

Riktlinjer för utveckling av gång- och cykelvägnätet i Gislaveds kommun
Dokumenttyp: Riktlinjer
Beslutat av: Samhällsutvecklingsnämnden
Fastställdesdatum: 2026-04-27, §41
Gäller fr.o.m: 2026-05-01
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.....	4
3. Syftet med riktlinjer för utveckling av gång- och cykelvägnätet.....	4
4. Cykeln och folkhälsa.....	4
5. Utformning av gång- och cykelvägar.....	5
6. Drift och underhåll av gång- och cykelvägar.....	6
7. Kriterier för prioritering av utbyggnad av gång- och cykelvägar m.m.....	7
8. Mål för gång- och cykelvägar.....	7
9. Kriterier för prioritering av hastighetssäkring av gång-, cykel- och mopedpassager (gcm-passager).....	8
10. Metod för trafiksäkerhetsklassning av gång-, cykel- och mopedpassager.....	8
11. Förbättringstakt och mål för hastighetssäkring av gång- och cykelpassager.....	9

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, vård- och omsorgsboende, busshållplatser, vårdcentraler, handelsområden med mera. Dessa riktlinjer är ett stöd för att samhällsutvecklingsnämnden ska kunna bidra till att nå sitt grunduppdrag avseende trafiksäkerhet. Riktlinjerna är också ett stöd för samhällsutvecklingsförvaltningens arbete med att kontinuerligt ta fram plan för utbyggnad av gång- och cykelvägnätet samt plan för hastighetssäkring av gång-, cykel- och mopedpassager.

Plan för utbyggnad av gång- och cykelvägnätet i Gislaveds kommun samt Plan för hastighetssäkring av gång-, cykel- och mopedpassager (gcm-passager) i Gislaveds kommun tas löpande fram av samhällsutvecklingsförvaltningen i samråd med berörda avdelningar/förvaltningar, som t.ex. avdelning för planering, socialförvaltningen och utbildningsförvaltningen.

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

Handlingsplanerna ska revideras och fastställas löpande av samhällsutvecklingsförvaltningen. De fastställda planerna redovisas till samhällsutvecklingsnämnden inför respektive planperiod. Första planperioden avsåg 2019-2022 och efter det har arbetet fortskridit för 2023-2026. Nu behöver nya handlingsplaner, för perioden 2027-2030, tas fram.

Riktlinjerna grundar sig bland annat på Nollvisionen samt kommunens mål om minskad klimatpåverkan och hållbar stadsutveckling (Agenda 2030).

Interna och externa strategier, planer och mål som är relaterade till detta dokument:

- Nollvisionen och dess tillhörande etappmål
- Agenda 2030
- Nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling
- Gislaveds kommuns strategi för hållbar utveckling, antagen av kommunfullmäktige den 14 juni 2021
- Regional transportplan 2022-2033 och dess revideringar
- Regional cykelplan, fastställd den 30 januari 2024
- Samrådsversion av ny kommungemensam översiktsplan
- Detaljplaner under framtagande eller genomförande
- 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 % (högst 3 100 st). Utgångsvärdet för etappmålet utgörs av ett medelvärde av utfallet under åren 2017, 2018 och 2019. Säkra gång-, cykel- och mopedpassager är utpekade som en av de viktigaste indikatorerna att arbeta med, för att nå Nollvisionen. Det framgår också att man vill arbeta mer med attityder och beteende igen.

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 fotgängare vistas i stor utsträckning. 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 samhällsutvecklingsnämnden ska kunna bidra till att nå sitt grunduppdrag avseende trafiksäkerhet. Riktlinjerna ligger till grund för prioriteringar av trafiksäkerhetsåtgärder på gång- och cykelvägnätet, vilka specificeras i de två handlingsplanerna (plan för utbyggnad av gc-vägnätet samt plan för hastighetssäkring av gcm-passager). Dock kan mindre avvikelser förekomma.

4. Cykeln och folkhälsa

Regelbunden fysisk aktivitet som t.ex. cykling leder till minskad risk för välfärdssjukdomar som hjärt- och kärlsjukdomar, fetma, diabetes typ 2, högt blodtryck m.m. 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.

I Gislaveds kommun utbildar NTF (Nationella trafiksäkerhetsföreningen) alla mellanstadieelever i trafiksäkerhet, med särskilt fokus på cykling, varje år. Att fler väljer cykeln ger stora trafiksäkerhetsvinster. Ett minskat bilåkande förbättrar t.ex. trafiksituationen vid våra skolor.

