



Gång- och cykelvägsplan

2016

Förord

En aktuell gång- och cykelplan är ett viktigt redskap för att kunna göra insatser för att främja cyklandet i kommunen. Ett av grundargumenten för utvecklandet av gång- och cykelplanen är att påvisa det värde fotgängare och cyklister har för det hållbara resandet i kommunen. Insatser behövs för att göra cykeln till ett mer konkurrenskraftigt transportmedel och därigenom försöka minska bilanvändandet. Ett annat viktigt argument för framtagandet av planen är att underlätta för prioritering och avsättandet av resurser för cykelinfrastruktur.

En utgångspunkt i planen har varit att göra insatser för att främja cyklandet i hela Östhammars kommun. Ett tydligt fokus har dock funnits på kommunens tätorter. Tätorterna är naturliga utgångspunkter eftersom flest människor bor i tätorten och insatser får därmed störst effekt. Avstånden är därutöver mer cykelvänliga inom tätorter, därigenom nås även en större målgrupp. Vid längre avstånd får en pålitlig kollektivtrafik med hög turtäthet en större betydelse för det hållbara resande. Säkra gång- och cykelvägar mellan större bostadsområden och skolor är särskilt angeläget eftersom barn utgör en viktig målgrupp. Kollektivtrafikpunkter och tätortscentrum (livsmedelsaffärer, vårdcentraler, bibliotek, fritidsanläggningar m.m.) är andra viktiga fokusområden.

Arbetet för framtagandet av den nya gång- och cykelplanen har bedrivits av en förvaltningsöverskridande arbetsgrupp bestående av tjänstemän från kommunens samtliga förvaltningar. Förslaget har skickats ut på en bred remiss och funnits tillgänglig för synpunkter på kommunens hemsida. Inkomna synpunkter har sammanställts och kommenterats i samrådsredogörelsen. Slutligen har planen reviderats och prioriterats av tekniska utskottet.

Östhammar, mars 2016.

Innehållsförteckning

1. Varför satsa på bättre gång- och cykelvägar?
2. Beteendepåverkan
3. Utformningsprinciper
4. Riktlinjer för utbyggnad av cykelvägar inom tätorter
5. Framtida utbyggnad
6. Nulägesbeskrivning – behovsinventering
7. Kartor
8. Prioriterade åtgärder 2016-2020

1. Varför satsa på bättre gång- och cykelvägar?



Det huvudsakliga argumentet för ett utbyggt och förbättrat gång- och cykelvägnät är att det bidrar till ett ökat långsiktigt hållbart alternativ till biltrafik i kommunen.

Ett annat viktigt argument är att intresset för cykeln som transportmedel har ökat i kommunen. Det har under de senaste åren inkommit en mängd önskemål om att dels förbättra och dels anlägga nya cykelvägar inom kommunen. Dessa är kopplade till människors dagliga rörelsemönster, cykeln som träningsredskap och även turism.

Även på nationell, regional och kommunalpolitisk nivå finns beslut och strategier för att öka andelen hållbara transporter och minska bilanvändandet. Detta i allt från regeringens infrastrukturproposition (2012/13:25) till länets regionala utvecklingsstrategi, Uppländsk drivkraft. I kommunfullmäktiges mål finns bland annat mål om minskat koldioxidutsläpp och högre placering i miljöranking.

Fyra argument

Folkhälsa - *Människor mår bra av fysisk aktivitet*

- Förebygga hjärt- och kärlsjukdomar, fetma, diabetes och andra sjukdomar relaterade till fysisk inaktivitet.
- Psykiskt välbefinnande, människor mår bra av att röra på sig.
- Genom satsningar på åtgärder för att höja människors fysiska aktivitet kan kostnader för vård och omsorg relaterade till fysisk inaktivitet minska.
- Inget buller.

Social hållbarhet- *Cykeln är ett socialt transportmedel*

- När människor cyklar och rör sig i grannskapet är interaktionen med andra människor högre än när man reser med bil.
- När fler människor rör sig ute på gatorna i våra tätorter ger det mer liv och rörelse i våra tätorter, orterna blir därmed mer levande och upplevelsen av trygghet ökar.
- Ökade satsningar på gång- och cykelvägar leder på sikt till att den fysiska utformningen och strukturer i våra tätorter blir bättre anpassade för fotgängare och cyklister.

Hållbart resande - *Cykling har minimal miljöpåverkan*

- Cykeln är ett hållbart transportmedel utan utsläpp som skadar miljön.
- Minimal påverkan i tillverkningsprocessen jämfört med bilar.

