

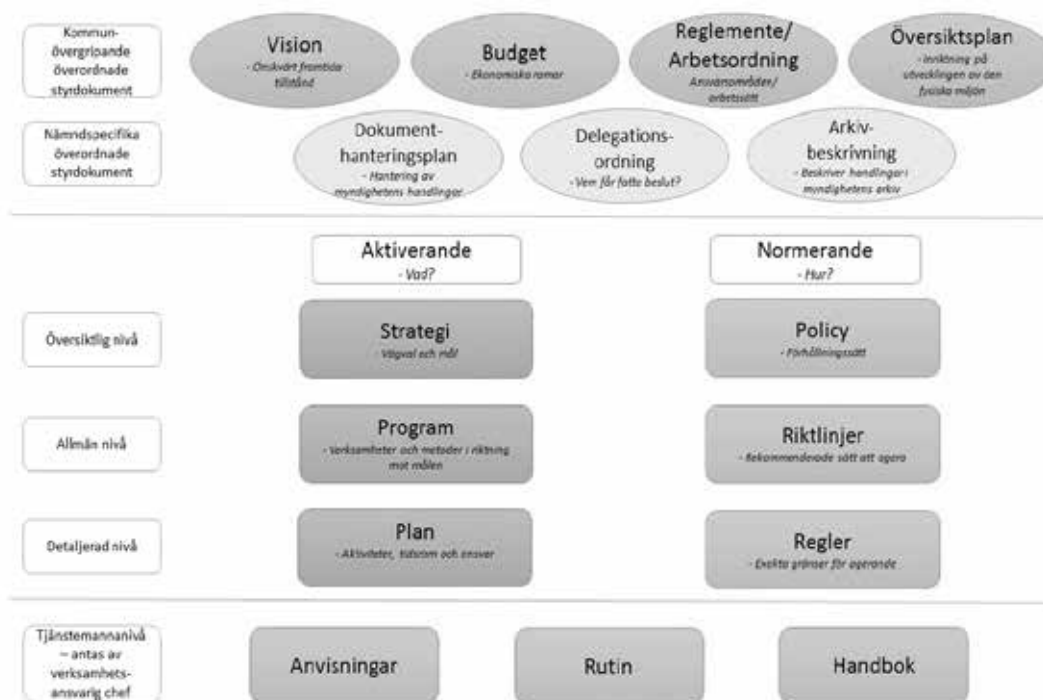
RIKTLINJER - DEL I HÅBO KOMMUNS
CYKELPLAN

Ramverket 2021



Antaget av	Kommunfullmäktige
Antaget	KF 2021-09-27 § 106
Giltighetstid	Tillsvidare
Dokumentansvarig	Samhällsplanerare/Trafikplanerare/Trafikingenjör

Håbo kommuns styrdokumentshierarki



Diarienummer	KS 2021/00200
Gäller för	Samtliga kommunala verksamheter
Tidpunkt för aktualitetsprövning	I samband med beslut om antagande
Ersätter tidigare versioner	Ingen tidigare version
Relaterade styrdokument	Cykelstyret 2021-2030 - strategisk del i kommunens cykelplan
Foto framsida	Simon Lange

Projektorganisation

Ramverket har tagits fram av en projektgrupp bestående av tjänstepersoner från både kommunstyrelsens förvaltning och tekniska förvaltningen.

Projektgrupp: Annika Kieri, Samhällsplanerare
Simon Lange, Trafikplanerare
Simon Linde, Trafikplanerare

Sammanfattning

Ramverket är Håbo kommuns riklinjer i arbetet med cykelfrågor. Dokumentet syftar till att stötta *Cykelstyret* och ge verktyg för måluppfyllelse. Tillsammans med *Åtgärdshjulet* utgör dessa tre dokument Håbo kommuns cykelplan. Samlat utstakar cykelplanen en riktning, metodik och konkreta åtgärder för arbetet med att främja cykling i såväl strategisk planering som detaljplaner och drift. Cykelplanen ska ses som ett levande dokument där *Cykelstyret* och *Ramverket* aktualitetsprövas regelbundet och *Åtgärdshjulet* ajourhålls löpande.

Ramverket innehåller riktlinjer för utformning av kommunens cykelinfrastruktur samt prioritering av åtgärder. Dokumentet ger konkreta riktlinjer i samtliga skeden från övergripande planering och detaljplan till lokala åtgärder samt drift och underhåll.



Säkerhet ● Trygghet ● Tillgänglighet ● Framkomlighet

Innehållsförteckning

1. Inledning	6
1.1 Syfte	6
1.2 Generell introduktion	6
2. Kategorisering av cykelnätet	8
2.1 Huvudcykelnät	8
2.2 Lokalcykelnät	8
2.3 Cykling på landsbygden	8
3. Prioriteringsgrunder	9
4. Cykelvägar	11
4.1 Bredd	11
4.2 Separering	12
4.3 Lutning, kurvradie och sikt	13
4.4 Korsningspunkter och passager	13
4.4.1 Busshållplatser i urban miljö	14
4.4.2 Busshållplatser på landsbygden	14
4.4.3 Övergångställen	14
4.5 Hinder	15
4.5.1 Sidohinder	15
4.5.2 Fasta hinder på cykelbanan	15
4.6 Vägvisning	15
4.7 Lathund för utformning	16
4.8 Avvikelser i utformning av cykelinfrastruktur	17
5. Parkering	18
5.1 Placering	18
5.2 Utformning	18
5.3 Riktlinjer vid nybyggnation av cykelparkering	19
5.4 Riktlinjer vid uppgradering av befintlig cykelparkering	19
6. Mobility management	20
6.1 Infrastrukturen sätter ramarna	20
6.2 Övergripande Mobility management	20
6.2.1 Insiktshöjande åtgärder	21
6.2.2 Statushöjande åtgärder	21
6.2.3 Nya tjänster	21
6.6.4 I byggskede	21

7. Drift och underhåll	22
7.1 Vägbanan	22
7.2 Vinterväghållning	23
7.3 Orienterbarhet	23
7.4 Cykelställ	23
7.5 Service	24
Bilaga 1 - Huvudcykelnät i Bålsta	25
Bilaga 2 - Huvudcykelnät kommunala och regionala kopplingar	26

1. Inledning

Det finns inga skäl till att den som väljer cykeln framför bilen ska behöva acceptera sämre framkomlighet, mindre trygghet, högre olycksrisk eller sämre vägvisning. Det ska ställas lika höga krav på planering för cykeltrafik som planering för biltrafik.