Cancerogena partiklar från avgaser, däck- och vägslitage innebär hälsorisker. Biltrafiken släpper ut koldioxid som på ganska kort tid kan leda till dramatiska förändringar i det globala klimatet. EIT Urban Mobility (ett organ inom Europeiska unionen) har i studier, som publicerade 2025, också lyft fram att slitagepartiklar från vägbanor, däck och bromsar är den största källan till partikelföroreningar från vägtrafiken i städer. Utöver detta är också buller ett stort miljö- och hälsoproblem. (*Folkhälsomyndigheten, Hälsoeffekter av buller och höga ljudnivåer, 2019-05-13*).

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, upp till 5 km, 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 planeringskedet och bör utformas i enlighet VGU. 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 129 km gång- och cykelväg, enligt underlag från nationella vägdatabasen (NVDB) i januari 2026.

Olika gång- och cykelvägstyper kan användas beroende på målpunkter, stråk, syfte mm. Gång- och cykelvägstyper redovisas nedan. På utpekade stråk som leder till skola inom tätort ska, i möjligaste mån, belyst gång- och cykelväg byggas.

Nedan följer ett antal olika gc-vägstyper

(Dessa finns ytterligare beskrivna i punkt 1.1 i Plan för utbyggnad av gång- och cykelvägar 2027-2030):

Gc-väg	En gång- och cykelbana som byggs separerad från biltrafiken eller som gång- och cykelväg i anslutning till gatan. Gc-vägen är belagd och belyst.
Sommarcykelväg	En gc-väg som kan anläggas i naturen och underhålls inte på vintern. Saknar ofta belysning. Underlaget kan vara olika, t.ex. grus eller asfalt. Den kan också delvis ha sträckning på enskilt vägnät.
Cykelfält	Ett cykelfält på befintlig körbana som målas för att användas av cyklist – kan vara enkelriktat.
Turistvägar	Gc-stråket kan t.ex. vara på befintlig mindre väg.
Gc-stråk	Ett gång- och cykelstråk kan vara en bilväg som förbinder två gång- och cykelvägar eller att gatan i övrigt inte lämpar sig för att bygga separat gc-väg. Stråket är i en miljö med blandtrafik, men där hastighet och trafikmängd är låg och trafiksäkerheten bedöms god.
Gågata eller gångfartsområde	Du får inte köra fordonet med högre hastighet än gångfart, vilket då även gäller cyklister. Du som är förare har väjningsplikt mot gående. Du får inte köra ett motordrivet fordon på en gågata annat än för att korsa den samt vid vissa speciella undantag, angivna i Trafikförordningen.
Cykelgata	En cykelgata är tänkt att kunna anges på mindre lokalgator där många cyklar för att tydligare visa att just cykling är ett prioriterat transportsätt på gatan. På en cykelgata gäller bland annat att fordon inte får föras med högre hastighet än 30 kilometer i timmen och hastigheten ska anpassas till cykeltrafiken.

6. Drift och underhåll av gång- och cykelvägar

Under vinterperioden minskar ofta andelen gång- och cykeltrafik. Valet av färdmedel är tydligt kopplat till t.ex. väderlek, men snöröjning, halkbekämpning kan underlätta för att ändå välja cykeln under vinterperioden. God vinterväghållning ger ökad trafiksäkerhet och framkomlighet, vilket leder till god tillgänglighet. 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 för vinterväghållning. 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 olyckor med allvarligt skadade cyklister.

Det är mycket viktigt att hålla en hög standard på cykelvägarna vad gäller den dagliga skötseln och underhållet. De viktigaste gång- och cykelvägarna prioriteras högst och dessa ska plogas först. För att behålla framkomligheten för fotgängare och cyklister är det särskilt viktigt att ha ett stråktänk vid vägunderhåll.

Utveckling av ännu bättre metoder för drift och underhåll av gång- och cykelförbindelser ska löpande ske av den som ansvarar för drift och underhåll.

Skötsel av gång- och cykelvägar	
Barmarksunderhåll	Vintervägsunderhåll
Inträngande vegetation åtgärdas vid behov.	Gc-vägnätet är uppdelat i primära gc-vägar och övriga gc-vägar. För båda kategorierna gäller att snödjupet inte får överstiga fem centimeter. De ska också vara halkbekämpade och ha en jämn snövägbana. Däremot ska åtgärder på de primära gc-vägarna utföras först.
Utbyte av skadade eller uttjänta vägmärken sker efter behov.	
Gc-vägar ska vara fria från grus, jord och glaskross. Sopning utförs efter vintersäsong och därefter vid behov.	
Hål or skador som är trafikfarliga ska åtgärdas eller märkas ut inom 24 timmar efter att de blivit kända.	Snövallar ska snarast (dock senast 48 timmar efter att snöfallet upphört) avlägsnas vid övergångsställen och busshållplatser.
Behov av underhållsbeläggning bedöms och utförs i samband med övriga gator och vägars behov.	Motionsvägar, och sommarcykelvägar snöröjs som regel inte.