Ekonomi och rättvisa - *Det är billigare att cykla och gå än att köra bil*

- Gång- och cykelvägar kräver mindre markanspråk än bilvägar.
- Det är billigare att tillhandahålla cykelinfrastruktur än bilvägar.
- Billigare transportsätt för kommuninvånare.
- Bättre förutsättningar för människor utan bil och körkort att ta sig fram i kommunen.
- Ökad cykelturism.

Läs mer : Boverket (2013). *Planera för rörelse! – en vägledning om byggd miljö som stimulerar till fysisk aktivitet.*

2. Beteendepåverkan

I slutändan bestämmer människor själva hur de tar sig från en punkt till en annan. Likväl finns det flera faktorer som kan ha en inverkan på valet av transportmedel. Det finns fler verktyg och metoder som går att använda för att försöka påverka människor att resa på hållbart sätt. Nedan finns några konkreta förslag på hur det går att försöka påverka människor i rätt riktning.

Ökad dialog och ”cykeldagar”

En ökad dialog där fördelarna med att cykla lyfts fram. Det kan handla om att uppmärksamma och upplysa människor om de bra aspekter som finns med cyklande. Det kan exempelvis ske under en årligen återkommande dag där hållbart resande lyfts fram. Exempel på aktiviteter är att sprida information, dela ut saker gratis, exempelvis reflex, ringklocka samt erbjuda enklare service (olja, luftstationer m.m.). Cykelnätverk, föreningar och skolor kan bli viktiga aktörer i denna dialog.

Marknadsföring av cykeln som transportmedel i kommunen

Kommunen kan avsätta mer medel för marknadsföring av cykeln som transportmedel. Den kan handla om ”puffar” i sociala medier eller att uppmärksamma cykeln som transportmedel på olika sätt i medier och i lokaltidningar.

Cykelparkeringar och cykelställ

Det är viktigt att cykelparkeringar och cykelställ är placerade i anslutning till målpunkter. Det är även viktigt att möjligheter finns för fastlåsningskyddade från nederbörd. Bra cykelparkeringar och ställ är särskilt viktigt i anslutning till kollektivtrafikpunkter samt vid skolor.

Bättre digitala kartor

Genom att på bättre sätt visualisera vilka cykelvägar som finns i kommunen kan man göra människor mer medvetna om var man kan gå och cykla.



Fler och bättre cykelvägar

Det viktigaste för att få fler cyklande i kommunen är bättre grundförutsättningar att cykla. Detta kan uppnås genom att förbättra och bygga ut det kommunala cykelvägnätet.

3. Utformningsprinciper

God utformning skapar attraktiva gång- och cykelvägar

En idealtyp att eftersträva förenklar för samtliga parter i samhällsbyggnadsprocessen. Tre meter vägyta för gång- och cykelvägar är den minibredd som eftersträvas vid utformningen, men ett bredare vägområde är att föredra. Många kommuner med en högre befolkningsmängd och högre befolkningstäthet eftersträvar bredare gång- och cykelvägar. Det har dock att göra med hur många som använder vägen och hur ofta. Rörelsehindrade, rullstolsburna, barnvagnar etc. kräver exempelvis mer yta.

Riktlinjer för utformning och drift:

Bredd: 3 m, (5 m inkl. slänt, sidoytor)
Separation: skiljeremsa, kantsten
Belysning: LED
Beläggning: asfalt

Goda siktlinjer ska eftersträvas, det är även viktigt att cykelvägar hålls fria från vegetation och snöröjs.

Begränsa hastigheter för bilister där fotgängare och cyklister korsar körbana.

4. Riktlinjer för utbyggnad av cykelvägar inom tätorter

Geografiskt avgränsas satsningar i denna gång- och cykelplan till de större tätorterna; Alunda, Gimo, Öregrund, Österbybruk och Östhammar. I nämnda tätorter bor flest människor samtidigt som avstånden är kortare. Med andra ord kan fler målpunkter nås inom rimliga avstånd.

Planen syftar främst till att fokusera på brister i det befintliga gång- och cykelvägnätet i de större tätorterna. Saknade länkar samt säkerhetshöjande åtgärder inom det befintliga gång- och cykelvägnätet bedöms vara särskilt viktigt. Inom detta nät bedöms cykelvägar mellan och i anslutning till skolor, anläggningar, idrottsplatser, större bostadsområden samt kollektivtrafikmålpunkter vara särskilt viktigt.



5. Framtida utbyggnad



På längre sikt är det angeläget att ha en plan för hur utbyggnad av ett sammanhängande cykelnätet ska ske. Utbyggnaden bör bland annat ta i beaktande var människor bor, var olika målpunkter är lokaliserade och var människor rör sig. Det är också viktigt att ta i beaktande i hur tätorterna förtätas och utvecklas. Det är därför viktigt att i framtida utveckling av gång- och cykelvägar ta i beaktande nya bostads- och exploateringsområden. Ett sammanhängande cykelnätet bör således utvecklas i takt med att tätorter utvecklas och rörelsemönster förändras.