Endast genom en bred satsning på cykelfrågor, där alla parter i samhällsbyggnadsprocessen är involverade, kan cykeln bli ett attraktivt alternativ till bilen. Väl förankrade och brett accepterade åtgärder är en förutsättning för att skapa ett mer cykelvänligt samhälle.

För att skapa bättre förutsättningar för cyklister krävs ett mer systematiskt arbete med cykeltrafiken. En viktig del i att åstadkomma detta är framtagande av styrdokument för cykel. Håbo kommun har tidigare inte haft styrdokument för cykel vilket har lett till att cykelnätets utformning delvis håller en ojämn standard. Dessa riktlinjer är ett led i att systematisera cykelarbetet och utveckla förutsättningarna för cykeltrafik i enlighet med intentionerna i cykelstrategin Cykelstyret.

I november 2016 tog kommunstyrelsen beslut om att ge förvaltningen i uppdrag att arbeta fram en cykelplan för Håbo kommun. Cykelplanen är ett av Håbo kommuns styrdokument och anger inriktningen för arbetet med cykeln. Den är uppdelad i tre dokument varav Ramverket utgör riktlinjer för kommunens arbete med cykeln.

1.1 Syfte

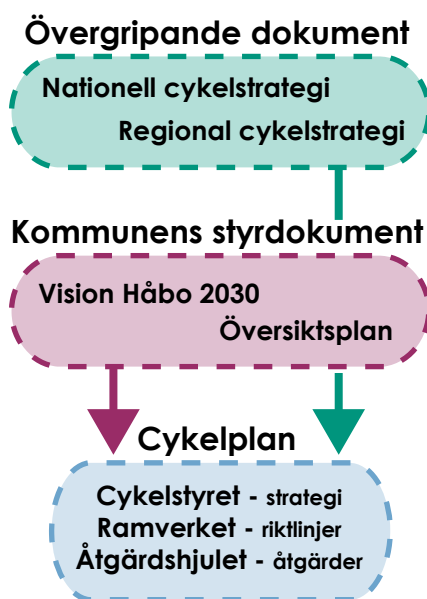
Syftet med dessa riktlinjer är att skapa en enhetlig cykelinfrastruktur med hög och jämn kvalitet. Ledorden för detta arbete kommer från Cykelstyret och är följande: säkerhet, trygghet, tillgänglighet och framkomlighet. Dessutom ska riktlinjerna utgöra stöd för fysisk utformning i planprocessen samt prioritering av objekt i budgetprocessen.

1.2 Generell introduktion

Till skillnad från de nationella riktlinjerna VGU (Vägars och gators utformning) och GCM-handboken (gång-, cykel och mopedhandboken) vilka ger generella riktlinjer, så ger Ramverket en uppsättning lokalt anpassade riktlinjer. Dessutom är varje plats unik, så detta dokument behöver alltid kombineras med en specifik bedömning för varje plats och situation.

Det kan även finnas objekt som inte kan prioriteras enskilt men som bör genomföras i samband med genomförande av annat arbete i närområdet.

Riktlinjerna är vägledande och ska användas genom hela planeringsprocessen, från planering av nya områden till drift och underhåll av befintlig infrastruktur. Särskilt viktiga är riktlinjerna vid översiktlig planering och detaljplanering, då det är i dessa skeden som cykeltrafikens förutsättningar kan påverkas för en lång tid framöver. Den översiktliga planeringen bestämmer inriktningen och är vägledande för den fortsatta planeringen. I den juridiskt bindande detaljplanen bestäms vad marken ska användas till och då är det centralt att utrymme för cykeltrafik prioriteras.



2. Kategorisering av cykelnätet

Ett cykelvägnät består ofta av flera typer av cykelvägar som kan fylla olika funktioner. Håbo kommuns cykelvägnät består av ett huvudcykelnät, ett lokalcykelnät samt cykling på landsbygden. En tydlig kategorisering möjliggör prioritering av åtgärder som ger störst effekt för cykelnätet i helhet.

2.1 Huvudcykelnät

Huvudcykelnätets främsta syfte är att samla större cykelflöden för att erbjuda gena resor mellan målpunkter. Nätet är därför till stor del fokuserat till centralorten Bålsta och ska vara dimensionerat för efter cykelpotentialen. Huvudcykelnätet innefattar även strategiskt viktiga kommunala och regionala kopplingar. Dessa har inte liknande flöden som inom centralorten men fyller en viktig funktion i att knyta samman kommunen och regionen. Huvudcykelnätet tar sällan cyklisten hela vägen till målpunkten utan utgör de större stråken som samlar många. Närmast målpunkterna tar lokalcykelnätet vid.

2.2 Lokalcykelnät

Lokalcykelnätet utgörs av lokala kopplingar mellan målpunkter och huvudcykelnätet. Stråken i lokalnätet förbinder viktiga målpunkter som skolor och arbetsplatser samt lekplatser och idrottsplatser med huvudcykelnätet. Lokalcykelnätet är uppbyggt av såväl lokalgator som mindre gång- och cykelvägar inom orterna. Nätet ska vara anpassat efter de lokala behoven.

2.3 Cykling på landsbygden

På landsbygden finns det få dedikerade gång- och cykelvägar. På majoriteten av sträckorna är cyklisten hänvisad till blandtrafik, ofta med höga hastigheter och motorfordonstrafik på landsväg. Med ett utbyggt huvudcykelnät är förhoppningen att detta även ska fungera som transportväg för cyklister på landsbygden. Dock kommer kopplingarna till målpunkter och bostäder vara i blandtrafik och på landsbygdsvägar eller lokalcykelnätet.

