

<b>Riktlinjer för utveckling av gång- och cykelvägnätet i Gislaveds kommun</b>
Dokumenttyp: Riktlinjer
Beslutat av: Tekniska nämnden
Fastställelsedatum: Tekniska nämnden 2022-04-19, §20
Gäller fr.o.m: 2022-05-01
Ansvarig: Förvaltningschef
Handläggare: Trafikutredare
Följas upp: Minst vart 4:e år

# RIKTLINJER FÖR UTVECKLING AV GÅNG- OCH CYKELVÄGNÄTET I GISLAVEDS KOMMUN

## Innehåll

1. Inledning.....	3
2. Bakgrund.....	3
3. Syftet med riktlinjer för utveckling av gång- och cykelvägnätet .....	4
4. Cykeln och folkhälsa.....	4
5. Utformning av gång- och cykelvägar .....	4
6. Drift och underhåll av gång- och cykelvägar .....	4
7. Kriterier för prioritering av utbyggnad av gång- och cykelvägar m.m. ....	5
8. Mål och utbyggnadstakt för gång- och cykelvägar .....	5
9. Kriterier för prioritering av hastighetssäkring av gång-, cykel- och mopedpassager (gcm-passager) .....	6
10. Förbättringstakt och mål för hastighetssäkring av gång- och cykelpassager .....	7

## I. Inledning

För att cykeln ska väljas som transportmedel måste cykelvägnätet vara sammanhängande både lokalt och i vissa fall regionalt. Det är också viktigt att cykelvägnätet utformas trafiksäkert och gent samt kopplas till målpunkter såsom skola, idrottsanläggningar, äldreboende, busshållplatser, vårdcentraler, handelsområden med mera. Dessa riktlinjer är ett stöd för att tekniska nämnden ska kunna bidra till att nå sitt grunduppdrag avseende trafiksäkerhet. Riktlinjerna är också ett stöd för tekniska förvaltningens arbete med att kontinuerligt ta fram plan för utbyggnad gång- och cykelvägar samt plan för hastighetssäkring av gång-, cykel- och mopedpassager.

**Plan för utbyggnad av gång- och cykelvägar i Gislaveds kommun samt Plan för hastighetssäkring av gång-, cykel- och mopedpassager (gcm-passager) i Gislaveds kommun** tas löpande fram av tekniska förvaltningen i samråd med berörda förvaltningar, som t.ex. fritid- och folkhälsoförvaltningen, kommunstyrelseförvaltningen och barn- och utbildningsförvaltningen.

Båda dessa planer är underlag för att nå målen i dessa riktlinjer.

Planerna ska revideras och fastställas vart fjärde år av tekniska förvaltningen. De fastställda planerna redovisas till tekniska nämnden inför respektive planperiod. Första planperioden avsåg 2019-2022 och nya planer ska arbetas fram för perioden 2023-2026.

De framtagna planer för säker gång- och cykeltrafik som avser perioden 2023 – 2026 arbetas fram av en arbetsgrupp med representanter från kommunstyrelseförvaltningen (avdelning för hållbar utveckling), fritid- och folkhälsoförvaltningen, barn- och utbildningsförvaltningen samt tekniska förvaltningen.

Riktlinjerna grundar sig på Nollvisionen samt kommunens mål om minskad klimatpåverkan och hållbar stadsutveckling. Styrande och stödjande dokument är bl.a:

- Nollvisionen
- Nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling
- Agenda 2030
- Gislaveds kommuns strategi för hållbar utveckling, antagen av kommunfullmäktige den 14 juni 2021
- Regional transportplan
- Barnkonventionen
- Trafikverkets regler för vägar och gators utformning (VGU)

## 2. Bakgrund

Nollvisionen antogs i Riksdagen år 1997 och ligger till grund för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige.

Utgångspunkten för visionen är att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Regeringen fattade, den 13 februari 2020, beslut om nytt transportpolitiskt etappmål för trafiksäkerhetsarbetet. Etappmålet till 2030 innebär att antalet omkomna i trafiken ska halveras till år 2030 (högst 133 st) och antalet allvarligt skadade ska minska med 25% (max 3 100 st). Utgångsvärdet för etappmålet utgörs av ett medelvärde av utfallet under åren 2017, 2018 och 2019. Bland annat säkra gång-, cykel- och mopedpassager är utpekade som en av de viktigaste indikatorerna att arbeta med, för att nå Nollvisionen. 2016 beslutade Regeringen om en nystart för nollvisionen. Den innebär bland annat att man vill arbeta mer med attityder och beteende igen. I Gislaveds kommun utbildar NTF (Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande) mellanstadieeleverna i trafiksäkerhet, och med särskilt fokus på cykling, varje år.

Forskning visar att fordonets hastighet är den faktor som har störst inverkan på om den oskyddade trafikanten skadas vid en kollision. Nollvisionens riktlinjer för att undvika personskador är att fordons hastighet bör begränsas till 30 km/h i områden där främst fotgängare vistas. Att möjliggöra separata gång- och cykelvägar, där mycket blandtrafik förekommer, är viktigt för att ge oskyddade trafikanter en trygg trafikmiljö.