Inom de kommande åren bör planering för kopplingar till cykelvägnät göras i exploateringsområden. Följande områden blir således särskilt viktiga i takt med att detaljplaner eller exploatering framskrider:

Alunda: Björnhålsskogen (Korsängsvägen m.fl.), Prästgårdsgärdet (Prästgårdsvägen m.fl.)

Östhammar: Sandika (Albrektsgatan m.fl.), Börstil (Handelsvägen, Energivägen m.fl.)

6. Nulägesbeskrivning – behovsinventering

Kommunen som helhet

Östhammars kommun är en flerkärning landsbygdskommun. Cykelvägar finns i huvudsak i anslutning till tätorterna Alunda, Gimo, Österbybruk, Öregrund och Östhammar. På det stora hela finns förbättringsmöjligheter i samtliga tätorter. På sikt är ambitionen att fotgängare och cyklister enkelt och trafiksäkert ska kunna röra sig mellan olika målpunkter i de större tätorterna. Särskilt viktiga målpunkter är större bostadsområden, förskolor och skolor, centrumverksamheter och kollektivtrafikpunkter. Barn är en viktig målgrupp i arbetet med att skapa säkra och trygga länkar mellan de olika målpunkterna. Ett riktvärde för ”cykelbara” avstånd inom tätorterna är 5 km. Att kunna ta sig till platser på sin fritid, exempelvis bad och idrottsanläggningar till fots eller på cykel prioriteras även högt.

Alunda

Alunda är en ort som i takt med utbyggnaden av väg 288 förväntas växa under de kommande åren. En ökande befolkningsmängd ställer krav på fler och bättre gång- och cykelvägar. Nya cykelvägar eller trafiksäkerhetshöjande åtgärder i anslutning till Korsängsvägen, Torpvägen, Happstavägen, Prästgårdsvägen och Skolvägen bedöms vara prioriterade åtgärder. Beläggning och belysning mellan Myrvägen och Johan Marméns väg är en annan prioriterad åtgärd.

Gimo

Gimo bedöms på det stora hela vara en cykelvänlig tätort. Två viktiga prioriterade åtgärder är Coromantvägen mellan bussterminalen och idrottsvägen samt en saknad länk vid Hammarskolan. Vilhelm Haglunds väg saknar även GC-väg och bedöms vara prioriterad.

6. Nulägesbeskrivning – behovsinventering

Öregrund

I Öregrund finns två prioriterade åtgärder. Den ena prioriterade åtgärden är längs Västergatan, från Mellarövägen in mot tätorten, den andra prioriterade åtgärden är från Hamntorget in till Färjeläget.