3. Prioriteringsgrunder

Då önskemålen är många och behovet av åtgärder är stort är det nödvändigt med prioritering av vilka åtgärder som ska genomföras. Ramverket ger prioriteringsgrunder för ett systematiskt förhållningssätt till åtgärder i cykelinfrastrukturen.

Grunden för prioriteringar är en bedömning av åtgärdens uppfyllande av funktion, effekter och bidrag till måluppfyllelse i förhållande till kostnad. Med åtgärd menas anläggning av ny infrastruktur samt alla typer av standardhöjning av infrastrukturen gällande underlag, bredd och belysning likväl som skyltning, anläggning av cykelparkering och luftpumpar.

Prioriteringsgrunderna utgörs av fyra kategorier, rangordnade uppifrån och ned, var och en med intern rangordning av prioritering:

- Saknade eller felande länkar i huvudcykelnätet – skapa förutsättning för en sammanhängande gång- och cykelinfrastruktur.
 1. Av förvaltningen utpekade säkra skolvägar
 2. Länkar mellan bostadsområden och målpunkter med stort värde för barn och unga
 3. Övriga saknade eller felande länkar i huvudcykelnätet

- Anslutning till bytespunkter mellan trafikslag – gång- och cykelvägar som ansluter till hållplatslägen.
 1. Saknade länkar mellan bostadsområden och närmaste hållplats med upp till 2,0 km faktiskt avstånd (där trafikerande buss har förbindelse till skola/förskola)
 2. Saknade länkar mellan bostadsområden och närmaste hållplats med upp till 2,0 km faktiskt avstånd (där trafikerande buss har förbindelse till större arbetsplats)
 3. Felande länkar mellan bostadsområden och närmaste hållplats med upp till 2,0 km faktiskt avstånd (där trafikerande buss har förbindelse till skola/förskola)

Definition

Med en **saknad länk** avses i detta dokument en del av cykelnätet som inte finns. Med en **felande länk** avses en del av cykelnätet som inte uppnår den standard som eftersträvas i det specifika cykelnätet.

Definition

Med **faktiskt avstånd** avses ett avstånd mätt på marken från punkt a till punkt b som en person skulle gå eller cykla med hänsyn till eventuella hinder. Det måttet skiljer sig ofta från fågelvägen.

- Saknade eller felande länkar i lokalcykelnätet – skapa rätt förutsättningar för att kunna gå och cykla till arbete och skola från bostaden.
 1. Länkar mellan huvudcykelnätet och besöksintensiva målpunkter med ett stort värde för barn och unga
 2. Saknade länkar mellan huvudcykelnätet och övriga besöksintensiva målpunkter
 3. Saknade länkar mellan stora bostadsområden och huvudcykelnätet
 4. Felande länkar mellan huvudcykelnätet och övriga besöksintensiva målpunkter
 5. Felande länkar mellan stora bostadsområden och huvudcykelnätet

- Åtgärder som inte prioriteras högt men som bör genomföras på längre sikt eller om tillfälle ges (“passa på”-åtgärder)
 1. Dessa kan gå före prioriteringsordningen t.ex. i detaljplaneprojekt, exploateringar eller investeringsprojekt där möjlighet finns att inkludera delar av cykelnätet.

4. Cykelvägar

En ändamålsenlig infrastruktur är grunden för att på sikt öka cykelns konkurrenskraft som transportmedel. Utformningen av cykelvägarna spelar stor roll för att öka framkomligheten och trafiksäkerheten för cyklisterna. Utgångspunkten vid planering av samtlig cykelinfrastruktur i Håbo kommun är därför att den ska utformas utifrån cyklistens behov. Enhetlig och tydlig utformning bidrar även till trygghet för såväl cyklisten som övriga trafikanter på kommunens gator och vägar. Detta då både cyklisten och övriga som rör sig i trafikmiljön lätt kan se vad som gäller på olika sträckor och i korsningspunkter.

4.1 Bredd

Det finns flera olika rekommenderade breddmått vid utformning av infrastruktur för gång- och cykeltrafik. Olika bredder och standarder gör att cyklisten kan ta sig fram med olika hastigheter och påverkar hur säkra de och omgivande trafikanter känner sig. Det som ligger till grund för bredden på gång- och cykelvägar är hur många gående och cyklister som kan mötas på sträckan samt om omkörning är möjlig eller inte. Dagens utveckling av elcyklar och olika typer av lådcyklar resulterar i att allt fler cyklar tar en större yta i anspråk och cykelvägar bör därför planeras utifrån en ökad bredd. Mer utrymme på cykelbanan ger även möjlighet för höga hastigheter vilket minskar restiden och ökar fordonets konkurrenskraft. Nedan följer minimibredder att ta hänsyn till per trafikant.

Trafikant	Bredd (minimum)
Gående	0,7 m
Cyklist	0,75 m
Rullstol	0,8 m

Till detta tillkommer avstånd mellan varje trafikant. Detta beräknas utifrån standardvärden i enlighet med tabellen nedan.

Trafikanter	Avstånd (minimum)
Gående - gående	0,25 m
Rullstol - gående/cyklist/rullstol	0,5 m
Cyklist - cyklist/gående	0,5 m

Detta medför, som ett räkneexempel, att om två gående och två cyklister ska kunna mötas utan problem på en sträcka bör minimibredden vara 4,15 meter, vilket kan rundas upp till 4,30 meter för att säkerställa framkomlighet för rullstol. En tillräcklig bredd är viktig att få till framför allt vid höga flöden av både cyklister och gående.

I de fall där utrymmet är begränsat kan det vara nödvändigt att göra en avvägd prioritering mellan trafikslagen så att de tillgängliga ytorna används på bästa sätt. Det kan till exempel vara nödvändigt att ta kantstensparkeringar i anspråk eller smalna av körfält för motorfordonstrafiken för att åstadkomma framkomliga och trafiksäkra cykelstråk.