### 3. Syftet med riktlinjer för utveckling av gång- och cykelvägnätet

Dessa riktlinjer är ett stöd för att tekniska nämnden ska kunna bidra till att nå sitt grunduppdrag avseende trafiksäkerhet. Riktlinjer för utveckling av gång- och cykelvägnätet är ett stöd för tekniska förvaltningens fortsatta arbete med plan för utbyggnad av gång- och cykelvägar. Riktlinjerna ska ligga till grund för prioriteringar av trafiksäkerhetsåtgärder på gång- och cykelvägnätet.

### 4. Cykeln och folkhälsa

Regelbunden fysisk aktivitet som t.ex. cykling minskar risken för välfärdssjukdomar som hjärt- och kärlsjukdomar, fetma, diabetes typ 2, högt blodtryck och olika cancerformer. Fysisk aktivitet är en viktig faktor för barns nuvarande och framtida hälsa, såväl fysisk som psykisk. Att dagligen gå eller cykla till och från skolan är en viktig hälsoinsats. Hälsovinsterna med cykling tack vare den ökade fysiska aktiviteten hos cyklister är cirka sex gånger större än kostnaden för olyckor.

Att fler väljer cykeln ger också stora trafiksäkerhetsvinster, som bland annat förbättrar trafiksituationen vid våra skolor.

Cancerogena partiklar från avgaser, däck- och väglitage är tyvärr en växande hälsorisk. Biltrafiken släpper ut koldioxid som på ganska kort tid kan leda till dramatiska förändringar i det globala klimatet. Också buller är ett stort miljö- och hälsoproblem. En ökad cykelanvändning skapar bättre förutsättningar för en tystare, vackrare och mera levande stadsbild. Därför är det viktigt att människor i så stor utsträckning som möjligt använder färdmedel som inte belastar miljön ytterligare. De kortaste resorna har störst potential att utföras med cykel och det är också de resorna som bidrar mest till negativ miljöpåverkan om man reser med bil.

### 5. Utformning av gång- och cykelvägar

Det befintliga gaturummet är ofta anpassat efter bilen. För att främja cyklandet ska cykelvägarna vara väl utformade. Gatusektioner av cykelvägar tas fram i planeringsskedet och bör utformas i enlighet med den standard som anges i tekniska förvaltningens plan för utbyggnad av gång- och cykelvägar. Gatubelysningens höjd bör vara på en lämplig höjd över cykelbanan, och cykelbanan ska vara tydligt utmärkt. Belysning av gång- och cykelvägar utförs i enlighet med antagna riktlinjer för gatubelysning. Det ska vara enkelt och kännas tryggt att välja cykeln.

I Gislaveds kommun finns cirka 117 km gång- och cykelväg, enligt underlag från december 2021. I början av år 2019 var den siffran 115 km.

### 6. Drift och underhåll av gång- och cykelvägar

God vinterväghållning leder till ökad trafiksäkerhet, tillgänglighet och framkomlighet. Om fler väljer att cykla vintertid resulterar det i positiva effekter på miljö och hälsa. Gislaveds kommun prioriterar vinterväghållning för cyklister, i enlighet med gällande regler om snöröjning. Underhåll av huvudstråk till skolor ska prioriteras och metoder för att uppnå god vinterväghållning på dessa stråk bör utvecklas och förbättras.

En stor andel av de cyklister som skadas i singelolyckor är kopplat till vägrelaterade faktorer och främst halka. Utifrån detta bedöms en förbättrad halkbekämpning samt bra barmarksunderhåll vara bland de åtgärder som har störst potential att minska de allvarligt skadade cyklisterna.

## 7. Kriterier för prioritering av utbyggnad av gång- och cykelvägar m.m.

Det är önskvärt att framförallt barn och unga promenerar eller använder cykel som transportmedel till skolan och andra aktiviteter. En av förutsättningarna för detta är att gång- och cykelvägnätet är väl utarbetat och, där det är möjligt, ligger i linje med de rörelsemönster som finns runt målpunkter som t.ex. skola och idrottsanläggningar. Genom att nå denna målgrupp kan biltrafiken runt skolorna minska och fysisk aktivitet hos barn och unga öka. Det finns även forskning som visar på att barns utveckling rent allmänt förbättras genom att självständigt navigera i trafiken.

Viktiga målpunkter för kollektivtrafik m.m. bör också rustas upp med bl.a. anslutningar för gång- och cykeltrafikanter och goda möjligheter att parkera cykeln.

### Viktiga kriterier för bedömning av behov samt utformning av gång- och cykelväg:

- Viktiga målpunkter, t.ex. skola, idrottsanläggning, hållplats m.m.
- Fordonsmängd på körbanan (typ av gata: genomfartsgata, lokalgata)
- Mängd cyklister och gående på det aktuella stråket
- Trafiksäkerhet på stråket
- Gällande och faktisk hastighet (85-percentil\*) för personbil

På stråk som leder till skola inom tätort bör belyst gång- och cykelväg byggas.

Olika gång- och cykelvägstyper\*\* kan användas beroende på målpunkter, stråk, syfte mm.

