsplan-for-Sandviken-2030.pdf>

SFS 2010:900. Plan och bygglagen. Hämtad 1 oktober, 2020, från Sveriges Riksdag: https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/plan--och-bygglag-2010900_sfs-2010-900

Sveriges kommuner och regioner (2019) Gatuarbete i tätort: handbok till stöd för planering och genomförande. Från: <https://skr.se/tjanster/merfranskr/rapporterochskrifter/publikationer/gatuarbeteitatort.29637.html>

Transportstyrelsen. (2020). Utredning behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon: Delrapport ett - redovisning av dagens regelverk. Hämtad 11 december, 2020. Från: <https://transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer/vag/tsv-2019-5394-delrapport-1-redovisning-av-dagens-regelverk.pdf>

Trafikverket, Sveriges kommuner och landsting (2010) GCM- Handbok. Hämtad 28 december, 2019. Från: https://www.trafikverket.se/contentassets/2f3d3b73236441d9a0ba74559875d95f/gcm_handbok.pdf



sandviken.se