Om utrymmet som kan tas i anspråk varierar i bredd på en sträcka med separerad gång- och cykeltrafik är det centralt att cykelbanans bredd hålls konstant för att underlätta ett jämnt tempo för cyklisten. Avsmalning av gångbanan är acceptabelt då gångtrafikanter har ett lägre tempo och är mer flexibla, så länge det finns ytor som tillåter möten och vändning med rullstol med jämna mellanrum.

4.2 Separering

Separering av cyklister från motorfordonstrafik eftersträvas i hela cykelnätet, högst prioriterat i huvudecykelnätet. I lokalnätet bör separering ske om den högsta tillåtna hastigheten överskrider 30 km/h. Cykling på landsbygden sker till stor del i blandtrafik där hastigheterna överskrider 30 km/h men de låga flödena av gående och cyklister medför att separerade gång- och cykelvägar kan vara svåra att motivera. Dock ska detta prioriteras för viktiga regionala och kommunala kopplingar.

Separering mellan gående och cyklister är eftersträvansvärt på sträckor med höga flöden av båda trafikslag. Separering ger cyklister och gående trygghet i vad som gäller då det blir tydligt vilket utrymme som är till för vilket trafikslag. Detta är särskilt viktigt på sträckor i närheten av målpunkter som skolor och vårdboenden samt på sträckor som medger att cyklister kan hålla en hög hastighet.

Separering mellan gående och cyklister kan utformas på olika sätt men den viktigaste principen är tydlighet utan att skapa hinder. Separering genom nivåskillnader och kantsten mellan gångtrafikanter och cyklister ska undvikas eftersom det ökar risken för olyckor och försvårar för drift och underhåll.

Målad linje är den vanligaste separationsformen och kan förekomma i de flesta miljöer. Linjen medför att både cyklister och gångtrafikanter kan nyttja banan för t.ex. omkörning. Separering genom olika beläggning, exempelvis asfalterad cykelbana och plattor på gångbanan, är vanligt i stadsmiljöer. Olika beläggning ger tydlighet för personer med nedsatt syn, detta kan göras genom t.ex. sinusplattor eller några rader med gatsten. Separering kan även göras genom exempelvis möbleringsyta eller liknande. Vilken typ av separering som är lämplig beror på stråket och den yta som kan tas i anspråk. Vid separering ska detta alltid förtydligas med vägmärke

samt målade gång- och cykelsymboler på marken där detta krävs för att öka tydligheten.

Behovet av fysisk separering mellan gående och cyklister beror på flera faktorer som till exempel:

- Hastighet
- Storlek på flöden
- Typ av stråk
- Del av prioriterat cykelstråk
- Gångstråk för barn (t.ex. skolväg)
- Gångstråk för personer med nedsatt rörelseförmåga eller nedsatt syn (t.ex. närhet till vårdboenden/äldreboenden)
- Hållplatser

4.3 Lutning, kurvradie och sikt

För god framkomlighet och trafiksäkerhet bör lutningen på cykelbanor inom huvudcykelnätet inte överskrida 5 procent. Om detta inte är möjligt är det extra viktigt att utformningen i övrigt följer gällande standard, eftersom risken för olyckor blir större med ökad lutning.

Minsta accepterade kurvradie är 5 meter, detta accepteras endast när terrängen inte tillåter annan utformning. Vid en kurvradie på 5 meter kan cykeln inte föras i mer än 12 km/h vilket minskar cyklistens balansförmåga och ökar risken för olyckor.

Vid såväl kraftig lutning som skarpa kurvor måste sikten vara god och beläggningen jämn för att minska olycksrisken.

4.4 Korsningspunkter och passager

I alla cykelnät uppstår korsningspunkter, både mellan olika trafikslag och de olika kategorierna av cykelnätet. I korsningspunkter mellan gående och cyklister såväl som mellan cyklister och bilister är sikten av största vikt. Med tillräcklig sikt kan cyklisten anpassa hastigheten och få en överblick över situationen.

I huvudcykelnätet ska cyklistens framkomlighet prioriteras. Detta kan göras genom tydlig separering vid korsningspunkter som till exempel planskildhet eller olika typer av passager där cykeln har företräde så som cykelöverfart eller signalreglerat övergångsställe med cykelpassage. Samtliga cykelpassager på huvudcykelnätet bör ha hastighetssäkrade åtgärder för att minska risken för olyckor.

I lokalcykelnätet bör cykelpassager vara markerade för att tydliggöra cykeltrafikens väg. Om biltrafiken har väjningsplikt i en

korsning ska detta markeras ut med linjemålning och vägmärke före cykelpassagen. Då lokalcykelnätet till största del korsar mindre trafikerade vägar med låga hastigheter anses inte cykelöverfarter eller signalreglerade cykelpassager krävas.

4.4.1 Busshållplatser i urban miljö

En situation där det vanligen kan uppstå otydlighet mellan gående och cyklister är vid busshållplatser; gående som ska av eller på bussen måste oftast korsa cykelbanan vilket skapar risk för olyckor.

- Busshållplatser ska vara separerade från cykelbanan (även delade gång- och cykelvägar)
- Separering ska vara tydlig och anpassad till gaturummet
- Cykelbanan ska placeras bakom väderskydd (om sådant finns)
- Vid höga cykelflöden och/eller en vältrafikerad busshållplats bör räcken uppföras för att hindra att gående plötsligt går ut i cykelbanan
- Vid höga cykelflöden och/eller en vältrafikerad busshållplats bör övergångställen målas ut över cykelbanan

4.4.2 Busshållplatser på landsbygden

Att ta sig till en hållplats på landsbygden innebär oftast färd i blandtrafik på vägar utan belysning. Därtill består i dagsläget en stor andel av hållplatserna endast av en stolpe i dikeskanten vilket kan göra det svårt att ta cykeln och låsa den på ett säkert sätt. Ett relativt lågt antal resande gör att dessa busshållplatser ofta prioriteras lågt i planeringen. Vidare är en stor andel busshållplatser på landsbygden lokaliserade längs statliga vägar och i dessa sammanhang så har kommunen begränsad rådighet.