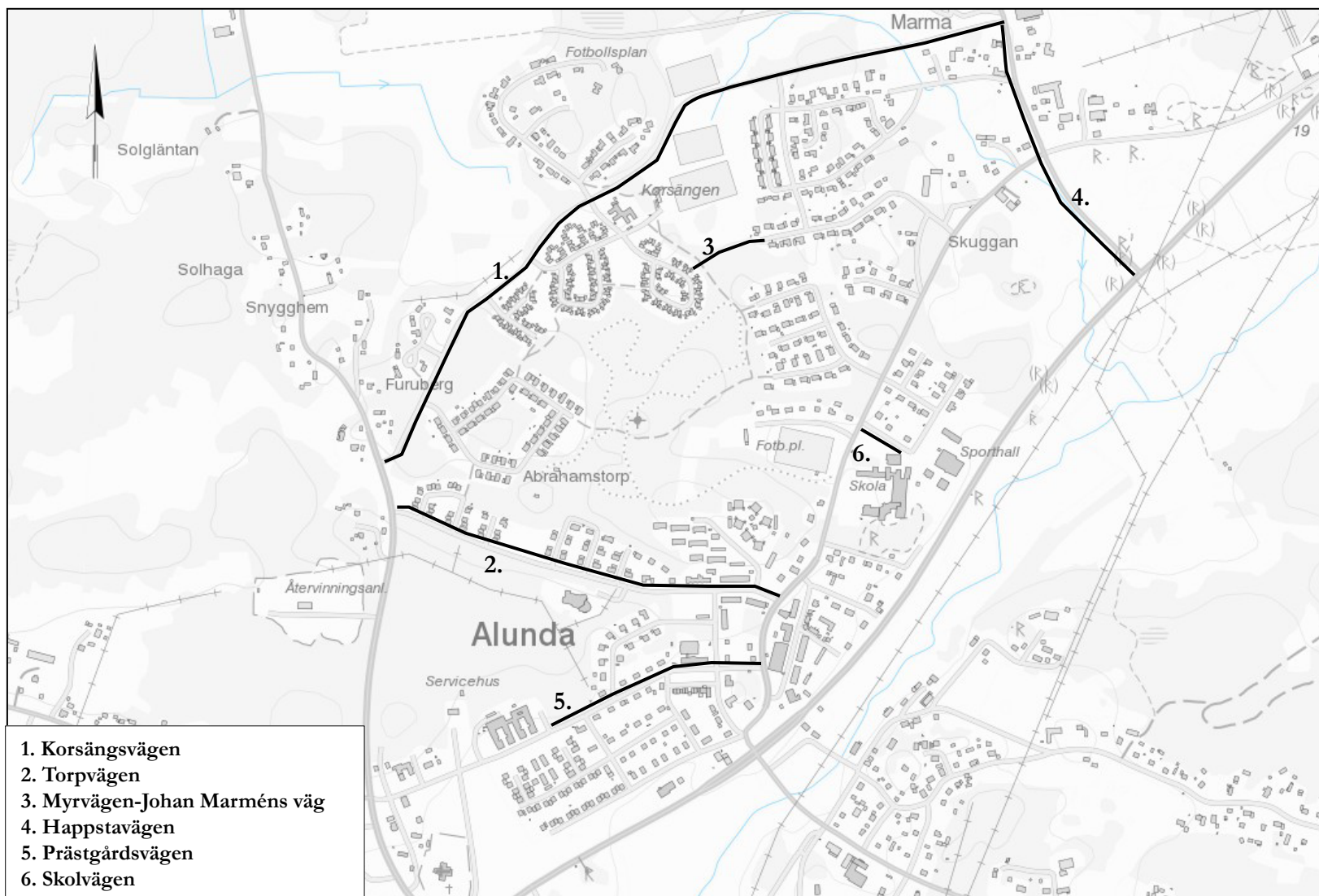
Österbybruk

Österbybruk har flertalet brister inom det befintliga cykelvägnätet. Cykelbelysning är prioriterade åtgärder mellan Gruvstigarvägen och Mossvägen. Vidare saknas cykelvägar längs delar av Gimogatan och Kölngatan. Långgatan, från Pålshodavägen till Gimogatan bedöms vara en annan prioriterad åtgärd. Ett par kortare sträckor som saknas sträcker sig längs Skyttbacksvägen till hembygdsgården samt från Mästergatan till Kölngatan.