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

Det är önskvärt att fler använder cykel som transportmedel till skolan, arbetsplatser, aktiviteter m.m. En av förutsättningarna för detta är att gång- och cykelvägnätet är väl utformat. Det bör placeras antingen i linje med de rörelsemönster som finns eller så att ett önskvärt rörelsemönster uppmuntras. Genom att öka andelen cykeltrafikanter kan biltrafiken runt t.ex. skolorna minska och fysisk aktivitet öka.

Viktiga bytespunkter och hållplatser för kollektivtrafik m.m. bör också föras med bl.a. anslutningar för gång- och cykeltrafikanter och goda möjligheter att parkera eller ta med cykeln, med syfte att möjliggöra för "hela resan".

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

- Förekomst av viktiga besöksmål, t.ex. skola, idrottsanläggning, hållplats m.m.
- Typ av gata – funktionell vägklass (genomfartsgata, lokalgata m.m).
- Fordonsmängd på körbanan
 - Vid ÅDT* under 500 fordon/dygn kan cykling i blandtrafik generellt vara en tillräckligt trafiksäker lösning, men trafiksäkerhetsförbättrande åtgärder kan bli aktuella.
 - Vid ÅDT över 500 fordon/dygn bör separat gång- och cykelväg utredas.
 - Vid ÅDT över 2000 fordon/dygn rekommenderas separat gång- och cykelväg, men platsspecifika förutsättningar kan påverka bedömningen.
- Olycksstatistik kopplad till fysisk utformning
- Uppskattad mängd av cyklister och gående på det aktuella stråket
- Bedömd generell trafiksäkerhet på stråket
- Gällande och faktisk hastighet (85-percentil**) för personbil

*ÅDT = årsdygnstrafik (det under ett år genomsnittliga trafikflödet per dygn mätt som fordon per dygn)

**85-percentil = 85 procent av bilarna har en hastighet lika med eller lägre än angiven hastighet.

8. Mål kopplat till gång- och cykelvägnätet

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

Gislaveds kommun ska också arbeta för att öka andelen gång- och cykeltrafik genom beteendepåverkande åtgärder.

För att framtida mål ska kunna mätas, behöver metoder och utrustning för detta anskaffas.

De senaste två planperioderna för utbyggnad av gång- och cykelvägnätet, 2019-2022 samt 2023-2026, har bidragit till att drygt 900 meter gång- och cykelväg har byggts i genomsnitt varje år. Totalt har ca 7,6 km gång- och cykelväg byggts de senaste 8 åren, när 2026 års planerade åtgärder är utförda. Samhällsutvecklingsnämndens tidigare mål om att bygga minst 500 m gång- och cykelväg/år har uppnåtts.

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

Det är Gislaveds kommuns ambition är att bygga säkra gcm-passager i samband med nybyggnadsprojekt. Utöver detta behöver vissa befintliga passager hastighetssäkras.

Prioritering av passager som ska åtgärdas ska bygga på en sammanvägning av flera olika faktorer, som t.ex. fordonsmängd, typ av gata och viktiga målpunkter. Åtgärder bör prioriteras främst i fordonstrafikens huvudnät d.v.s. gator med funktionell vägklass (FVK) 0 -5. Där är risken att dödas eller skadas allvarligt störst. Därefter prioriteras övriga viktiga cykelstråk

Viktiga kriterier för bedömning av prioritering:

- Vilken säkerhetsklassning passagen har
- Typ av gata - fordonstrafikens huvudnät (FVK 0-5) bör prioriteras först
- Olycksstatistik kopplad till fysisk utformning
- Fordonsmängd vid passagen
- Bedömd eller uppmätt mängd cyklister och gående på gc-stråket
- Viktiga målpunkter såsom skola, idrottsanläggning, hållplatser m.m.
- Gällande hastighetsbegränsning och faktisk hastighet (85-percentil*) för personbil

Hastighetssäkring av en passage innebär att utformningen säkerställer att fordonstrafiken inte överskrider 30 km/tim vid den aktuella punkten. En passage anses vara hastighetssäkrad om den är planskild eller om 85-percentilen är max 30 km/h.

10. Metod för trafiksäkerhetsklassning av gång-, cykel- och mopedpassager

Trafikverket har en digital modell för att trafiksäkerhetsklassa gcm-passager. Klassningen bygger bland annat på en kombination av hastighetsbegränsning samt avståndet mellan passage och farthinder.