Definition

Underlagets storlek bör beräknas på antal boende inom 2 km, faktiskt avstånd (se sida 9), samt busslinjens koppling till viktiga målpunkter.

- I detaljplaneprojekt på landsbygden bör närbelägen busshållplats inkorporeras och tillgängliggöras med gång- och cykelväg. Om stort underlag finns bör cykelparkering anläggas
- Busshållplatser med stort underlag längs det kommunala vägnätet bör tillgängliggöras med gång- och cykelvägar samt cykelparkering
- Strategiskt viktiga busshållplatser längs statlig väg ska lyftas konsekvent i forum med statliga och regionala myndigheter

4.4.3 Övergångställen

Vid övergångställen där en separerad cykelbana fortsätter rakt fram kan det finnas behov av att förtydliga övergångsstället även över cykelbanan. Detta sker enklast genom att markera ut övergångsstället med linjemålning även på cykelbanan.

4.5 Hinder

Fasta hinder på eller intill cykelbanan kan vara förenat med livsfara om de inte utformas trafiksäkert.

4.5.1 Sidohinder

Sidohinder är exempelvis stolpar, räcken, parkbänkar eller bildörrar som öppnas mot cykelbanan. Trafiksäkerheten påverkas genom sämre sikt och framkomligheten påverkas av att sidohinder ofta medför att banans hela bredd inte kan nyttjas.

Sidohinder	Avstånd (minimum)
Skiljeremsa mot kantstensparkering	0,75 m
Fasta hinder (t.ex. stolpe träd, parkbänk)	0,5 m
Längsgående hinder (t.ex. räcke, fasad, häck)	0,8 m
Fastighetsgräns mot privat fastighet	0,8 m (idealt)

4.5.2 Fasta hinder på cykelbanan

Hinder i form av bommar, betongsuggor och pollare i cykelbanan har oftast placerats på den aktuella platsen i syfte att förhindra att bilar använder cykelvägen. Detta kan åstadkommas genom andra typer av åtgärder men om fysiska hinder är den enda lösningen på platsen är det mycket viktigt att hindret tydliggörs med vägmarkering, kontrastfärg och reflexer. Dessutom ska hindret placeras mellan cykelbana och gångbana så att det medger god framkomlighet och trafiksäkerhet för såväl cyklister som gående.

4.6 Vägvisning

Vägvisning ökar orienterbarheten i cykelnätet och visar den lämpligaste vägen till målpunkter. Vägvisning för cyklister sänder även ut en viktig signal om att cykel är ett prioriterat färdmedel i transportnätet och kan sänka tröskeln för fler att börja cykla.

Huvudcykelnätet ska utrustas med vägvisning mot centralorten, övriga tätorter samt inom centralorten mot viktiga målpunkter. Vägvisningen ska i ett första steg uppföras vid stora korsningspunkter och på sträckor där vägvisning bedöms nödvändig för att skapa god orienterbarhet. I nästa steg ska behovet av ytterligare vägvisning ses över.

Lokalcykelnätet utrustas i regel inte med vägvisning. Viss vägvisning kan behövas vid korsningspunkter där flera delar av lokalnätet möts för att öka orienterbarheten.

Vägvisningen ska placeras synligt med god marginal till vegetation. Där vägvisning finns ska den vara konsekvent och fortsätta till målpunkten. Utformningen av vägmärken styrs av vägmärkesförordningen (SFS 2007.90).

4.7 Lathund för utformning

Alla mått som presenteras i tabellen är minimimått.

	Huvudcykelnät	Lokalcykelnät	Landsbygd
Bredd	Låga flöden: 3 m Höga flöden*: 4,3 m	Hastighetsbegränsning om max 30 km/h: Befintlig väg Hastighetsbegränsning över 30 km/h: Låga flöden: 2,5 m Höga flöden*: 4,3 m	Cykling sker i blandtrafik. Vid anläggande av gång- och cykelväg ska bredden vara minst 2,5 m.
Separering mellan gående och cyklister	Separering eftersträvas. Krav vid höga flöden* eller av annan specificerad orsak. Vid separering ska gångbanan vara minst 1,8 meter och cykelbanan minst 2,5 meter.	Separering eftersträvas vid höga flöden* eller lokalt av annan specificerad orsak. Vid separering ska gångbanan vara minst 1,8 m och cykelbanan minst 2,5 m.	Inget krav.
Dimensionerande hastighet	30 km/h på sträcka mellan korsningspunkter.	20 km/h på sträcka mellan korsningspunkter.	Inget krav.
Beläggning	Asfalt.	Asfalt eftersträvas.	Jämn beläggning eftersträvas.
Vägvisning	Till tätorter (inom kommunen och till närliggande orter utanför kommunen) samt viktiga målpunkter inom centralorten.	Till viktiga målpunkter (enbart på platser där orienterbarheten är låg).	Inget krav.
Korsningspunkter	Prioritering av cykeltrafiken med genomgående cykelbanor, cykelpassager eller cykelöverfarter.	Förtydligande av cykelpassager. Förtydligande av väjningsplikt för cykel där detta är applicerbart.	Inget krav.

* Höga flöden innebär en maxtimme på mer än 200 cyklister eller totalt över 2000 passager per dag. I nyexploatering bör det inte ses till nuläge utan beräknas på potential i en potentialstudie.

Håbo kommun följer rekommendationerna i Region Uppsalas dokument Utformningsprinciper av gång- och cykelvägar och cykelparkeringar i Uppsala län, där dessa stråk är applicerbara. Region Uppsalas utformningsprinciper är viktiga att följa för regionalt prioriterade nät och vid ansökan om statlig medfinansiering.

4.8 Avvikelser i utformning av cykelinfrastruktur

Avvikande utformning kan förekomma då utrymmet för korrekt utformning saknas. Avsteg från dessa riktlinjer ska dock enbart göras i undantagsfall och då i dialog med berörd förvaltning för att säkerställa en god trafikmiljö och förutsättningar för en fungerande snöröjning och drift.

