



Tekniska förvaltningen

Datum  
2015-06-09

Dnr  
KS-2015-221

Sid  
1 (1)

### Informations- och samrådsmöte om förslag till gång- och cykelvägsplan

Ett information- och samrådsmöte om förslag till ny gång och cykelvägsplan hölls i kommunhuset 8 juni. Under mötet framkom nedanstående synpunkter:

Det behövs cykelleder genom kommunen där det går att cykla flera mil på mindre trafikerade vägar. Det går i dag att cykla från Hallstavik till Norrskedika på mindre vägar – utom på en sträcka om ca 900 m längs väg 292 till Hargshamn, från infarten till Hargshamn och vägen förbi Järnboden. Cykelvägen behöver inte vara asfalterad utan en grusad väg är tillräckligt.

I stället för en ny gång- och cykelväg till/från Östhammar till/från Norrskedika bör befintlig grusad väg förbättras och asfalteras.

Det bör göras en kartläggning av mindre vägar i kommunen som används till cykel.

De föreslagna GC-vägarna i Östhammar är i utkanten. Vad görs i mitt i staden?

En cykelväg längs Albrektsgatan var med i förra GC-planen och borde prioriteras och finnas med i den nya planen. Albrektsgatan borde vara ett huvudstråk för cykeltrafik.

Hastigheten på Albrektsgatan bör sänkas till 30 km/h och trafiksäkerhetsåtgärder för säkra övergångar för skolbarn bör prioriteras.

En ny gång- och cykelväg borde byggas över vattnet i Öregrunds hamn där gångbryggan finns i dag.

Tekniska kontoret

Johan Sandström

## Bilaga 2. Sammanställning av inkomna synpunkter

Synpunkt/fråga	Kommentar
Många vill ha mer information om beläggning, dragning och underhåll avseende sidoväg/gc-väg Alunda-Skoby lv 288.	Vägen dras fram till väg 273 (Tunavägen). Det blir en vägsamfällighet där kommunen tillsammans med några andra markägare blir ägare och ansvarar för driften. Tillsvidare kommer vägen att vara grusad. I nuläget finns inga beslut eller tidsplan om asfaltering, det vore dock önskvärt. Beslutet om bildande av en vägsamfällighet är överklagat.
Flera synpunkter inkom om att det borde vara prioriterat att förbinda Östhammar och Öregrund med cykelväg. Vissa ser fördelar med att dra en sådan väg via Norrskedika och längs väg 76 och väg 1100 andra tycker att Östhammar-Husbacka-Söderby-Kavarö-Öregrund vore en lämplig sträckning.	Med det prioriteringar som görs i denna GC-plan och med det medel som finns är det i nuläget inte än sträckning som kommer att satsas på i sin helhet. Men sträckorna Östhammar-Norrskedika samt Östhammar-Husbackabron är två insatser som förbättrar cyklingen mellan tätorterna.
Asfaltera befintlig gc-väg Vretaskolan-Kimbolområdet, Gimo. Problem med befintlig beläggning, spec. pga. vinterunderhållet.	En driftfråga som är mer en fråga för asfaltsplanen än för de åtgärder som prioriteras i gc-planen. Problemen uppstår framför allt under våarna.
Finns planer på gc-väg längs Kyrkogatan mot Kristnelundsskolan (Östhammar)?  Vid Östhammars kyrka måste bilister, fotgängare och cyklister samsas om ett trafikutrymme som är otydligt och därmed blir riskfyllt.	Kyrkogatan lyfts med i gc-planen.
Förslag till ny gc-väg: Österbybruk-Film, mycket osäker trafiksituation för gående och cyklister.	Sträckan kommer inte att prioriteras inom de kommande åren utifrån de kriterier som utgör grund för de prioriterade åtgärderna men finns fortsatt med längre fram.
Tydligare separation av gående och cyklister behövs längs gc-väg Kavaröbrovägen, Öregrund. Vuxna cyklister väljer att cykla i bilkörbanan på grund av otydligheten.	Åtgärden kommer inte att prioriteras i nuläget, befintlig gc-väg anses fungera ändamålsenligt.
Det behövs belysningsstolpar längs Banvägen-Badvägen, Hargshamn	Åtgärden kommer inte att prioriteras i nuläget då vägen framförallt används sommartid till badet, men tas med i framtida arbete med planering av gc-vägar.
Cykelstråk- och leder för rekreation och turism är en viktig del som saknas helt. Dessa kan även fungera som ridleder.	Vi tycker också det är viktigt men hamnar utanför gc-planen med det kriterier som finns i nuläget. Det är möjligt att det finns externa medel att söka, bra om föreningar/nätverk kan driva denna typ av frågor.
Trafiksäkerheten för gående- och cyklister i anslutning till Storbrunn, Östhammar behöver ses över.	Trafiksituationen kommer att ses över, ett nytt bibliotek skapar ökade trafikflöden och kräver åtgärder.
Albrektskatan i Östhammar måste prioriteras, trafiksäkerheten behöver förbättras omgående.	Det har under året gjorts åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten längs Albrektskatan. Målade linjer har gjorts för att begränsa körytan