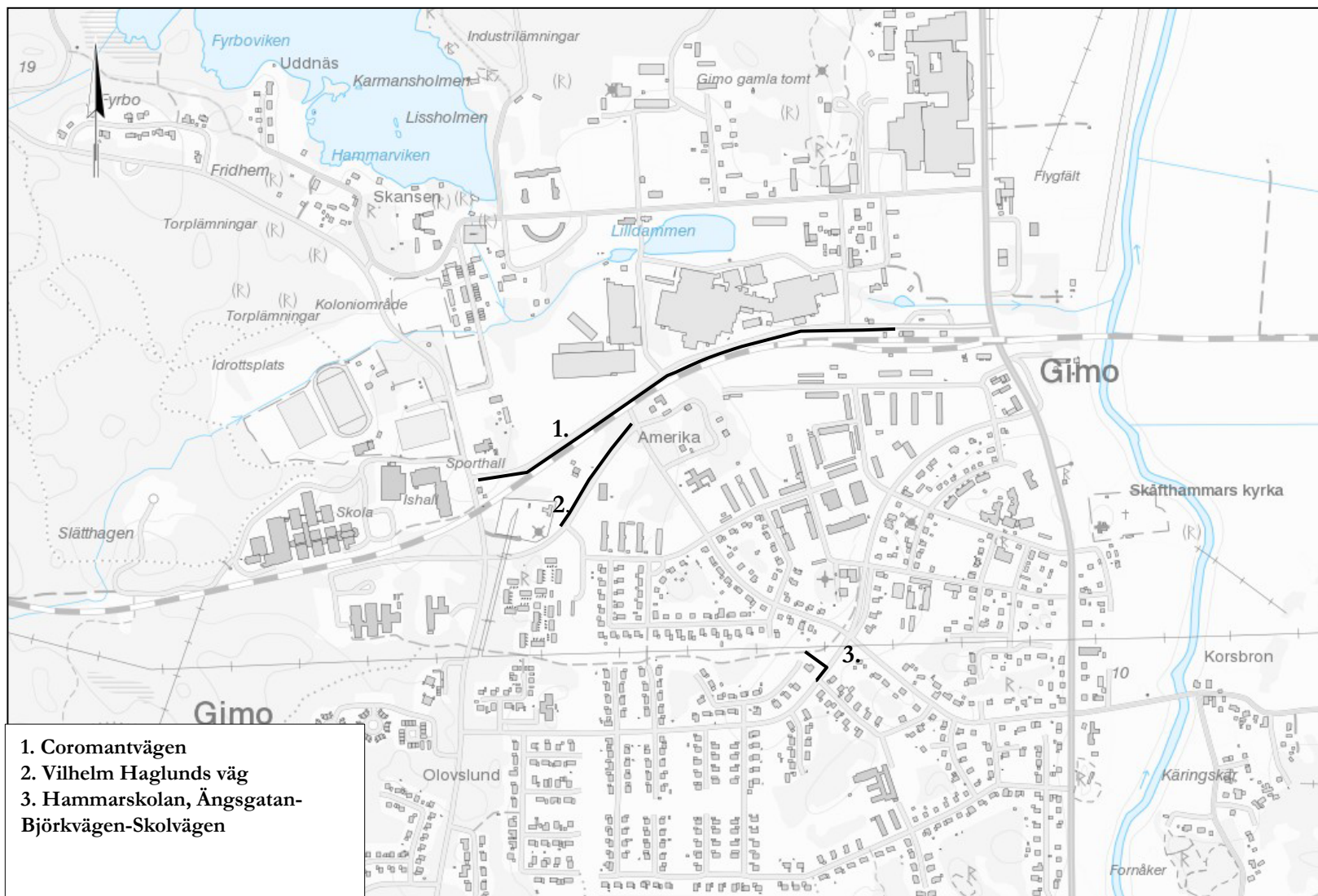
Östhammar

Östhammar förväntas växa under de kommande åren och det finns flera prioriterade åtgärder i tätorten. Husbackavägen, från Vadbacksvägen till Husbackabron är en prioriterad åtgärd som i nuläget saknar så väl cykelväg som belysning. Kyrkogatan bedöms även vara en viktig skolväg där gc-väg saknas etappvis. Övriga åtgärder inom tätorten är kopplade till befintliga och prioriterade industri- och handelsområden i Börstil, gång- och cykelväg behövs framför allt längs Energivägen och Handelsvägen. Fabriksvägen och Verkstadsgatan är två andra områden som saknar gång- och cykelväg. I övrigt finns goda möjligheter att koppla ihop Östhammar och Norrskedika, en eventuell sträckning bör ses över. Åtgärder för att förbättra situationen för gående och cyklister längs Albrektsgatan bör även ses över.