5. Parkering

Varje cykelresa startar och slutar med en parkerad cykel. Att kunna parkera enkelt, säkert och nära målpunkten är avgörande för att cykeln ska övervägas som transportmedel. En cykelparkering av god kvalitet kännetecknas av egenskaper som rätt placering, god kapacitet och hög säkerhet. Det är viktigt att placera cykelparkeringar vid en öppen yta med god genomströmning av människor för att öka tryggheten.

Dessa riktlinjer styr Håbo kommuns arbete på allmän plats men är inte styrande för cykelparkering på kvartersmark. Håbo kommun har behov av att ta fram en parkeringspolicy som innefattar cykelparkeringar för att klargöra ambitionen. Parkeringstal för bostäder och verksamheter är ett bra verktyg att nyttja som kravställning vid markanvisningar. Dessa riktlinjer kan dock nyttjas som en indikator för vad som kan behövas för att skapa attraktiva cykelparkeringar oavsett om det är allmän plats eller kvartersmark.

5.1 Placering

Parkering nära målpunkten är av avgörande betydelse för att den ska användas. Olika typer av målpunkter är olika avståndskänsliga för cyklisten men i regel ska cykelparkeringen alltid placeras närmast målpunkten jämfört med parkering för andra trafikslag. Om avstånd till målpunkten överstiger 25 meter är det troligt att den inte används och risken ökar att cyklarna istället parkeras på oönskade ytor i närheten till målpunkten. Detta kan medföra problem för gående, särskilt gångtrafikanter med begränsad rörelseförmåga eller nedsatt syn. Vid begränsat utrymme vid målpunkten kan dock enklare cykelparkering anläggas i anslutning medan mer tilltagen parkering med exempelvis väderskydd anläggs längre ifrån. Detta då individer ofta kan rättfärdiga att gå längre till en mer attraktiv parkering. Målpunkter som strategiska bytespunkter, offentliga verksamheter samt lekplatser och parker bör alla förses med mycket god tillgång till cykelparkeringar i nära anslutning till målpunkten.

Vid målpunkten bör cykelparkeringen placeras på en öppen yta i anslutning till gångstråk eller torgmiljö där överblickbarheten är stor och människor naturligt passerar.

5.2 Utformning

Cyklister föredrar parkeringar med möjlighet till ramlåsning för att minska stöldrisken. Cykelstölder är ett av de vanligaste egendomsbrotten och rädsla för att cykeln ska bli stulen är en aspekt som gör att vissa avstår från att ta cykeln till exempelvis resecentrum.

Dimensionering av antal cykelparkeringsplatser ska göras utifrån potential och beläggningsgraden på cykelparkeringar bör inte överstiga 90 procent. Cyklisten ska inte behöva leta efter en parkeringsplats då detta ökar restiden och skapar osäkerhet. Vid åtgärder i anslutning till viktiga målpunkter bör en potentialstudie genomföras.

Cykeltyp	Dimensionerande mått
Standardcykel	0,5 m
Ökad komfort	0,6-0,7 m
Lådcykel	1,2 m

Väderskydd är centralt vid parkeringar där cykeln kan tänkas stå parkerad en längre tid som till exempel vid resecentrum, busshållplatser och skolor.

Belysning och välskött vegetation är viktig för att öka överblickbarheten av parkeringen och på så sätt även tryggheten. Med god överblickbarhet från angränsande ytor ökar den informella övervakningen och stöldrisken minskar.

5.3 Riktlinjer vid nybyggnation av cykelparkering

- Cykelställ ska utformas med möjlighet till ramlåsning (se även Teknisk handbok, på kommunens hemsida, för utformning av cykelställ)
- En andel av cykelställen ska anläggas med ett mellanrum som tillåter lådcyklar
- Cykelparkering placeras närmast målpunkten (i förhållande till parkering för andra trafikslag)
- Vid målpunkter där cykeln kan tänkas bli stående längre tid (resecentrum, busshållplatser) ska väderskyddade cykelställ erbjudas i anslutning till målpunkten
- Parkeringsplatserna ska placeras i en öppen miljö i anslutning till gångstråk. Parkeringen och angörande ytor ska förses med god belysning

5.4 Riktlinjer vid uppgradering av befintlig cykelparkering

- Samtliga cykelparkeringar ska uppgraderas till att erbjuda möjlighet till ramlåsning
- Om utrymme finns ska mellanrum ses över för att möjliggöra parkering med bredare cyklar
- Åtgärder ska göras för att öka överblickbarheten från närliggande gångstråk
- Belysning på parkering och angörande ytor ska ses över

6. Mobility management

Mobility management kan enkelt beskrivas som mjuka åtgärder som påverkar resan innan den har börjat. Mer konkret handlar det om information, kommunikation och organisation av tjänster som påverkar sociala normer, attityder och beteenden för att ställa om till ett mer hållbart resande och öka andelen cyklande.

Ett systematiskt och långsiktigt arbete för beteendepåverkan är centralt för att öka andelen hållbara transporter och för att uppnå ett effektivt användande av kommunens infrastruktur.

6.1 Infrastrukturen sätter ramarna

Grunden i ett hållbart transportsystem är att lokalisera bebyggelse och verksamheter på ett sätt som minskar beroendet av motoriserade transporter. Mobility management handlar i grunden om att effektivisera användandet av det befintliga transportsystemet och öka effekten av hårda åtgärder genom information. Genom att kombinera fysiska åtgärder med mobility management ökar nyttan av investeringarna i dessa.

Det är därför viktigt att redan i översiktsplan och sedan i detaljplaner aktivt arbeta för att lokalisera bebyggelse i kollektivtrafiknära stråk med väl utbyggd gång- och cykelinfrastruktur.

Den fysiska infrastrukturen är central för att möjliggöra cyklande men med infrastrukturen på plats är det inte säkert att cyklandet ökar. Det krävs att människor får information om var det är möjligt att cykla, varför det är bra att cykla och, än mer centralt, testas på att cykla!