	och därigenom begränsa hastigheterna, ytterligare åtgärder som kommer att ske är att hastigheterna sänks. Säkra överfarter och övergångsställen är något som bör prioriteras ytterligare.
De längre sträckorna mellan tätorterna kan genomföras till en längre kostnad genom att utnyttja befintliga småvägar och åtgärda mindre länkar mellan mindre vägar. Exempelvis kan kortare stråk längs lv 292 byggas för att knyta ihop Österbybruk-Morkarla-Gimo där grusväg finns mellan Knaby och Gimo. Även sträckan mellan Hargshamn och Järnbodsvägen kan enkelt knytas ihop (900 m). Bägge dessa vägar ingår i cykelleder och är viktiga för turismen.	Synpunkterna tas med i framtida arbete med planering av gc-vägar. Kräver intresse från markägare och samråd med berörda parter.
Flera synpunkter ang. hur man löser gc-frågan i hamnen i Öregrund och ut till färjeläget. Flera poängterar viktigen av att bevara den befintliga miljön så som grönytor och sittplatser.	En sträcka som vore lämplig att få till stånd, det finns flera frågor att utreda och avvägningar att göra. Ett grundläggande problem är att det saknas utrymme. Trafiksituationen är inte optimal i nuläget, framför på somrarna blir de problematiskt med de ökade trafikflödena.
Otydlighet kring gc-väg i anslutning till Nypongatan, Östhammar, skyltat som gc-väg men vägen upphör plötsligt.	Det är något som ses över.
Förslag till ny gc-väg Tomtbergavägen, Östhammar, stora problem med trafiksäkerheten framförallt för barn.	Problem med stora trafikflöden kommer kvarstå så länge inte en annan infartsväg anläggs. En möjlighet som går att utreda är att bredda befintlig trottoar och göra den till en mer fungerande gc-väg.
Belysning längs gångväg till och från Frösåkershallens är bristfällig och bör ses över, framför allt i riktning mot Gammelbygatan (Östhammar).	Synpunkterna noteras, aktuell belysning bedöms ej vara en fråga för gc-planen.
Bättre belysning behövs vid busshållplats Ulrikeberg, även sittplatser samt cykelställ med tak (Östhammar).	Synpunkterna noteras, aktuell belysning bedöms ej vara en fråga för gc-planen.
Se över cykelställ mitt emot Pålkällan, de befintliga är i dåligt skick, många trasiga/ihopklämda (Östhammar).	En driftfråga, synpunkterna noteras.
Fotgängarnas villkor på gc-vägar borde ses över. Kan vara ett komplement till gc-planen. Det saknas analys av de konflikter som kan uppstå mellan fotgängare och cyklister på grund av skilda förutsättningar vad gäller till exempel hastighet.	Det vore fördelaktigt att göra en kompletterande analys av fotgängarnas rörelse och villkor på våra gc-vägar, synpunkterna tas med i framtida arbete med planering av gc-vägar.
Det vore fördelaktigt med en karta över befintliga gång- och cykelvägar, b.la. för att underlätta kommunal planering och för allmänheten. Det vore bra om huvudcykelstråk är utritade i kartorna.	Ambitionen är att snygga till och revidera kartorna.
Utformningsprinciper kan gärna kompletteras med sektioner, bland annat för att visa hur vägytan fördelas mellan cyklister och gående.	Det vore fördelaktigt med skisser eller illustrationer över sektioner, synpunkterna tas med i framtida arbete med planering av gc-vägar.
En inventering av befintliga cykelparkeringar vore ett bra komplement till planen.	Det vore fördelaktigt med en sådan inventering, synpunkterna tas med för framtida arbete.
Prästgårdsvägen, Alunda behöver göras mer trafiksäkert för cyklister och fotgängare.	Sträckan bör ses över, framför allt om och när det blir aktuellt med en vidareutveckling av Prästgårdsbacken.
Det är nödvändigt att ha ett längre perspektiv än 2015-2020.	Arbete med gc-frågor kommer att fortgå kontinuerligt. Våra önskemål