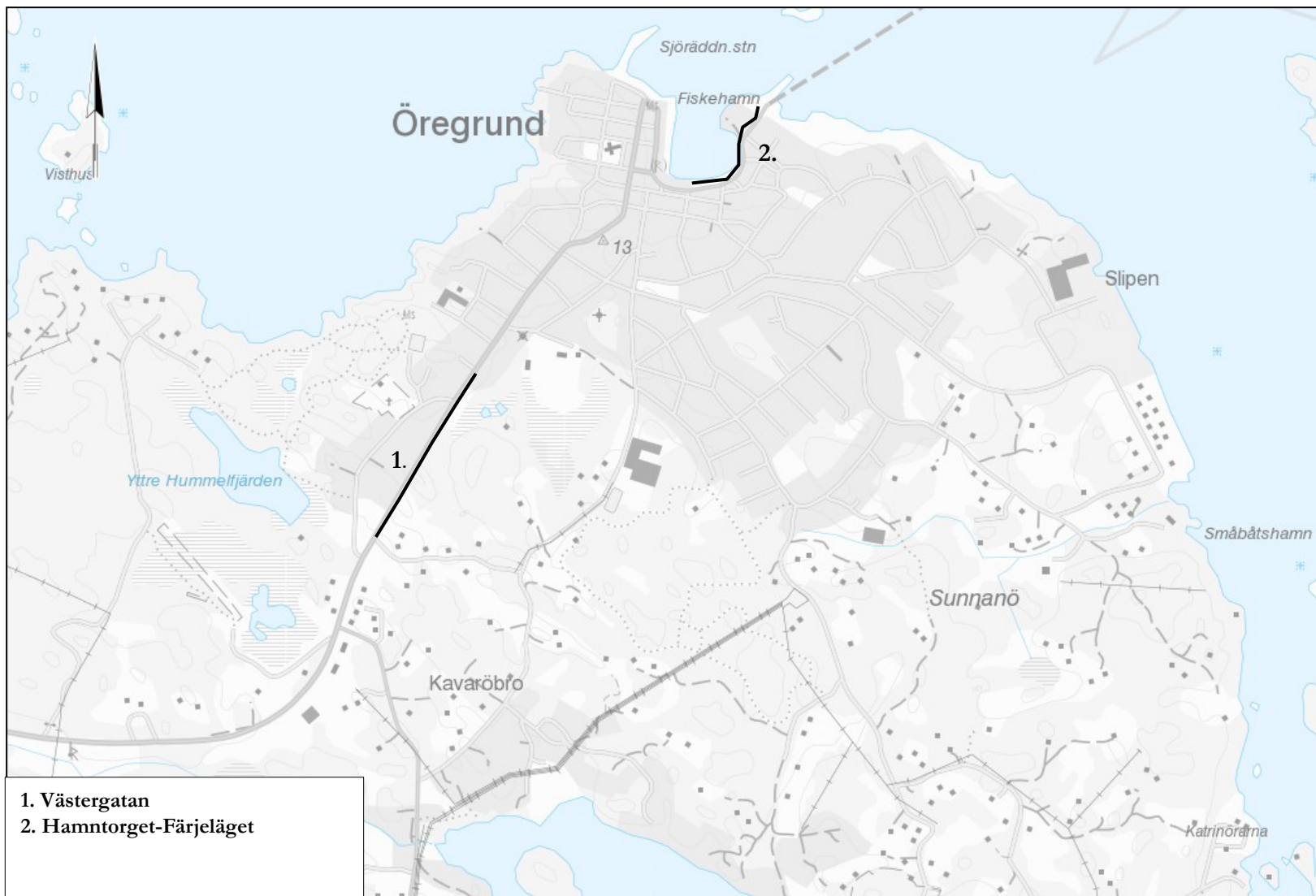
7. Kartor - Alunda



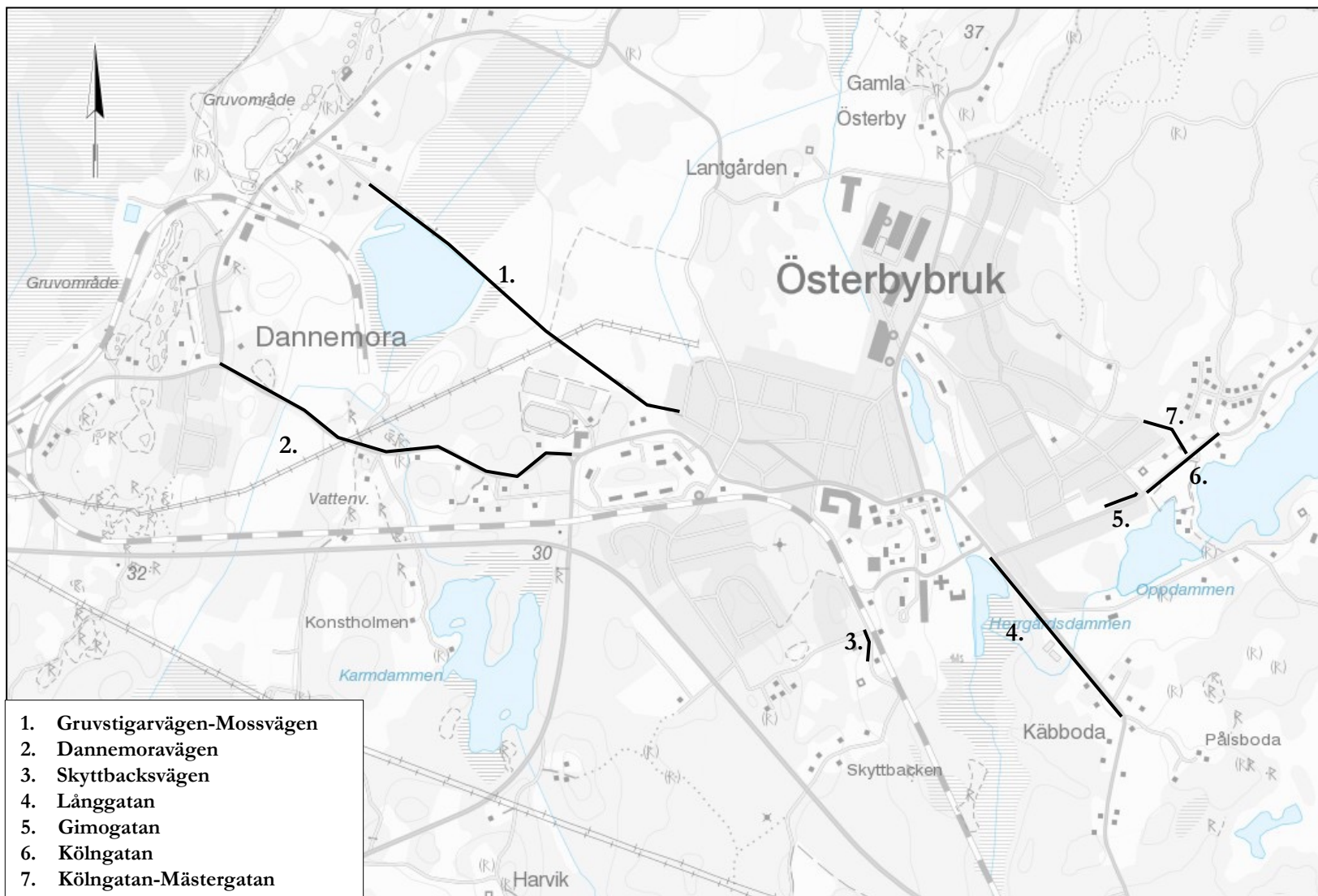
7. Kartor - Gimo



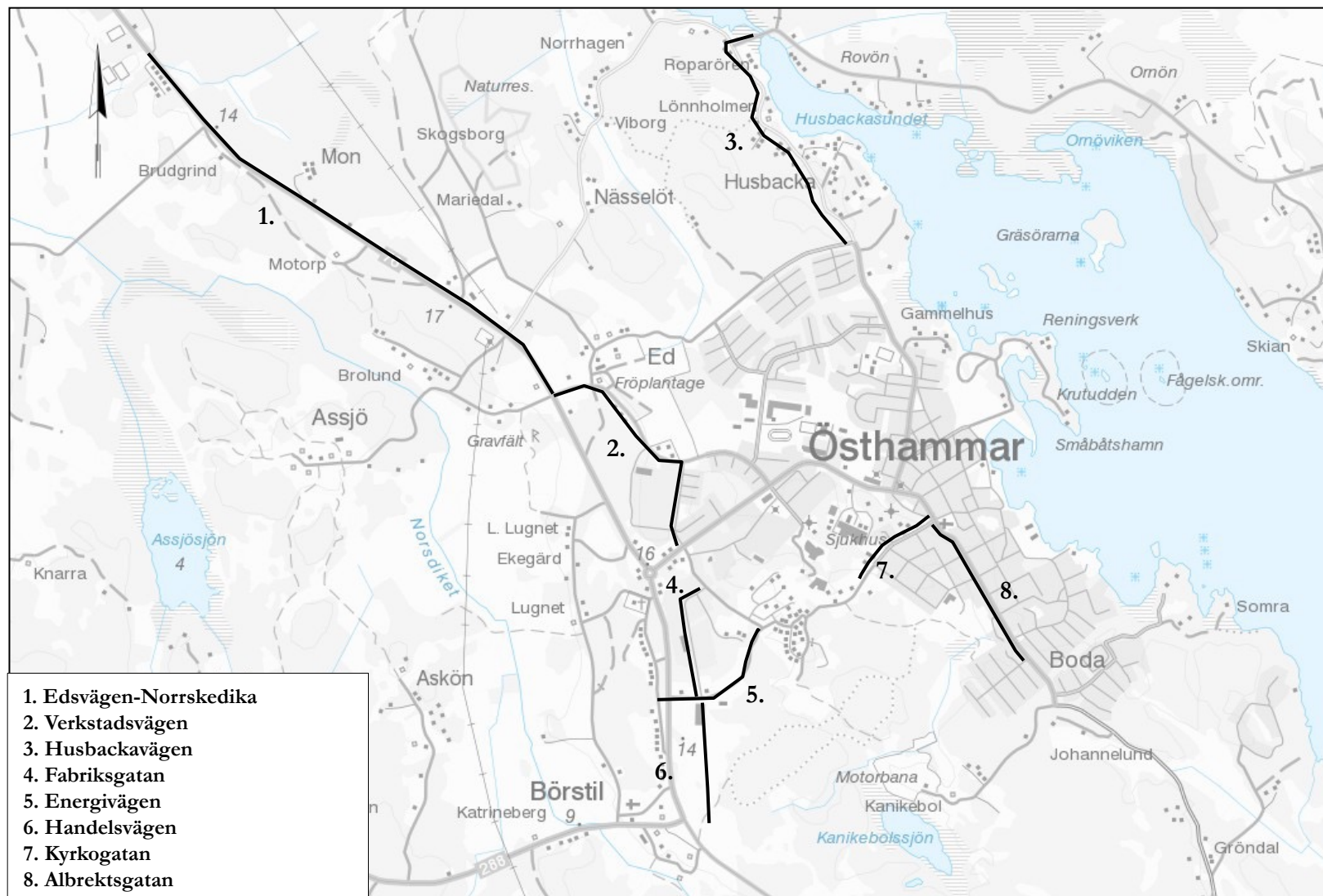
7. Kartor - Öregrund



7. Kartor - Österbybruk



7. Kartor - Östhammar



8. Prioriterade åtgärder 2016-2020

Alunda

Sträcka	Åtgärd	Längd (m)	Kostnad (kr)
Korsängsvägen	GC-väg	950	1 900 000
Myrvägen-Johan Marméns väg	GC-väg + Belysning	140	350 000
Torpvägen	Separation	850	850 000
Happstavägen, etapp 1 (Korsängsv.-Marmav.)	GC-väg	290	770 000
Happstavägen, etapp 2 (lv 288-Marmavägen)	GC-väg	330	900 000
Skolvägen	GC-väg	90	700 000
Prästgårdsvägen	GC-väg	470	940 000

Gimo

Sträcka	Åtgärd	Längd (m)	Kostnad (kr)
Coromantvägen (bussterminalen-Idrottsvägen)	GC-väg	1 000	2 300 000
Vilhelm Haglunds väg	GC-väg	260	600 000
Ängsvägen-Björkvägen-Skolgatan (Hammaraskolan)	GC-väg (+Övergång)	85	170 000

Öregrund

Sträcka	Åtgärd	Längd (m)	Kostnad (kr)
Västergatan	GC-väg	500	2 000 000 - 3 000 000
Hamntorget-Färjeläget	GC-väg	250-300	*