Det finns brister i klassificeringsverktyget som har diskuterats med Trafikverket. Exempelvis i de fall en gcm-passage korsar en gata strax före en T-korsning med stopp eller väjningsplikt. Där är den verkliga hastigheten låg och passagen är då säkrad till 30 km/tim även utan fysiskt hinder. Den typen av passager visas som trafiksäkerhetsklass Låg i klassificeringsverktyget.

Kommunens kompletterande bedömningsmodell

Samhällsutvecklingsförvaltningen har kompletterat Trafikverkets klassificeringsmodell med en egen bedömningsmodell, för att få en tydligare bild över de passager som har låg standard enligt Trafikverkets verktyg. Kommunens kompletterande bedömning är grundad på följande kriterier:

Passager som klassats med Låg standard enligt Trafikverkets modell har ändrats till Mindre god om:

- passagen är placerad inom 15 meter till en cirkulationsplats
- passagen är placerad inom 15 meter till en T-korsning, som är reglerad med väjningsplikt
- passagen är placerad inom 15 meter till en korsning som är reglerad med stopplikt

Passager som klassats med Låg standard enligt Trafikverkets modell har fortsatt Låg standard om:

- passagen är placerad vid en T-korsning där högerregeln gäller eller om passagen är placerad vid en T-korsning med väjningsplikt, men där utformningen ändå uppmuntrar till högre hastighet än 30 km/tim (exempelvis passagen på Järnvägsgatan, vid Norra Storgatan i Gislaved)

II. Förbättringstakt och mål för hastighetssäkring av gång- och cykelpassager

(*Siffror i parentes avser statistik enligt kommunens kompletterande bedömningsmodell)

Ett viktigt delmål är, i enlighet med nollvisionsarbetet, att 75 % av alla passager på huvudvägnätet med funktionell vägklass (FVK) 0-5 ska vara klassade med god eller mindre god standard till år 2030. Idag är 52 (65*) % på kommunalt huvudvägnät klassade med god eller mindre god standard.

Ett tidigare delmål till år 2030, enligt riktlinjer för utveckling av gång- och cykelvägnätet, antagna den 19 april 2022, var att kommunen skulle uppnå 40 % säkra gång- och cykelpassager på det kommunala huvudvägnätet med FVK 0-6. Etappmålet för indikatorn säkra gcm-passager är ändrat efter beslut om nytt samlat etappmål för nollvisionen 2020. Tidigare var målet till 2020 att minst 35 % av passager på kommunalt huvudvägnät ska ha standard god. Nytt etappmål till 2030 är att 75 % av alla passager på huvudvägnätet ska vara av minst standard mindre god.

Målet som sattes upp för Gislaveds kommun 2022 är inte uppnått. På kommunalt huvudvägnät finns idag 31 % passager av god standard. Det är en stor svårighet att jämföra siffrorna från tidigare planperiod, vilket delvis beror på att Gislaveds kommun (2024) blev godkända för Blåljuskollen. Blåljuskollen är ett sätt att kvalitetssäkra vägdata för att blåljusverksamheten ska kunna känna tillit till det som levereras till nationella vägdatabasen (NVDB). När blåljuskollen genomfördes har ytterligare vägdata levererats till NVDB, vilket också gör att fler passager har blivit synliggjorda. Statistiken blir därför något missvisande jämfört med data som presenterades inför handlingsplanen för år 2023-2026.

Nytt mål för Gislaveds kommun bör anpassas till nationellt mål. Handlingsplanen för hastighetssäkring av gcm-passager ska anpassas till det målet och kommunens delmål till år 2030 är att uppnå 75 % passager med God eller Mindre god standard på det kommunala huvudvägnätet FVK 0-5, enligt kommunens kompletterande bedömningsverktyg. Utgångsvärdet är 65 % i början av år 2026. Det nya målet innebär att totalt 1-2 passager/år med låg standard ska hastighetssäkras med någon typ av åtgärd, på det kommunala huvudvägnätet (FVK 0-5). Utöver detta är det Gislaveds kommuns ambition att, i möjligaste mån, bygga säkra gcm-passager i samband med nybyggnadsprojekt.

Andel passager med trafiksäkerhetsklass God eller Mindre god

	Väghållare kommun 2026	Väghållare kommun 2022	Väghållare kommun 2019	Väghållare statlig 2026	Väghållare statlig 2022	Statlig väghållare 2019
Passager på huvudvägnätet (FVK)= 0-5), hela kommunen	52 (65) %	49 %	43 %	55 %	58 %	60 %
Passager på allt vägnät i hela kommunen	46 (80) %	48 %	39 %	56 %	35 %	61 %