Planen behöver aktualiseras ofta, förslagsvis vart tredje år, gärna i samband med att länstransportplanen antas vart tredje år.	till LTP och vår dialog med Regionförbundet likaså.
Riktlinjer för utformning och drift bör kompletteras med en skötselplan för att säkerställa användning oavsett årstid.	Gång- och cykelvägar omfattas av snöröjningsplanen.
De föreslagna insatserna på gc-vägar i Östhammars tätort är i utkanten av tätorten, varför inte satsa på befintliga problem i staden?	Så väl nya områden som befintliga brister beaktas i arbetet med gc-planen.
Utred kopplingar till busshållplatser, man måste kunna ta sig till dessa.	Detta är en angelägen fråga som ses över och blir särskilt viktigt i samband med ombyggnationen av lv 288.
GC-vägars funktion och utformning: utformningen kan vara mer flexibelt och avspegla vägens funktion, ex. om det är sommarrekreationsväg.	Synpunkterna tas med i framtida arbete med planering av gc-vägar.
Övergångsställe över rv 76 i anslutning till Energivägen, Östhammar är tveksamt i läget i och med hastighetsgränsning på 90 km/tim.	Detta är något som behöver utredas mera, framför allt när arbetet med nya handelsområdet framskrider och i samband med ÅVS för rv 76.
Se över gc-koppling till framtida planerad bebyggelse DP Börstil 1:19 (Östhammar).	Detta är något som behöver utredas mera, framför allt när arbetet med nya handelsområdet framskrider och i samband med ÅVS för rv 76 och sista etappen på lv 288.
Den föreslagna åtgärden i Hargshamn krävs att skydd för oskyddade trafikanter ses över.	Synpunkterna tas med i framtida arbete med planering av gc-vägar.
Förslag till ny gc-väg, Idrottsvägen-Fyrboområdet (Gimo), många barn i området/skolväg, osäker trafiksituation.	Sträckan har ett förhållandevis lågt antal boenden och flöden och kommer inte att prioriteras i nuläget.
Förslag till ny gc-väg, Lönngatan-Gellmansgatan (Öregrund), många barn i området/skolväg, osäker trafiksituation.	Åtgärden kommer inte att prioriteras i nuläget, men tas med i framtida arbete med planering av gc-vägar.
Ny promenad/stråk: Del av Upplandsleden, Timmerkajen-Aspbo viktiga för ett växande Österbybruk, naturupplevelser och det rörliga friluftslivet.	Synpunkterna tas med i framtida arbete med planering av gc-vägar. Naturupplevelser, rekreation och det rörliga friluftslivet kan med fördel koordineras bättre.
"Stordammspromenaden", Österbybruk, förslag sammanhängande promenad längs västra och norra delen av Stordammen, Österbybruk. Tillgängliggöra strandlandskapet och stärka och tillvarata natur- och upplevelsevärden i anslutning till promenaden.	
Förslag till gc-väg: GC-väg längs väg 76 från Östhammar mot Forsmark. Det skulle vara bra på många sätt, framför allt ur folkhälsoperspektiv, där rör sig många cyklister samtidigt som det är en livsfarlig trafik.	Med det prioriteringar som görs i denna GC-plan och med det medel som finns är det i nuläget inte än sträckning som kommer att satsas på i sin helhet.
Förslag till gc-väg: Istället för föreslagna sträckning längs 76:an Östhammar-Norrskedika bör befintlig grusad väg förbättras och asfalteras (dvs. den som går på insidan).	Synpunkterna tas med i framtida arbete med planering av gc-vägar. Nyttjande av alternativa vägar är ett alternativ som behöver utredas mer.
Den föreslagna gc-vägen Börstil-Norrskedika bör prioriteras, bl.a. på grund av den	