Österbybruk

Sträcka	Åtgärd	Längd (m)	Kostnad (kr)
Gruvstigarvägen-Mossvägen	Belysning	1350	780 000
Gimogatan (saknad länk).	GC-väg	110	*
Kölingatan (Malmvägen-Klockarbacksvägen)	GC-väg	300	600 000
Långgatan (Pålsbodavägen-Gimogatan)	GC-väg	600	*
Mästergatan - Kölingatan	Röjning/grus + Belysning	180	150 000
Södernäsvägen (Storrymningsvägen-Dannemoravägen)	GC-väg	1250	3 750 000**
Skyttbacksvägen - Hembygdsgården	GC-väg	90	225 0000

* Svårberäknade pga. kostsam terräng/utrymmesbrist (alléer, stenmurar, befintlig trottoar etc.).

** Svårberäknad pga. kostsam terräng/utrymmesbrist och markinlösen.

Östhammar

Sträcka	Åtgärd	Längd (m)	Kostnad (kr)
Energivägen etapp 1. (fr. nuläget – Fabriksvägen)	GC-väg	380	760 000
Energivägen etapp 2. (Fabriksvägen-Sandvägen)	GC-väg + övergångsställe	230	500 000
Handelsvägen	GC-väg	600	Del av expl. Börstil handels område
Fabriksvägen	GC-väg	650	1 200 000
Verkstadsgatan	GC-väg	450	800 000
Husbackavägen etapp, Vadbacksvägen- Ed 1:81	GC-väg + Belysning	250	*