6.2 Övergripande mobility management

För att lyckas med mobility management krävs ett långt tidsperspektiv, ett kontinuerligt och konsekvent arbete samt ett integrerat samarbete mellan Håbo kommun, Region Uppsala och privata aktörer som verkar i kommunen. Människor har generellt lättare för att ändra vanor när de genomgår stora förändringar i övrigt, exempelvis när de flyttar, byter arbetsplats eller skola. Det är därför viktigt att möta upp i just dessa skeden i livet.

Övergripande handlar det om att skapa en plattform och ett engagemang hos flera olika aktörer för att möjliggöra hållbara resor.

Exempel på insatser:

- Välkomstprensent till nyinflyttade (t.ex. cykelkarta, reflex)
- Samarbeten med exploatörer/krav vid exploatering (bland annat parkeringstal)

6.2.1 Insiktshöjande åtgärder

Insiktshöjande åtgärder handlar om att uppmuntra till frivilliga beteendeförändringar genom att öka kunskapen hos invånarna och de som verkar i kommunen om vilka konsekvenser olika färdmedelsval ger.

- Kampanjer
- Tävlingar
- ”Prova på”-aktiviteter och projekt (t.ex. ”utan bilen”-dealen, testcyklist)
- Delta i nationella och internationella initiativ (t.ex. Trafikantveckan)
- Information till skolor (personal, elever och föräldrar)
- Lättillgänglig information om kommunens cykelvägnät

6.2.2 Statushöjande åtgärder

- Invigningar av nya gång- och cykelvägar, cykelparkeringar m.m.
- Prioritering vid snöröjning
- Prioritera närhet till cykelparkering före bilparkeringar vid målpunkter
- Utdelning av material (t.ex. sadelskydd, reflexer)
- Dela ut presenter (exempelvis ”god morgon” -påse) till cyklister

6.2.3 Nya tjänster

- Laddningsplatser för elcykel
- Väderskyddade cykelparkeringar
- Cykelgarage
- Tillgång till cykelställ vid fler bytespunkter (“bike and ride”)

6.2.4 I byggskede

Vid byggnationer som skapar störningar i trafiksystemet fokuseras det traditionellt ofta på att säkerställa motorfordonens framkomlighet, i många fall på bekostnad av andra trafikslag då till exempel gång- och cykelvägar används som byggvägar eller omledningsvägar för biltrafik.

Om byggområdet ska ha minsta möjliga inverkan på transportnätet och kunna passeras effektivt är det viktigt att yteffektiva transportmedel såsom gång, cykel och kollektivtrafik har god framkomlighet och tillgänglighet under byggtiden. Håbo kommun har en prioritering av trafikslag vid omledning av trafik som ska tillämpas.

7. Drift och underhåll

Drift- och underhållsåtgärder har en mycket god förebyggande effekt på olyckor överlag eftersom en stor faktor till cykelolyckor är just dålig drift och underhåll av vägar. En välskött väg leder till ökad bekvämlighet, säkerhet och tillgänglighet vilket annars kan vara vanliga anledningar till varför cykeln väljs bort som transportmedel. En bra underhållen cykelväg har goda förutsättningar för att bli använd och upplevas som bra av cyklister i alla åldersgrupper och under alla årstider. Dessutom håller cykelvägen högre standard under längre tid om den är sköts om.

7.1 Vägbanan

Drift och underhåll av vägbanan är centralt för att ge förutsättning för säker och pålitlig cykling. Grus, sprickor och hinder begränsar hastigheten och riskerar att medföra olyckor.

- Sprickor och skador på cykelbanan åtgärdas skyndsamt för att undvika olyckor för trafikanter och ytterligare skada på vägen
 - » På huvudcykelnätet åtgärdas skador som försämrar framkomligheten och/eller ökar risken för olyckor inom tre dagar från det att skadan upptäckts eller rapporterats och inom tre veckor för skador som endast påverkar vägens utseende
 - » På lokalcykelnätet åtgärdas skador som försämrar framkomligheten och/eller ökar risken för olyckor inom en vecka från det att skadan upptäckts eller rapporterats och inom två månader för skador som endast påverkar vägens utseende
- Bilspärrar och andra hinder på cykelbanan ses över kontinuerligt och tas bort där så är lämpligt till fördel för framkomligheten
- Statistik från Strada om kommunens gång- och cykelvägar summeras två gånger per år (en gång efter vintersäsongen och en gång efter sommarsäsongen) för att kunna förbättra underhåll och/eller införa åtgärder i infrastrukturen

Definition

STRADA är en akronym för Swedish Traffic Accident Data Acquisition vilket är en databas där information om trafikolyckor lagras.

7.2 Vinterväghållning

För att cykling ska upplevas tryggt och trevligt året runt är god vinterväghållning ett måste. Många upplever vinter och snö som ett hinder för att välja cykeln men med gott underhåll förenklas detta.

- Huvudcykelnätet snöröjs i skede 1, lokalcykelnätet snöröjs i skede 2. Efter vintersäsongen prioriteras sandupptagning på huvudcykelnätet
- Snöröjning, halkbekämpning och sandupptagning planeras, genomförs och utvärderas varje år med hjälp av synpunkter och Stradas olycksstatistik för att fortsätta att utveckla och optimera dessa moment
- Vinterväghållningskartor ajourhålls och finns tillgängliga på kommunens hemsida

7.3 Orienterbarhet

Det är viktigt att guida cyklister på de vägar som är lämpliga utifrån genhet, framkomlighet och underhåll. Vägvisning och underhåll förlitar sig på varandra och utvecklas i takt med att kommunen och vägnätet växer.

- Vägvisningsmärken ses över löpande, 1 gång per halvår för huvudcykelnätet och 1 gång per år för lokalcykelnätet samt vid synpunkter
- Vegetation ses över löpande, 1 gång per halvår för huvudcykelnätet och en 1 gång per år för lokalcykelnätet samt vid synpunkter

7.4 Cykelställ

I ett led att förbättra cykelparkeringar kring prioriterade bytespunkter är en aktivitet att "Öka tillgången till cykelparkeringsplatser genom att arbeta med omhändertagande av övergivna cyklar i cykelställ". Region Uppsala har pekat ut Håbo kommun som medverkande/utförande organisation. Enligt de generella reglerna i Trafikförordningen får ett fordon varken parkeras så att det hindrar tillträde till andra fordon, utanför uppställningsplats eller längre än 24 timmar i sträck om inte annat anges. Detta lagrum gäller även för cyklar och tillsammans med Lag (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall ger det kommunen rätt att flytta de fordon som bryter mot någon av dessa paragrafer.