\*85-percentil = 85 % av fordon har en hastighet lika med eller lägre än den angivna hastigheten

\*\*Gång- och cykelvägstyper redovisas i plan för utbyggnad av gång- och cykelvägar i Gislaveds kommun.

## 8. Mål och utbyggnadstakt för gång- och cykelvägar

För att förbättra möjligheten att minska biltrafiken och öka cykeltrafiken är det tekniska nämndens målsättning att utbyggnad av gång- och cykelvägnätet görs så att gång- och cykeltrafiken är gent, trafiksäkert och sammanhängande. Gislaveds kommun ska ha sammanhängande cykelbarhet (tillräckligt säkra stråk för oskyddade trafikanter) mellan viktiga målpunkter inom tätorter.

I dagsläget är det rimligt att utbyggnad sker med minst 500 meter gång- och cykelväg varje år, för att komma närmare målet.

## 9. Kriterier för prioritering av hastighetssäkring av gång-, cykel- och mopedpassager (gcm-passager)

Trafikverket har tagit fram en modell för att säkerhetsklassa gcm-passager. Klassningen bygger bland annat på en kombination av hastighetsbegränsning samt avståndet mellan passage och farthinder. Med enstaka undantag är det Gislaveds kommuns ambition är att bygga säkra gcm-passager i samband med nybyggnadsprojekt. Utöver detta behöver befintliga passager hastighetssäkras.

### Andel gröna passager

	Kommunal väghållare 2022	Kommunal väghållare 2019	Statlig väghållare 2022	Statlig väghållare 2019	Totalt 2022	Totalt 2019
Passager på huvudvägnätet (funktionell vägklass (FVK)= 0-5), hela kommunen	30 %	22 %	26 %	29 %	28 %	25 %
Passager på vägnät med (funktionell vägklass (FVK)= 0-6), hela kommunen	30 %		28 %		29 %	
Passager på allt vägnät i hela kommunen	38 %	30 %	16 %	30 %	32 %	30 %
Passager på huvudgatunätet (FVK = 0-6) i tätort	30 %		14 %		25 %	
Passager på allt gatunät i tätort	41 %		9 %		32 %	

Utdrag ur Trafikverkets uttagsverktyg för säkerhetsklassade gcm-passager, den 8 mars 2022

Prioritering av i vilken ordning hastighetssäkring av passager ska ske, bör bygga på en sammanvägning av flera olika aspekter. Exempel på aspekter att ta hänsyn till är fordonsmängd, typ av gata, och viktiga målpunkter. Åtgärder bör prioriteras främst i fordonstrafikens huvudnät d.v.s. de vägarna med störst trafikbelastning. Där är risken att dödas eller skadas allvarligt allra störst. Därefter prioriteras stråk mellan målpunkter i samhället där det finns ett utarbetat gång- och cykelvägnät.

Viktiga kriterier för bedömning av prioritering:

- Vilken säkerhetsklassning passagen har
- Fordonsmängd vid passagen
- Typ av gata (fordonstrafikens huvudnät bör prioriteras först)
- Flöde av cyklister och gående på gc-stråket
- Viktiga målpunkter såsom skola, idrottsanläggning, hållplatser m.m.
- Gällande hastighetsbegränsning
- Faktisk hastighet (85-percentil\*)

Hastighetssäkring av en passage innebär att utformningen säkerställer att fordonstrafiken inte överskrider en viss hastighet i en konfliktpunkt. En passage anses vara hastighetssäkrad om den är planskild eller om 85-percentilen är max 30 km/h.

\*85-percentil = 85 % av fordon har en hastighet lika med eller lägre än angiven hastighet

## 10. Förbättringstakt och mål för hastighetssäkring av gång- och cykelpassager

Ett långsiktigt mål bör, i enlighet med nollvisionsarbetet, vara att 50 % av alla passager på kommunalt huvudvägnät (FVK = 0-6) som är klassade som röda ska åtgärdas. Kommunens mål omfattar de passager som finns på kommunalt vägnät. Det finns idag 45 st passager som är klassade som röda på kommunalt huvudvägnät, vilket är utgångsvärdet för målet.

Ett nytt delmål till år 2030 bestäms till att kommunen ska ha 40 % säkra gång- och cykelpassager på det kommunala huvudgatunätet med funktionell vägklass (FVK) 0-6. Utmed det gatunätet har vi idag 30 % (28 st) säkra passager, av totalt 94 passager.

Det nya målet innebär att totalt 1-2 passager/år i snitt ska hastighetssäkras med någon typ av åtgärd, på det kommunala huvudgatunätet (FVK 0-6), fram till dess att delmålet ovan är uppnått.

Utöver detta är det Gislaveds kommuns ambition att, i möjligaste mån, bygga säkra gcm-passager i samband med nybyggnadsprojekt.

Det mål för tekniska nämnden, som antogs den 24 september 2019, var att 35 % av alla passager på kommunalt vägnät ska vara hastighetssäkrade till år 2030. Det målet är uppnått då vi efter år 2021 har 38 % säkra passager på allt vägnät som kommunen är väghållare för, vilket är ett väldigt bra resultat.