Husbackavägen etapp 2, Ed 1:81 – Ed 5:25.	GC-väg + Belysning	550	*
Husbackavägen etapp 3, Ed 5:25-Husbackabron	GC-väg + Belysning	600	*
Kyrkogatan	GC-väg	500	1 000 000
Albrektsgatan	GC-väg, samt. säkra överfarter/ övergångsställen		

* Svårberäknad pga. kostsam terräng/utrymmesbrist och markinlösen.

Övriga orter

Sträcka	Åtgärd	Längd (m)	Kostnad (kr)
Hargshamn: Hargsvägen ("centrum"-badvägen)	GC-väg	180	320 000
Norrskedika, Mariebergsvägen- Norrskedika idrottsplats*			

Länge stråk mellan tätorter **

Sträcka	Åtgärd	Längd (km)	Kostnad (kr)
Östhammar (Edsväg./ Verkstadsv.) - Norrskedika (gamla vägen)	GC-väg + Belysning	3.6	8 000 000 – 9 000 000
Östhammar (Börstil) – Gimo	GC-väg	14	57 000 000 (Trafikverkets uppskattning)
Alunda-Gimo	GC-väg	13	45 000 000
Österbybruk-Gimo	GC-väg	20	70 000 000
Östhammar (Husbackav.- Kavarö) Öregrund	GC-väg	12	42 000 000

* Oklar sträckning.

** Grov schablonkostnad på de längre stråken, objekten kräver förstudier.