- Cykelställ underhålls och hålls fria från skrotyklar. Genomgång av cykelställ vid populära bytespunkter sker 2 gånger per år
- Cyklar som omhändertas vid cykelställ tas om hand av kommunens återvinningscentral om ägaren inte hämtar ut fordonet inom tre månader från kungörelse

Definition

Skede 1 påbörjas vid ett snödjup på 3-5 centimeter efter snöfall och innefattar bland annat busshållplatser och prioriterade gång- och cykelvägar.

Skede 2 påbörjas vid 6-9 centimeter snödjup och är övriga vägar.

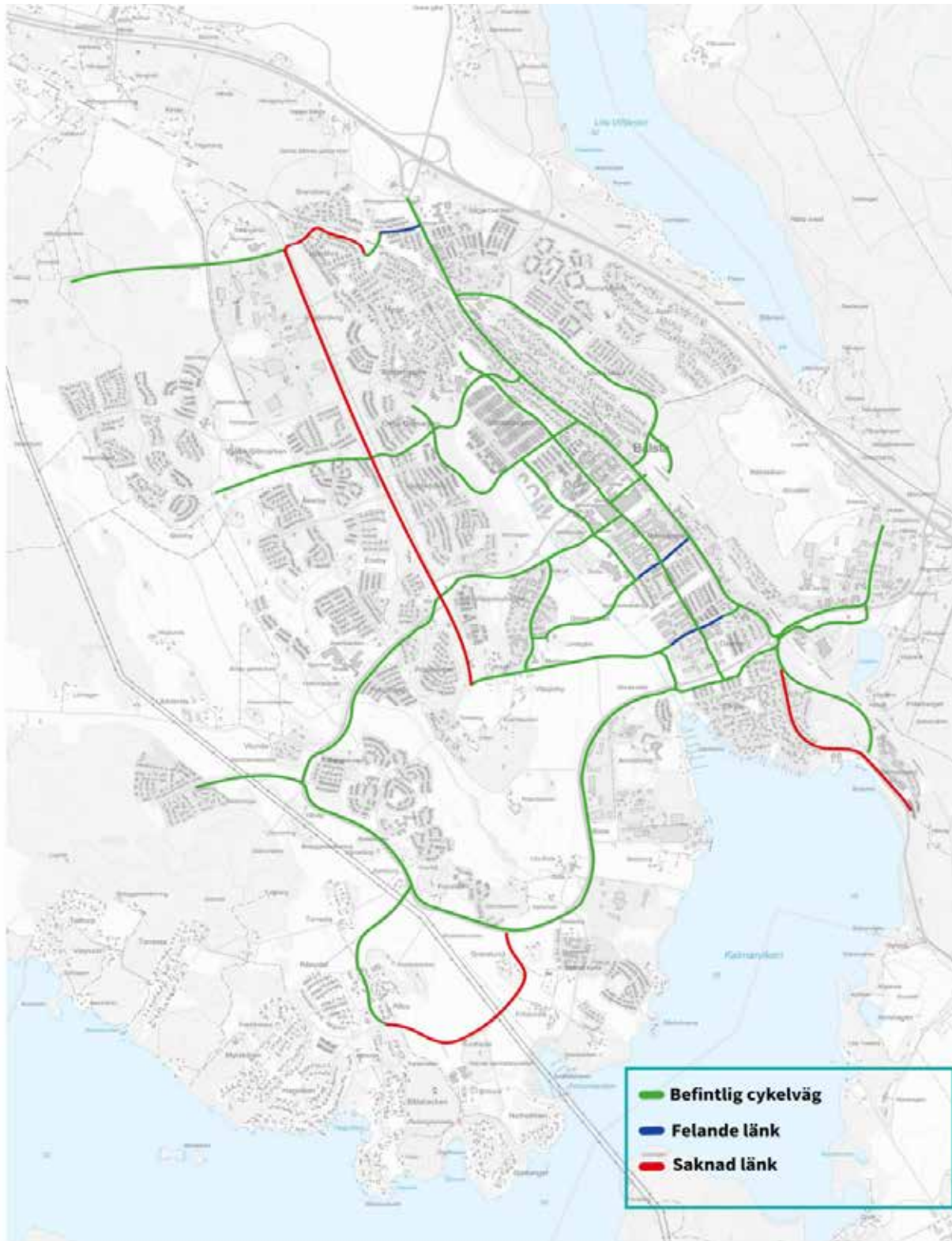
Målet är att skede 1 ska vara snöröjt inom 7 timmar och skede 2 inom 14 timmar efter normalt snöfall.

7.5 Service

En annan vanlig orsak till cykelolyckor är skicket på den egna cykeln. Därför ser vi det viktigt med tillgång till cykelvård. Kommunen siktar på att kunna tillhandahålla cykelvårdsstationer där cyklister kan underhålla cykeln. Dessa placeras vid viktiga knutpunkter där många cyklister rör sig för att maximera utnyttjandegraden. Det är även viktigt att själva servicestationerna underhålls och uppdateras kontinuerligt för att klara av den aktuella efterfrågan. Kommunen tar in synpunkter i anordnade former så som kommunens synpunktshantering samt vid tillställningar och event där det lämpar sig.

- Kommunen tillhandahåller cykelvårdstationer vid populära bytespunkter och strategiska lägen vid centrala delar av kommunens orter
- Kommunen tar tillvara på inkomna synpunkter och förbättrar ständigt cykelarbetet

Bilaga 1 - Huvudcykelnät i Bålsta



Bilaga 2 - Huvudcykelnät kommunala och regionala kopplingar