ökande trafikintensiteten längs rv 76 och för goda förbättringar avseende trafiksäkerhet, tillgänglighet, miljö och folkhälsa.	
Planen bör på bättre sätt lyfta dialogen med berörda organisationer och andra parter. En tidig dialog med berörda organisationer säkerställer en god samverkan mellan projekt och processen, exempelvis utvecklingen av kollektivtrafiken och kopplingar till cykelvägnätet.	Synpunkterna tas med i framtida arbete med planering av gc-vägar. En tidig dialog är en förutsättning för god planering.
Planen bör ta i beaktande att under perioden 2015-2020 kommer en ny LTP för 2018-2029 tas fram, vilket kan innebära förändrade förutsättningar för cykelvägsinvesteringar och – prioriteringar.	Synpunkterna tas med i framtida arbete med planering av gc-vägar. En dialog är en förutsättning för god planering, genomförande och finansiering.
Det finns ett behov av att tydliggöra hur prioriteringar görs i tid och sinsemellan samt vilka objekt som främst är ett kommunalt ansvar och vilka som är statligt ansvar genom LTP.	Synpunkterna tas med.
Förslag till ny gc-väg: Norrskedika: Centrum-Snesslinge samt Mariebergsvägen-Norrskedika idrottsplats.	Mariebergsvägen-Norrskedika idrottsplats: Det finns ett uppenbart behov, framför allt under sommarhalvåret. En del frågetecken kring sträckning.  Norrskedika-Snesslinge: Sträckan kommer inte att prioriteras inom de kommande åren utifrån de kriterier som utgör grund för de prioriterade åtgärderna.
Förslag till ny gc-väg: göra det möjligt att cykla upp från den nybyggda gc-vägen efter Karavrovägen (Mellarövägen). Avfasning saknas.	Detta kommer att åtgärdas.
Åtgärderna i gc-planen är dessutom i linjen med den regionala klimat- och energistrategin (2011) och bedöms även bidra till uppfyllande av transportpolitiska mål.	Synpunkterna tas med.
Det vore lämpligt med en tydligare koppling till hur de enskilda projekten ansluter till det övergripande cykelvägnätet i kommunen. Det vore även lämpligt med en redovisning av cykelvägar som finansieras av Trafikverket, dels på karta och dels hänvisa till LTP och det cykelvägar som finns upptagna i den.	Synpunkterna tas med.
Det vore värdefullt att arbeta in gc-planen i nya översiktsplanen.	Synpunkterna tas med.
Lyft med vikten av att småorter som angränsar till och ligger mellan tätorterna kopplas samman. Reflektera mer kring landsbygden och deras behov och kopplingar till sin omgivning. Planen är för inriktad på tätorterna.	Synpunkterna tas med.
För att få bättre ekonomi i investeringar i gc-vägar bör möjligheten att minska på vinterunderhåll undersökas, en rimlig prioritering är att minska vinterunderhållet på de gc-vägar som används minst och där behovet av vintertrafik är lågt.	Ingen besparingspotential att uppnå genom att skära ned på plogning kontra investeringskostnaden.
Förslag till ny gc-väg: Hökhuvud-Gimo längs lv 288.	Utreds i samband med ombyggnationen av väg 288.

<p>Förslag till ny gc-väg: Prästgårdsvägen, Skyndelvägen-Marmavägen. Bristande standard i nuläget, behov av ombyggnation för att bl.a. rörelsehindrade ska kunna ta sig från Olandsgårdens äldreboende till centrum.</p>	<p>Åtgärder längs Prästgårdsvägen kommer att ses över.</p>
<p>Förslag till gc-väg: Foghammarvägen, Hantverkarvägen-Vallvägen (smal väg med skymd kurva samt omfattande och snabb fordonstrafik).</p>	<p>Sträckan kommer inte att prioriteras i nuläget.</p>
<p>Förslag till ny GC-väg: Gräsövägen (Örskär-Åspkär), bristande trafiksäkerhet, vägen är smal och hårt trafikerad under minst 5 månader om året. Vore även en bra insats för sommarturismen.</p>	<p>Önskvärd och befogad framför allt under sommarhalvåret, men inte prioritet enligt de kriterier som lyfts fram i gc-planen.</p>
<p>Sträckan Östhammar-Öregrund borde delas upp i etapper. Östhammar (husbackabron)-Långalma (golfbanan) borde vara med i projektet så det kan bli ekonomiska möjligt. Golfbanan är en idrottsplats. Många ungdomar cyklar till golfbanan från Östhammar. Busstrafiken är inget att skryta med på samma sträcka. Vägen är smal och livsfarlig. Som bilförare är det riskfyllt att köra om alla mopeder och cyklister på den här sträckan. På sommar- halvåret ökar trafiken mångfalt. Under sommarmånaderna, då turisterna gynnar vår bygd, skulle det vara fantastiskt att erbjuda en sådan cykelväg.</p>	<p>Se tidigare svar om aktuell sträckning.</p>
<p>Prioriteringsordningen är viktig att tänka till kring. Det vore fördelaktigt att utvärdera förra föregående gc-plans prioriteringar och system.</p>	<p>Detta kommer att ses över.</p>
<p>I framtiden skulle det vara positivt att förbinda våra tätorter med cykelbanor, i första hand Alunda-Gimo-Östhammar, men sedan även Östhammar-Öregrund och kanske även Österbybruk, Gimo även om den vägen redan idag är någorlunda att cykla på.</p>	<p>Det vore önskvärt. Men med det prioriteringar som görs i denna GC-plan och med det medel som finns är det i nuläget inte än sträckning som kommer att satsas på i sin helhet.</p>
<p>Under förutsättningen att Frösåkerskolan blir en 4-9-skola bör man titta hur barn tar sig från Bodaområdet till Frösåkerskolan. Finns behov av kompletteringar för att göra skolvägarna säkra? Vägen förbi nya boendet Edsvägen mynnar ut i vägen till Kristinelundsskolan, precis vid en påfart till en cykelväg. Det är en osäker trafiklösning som skapar otrygghet hos både fotgängare och cyklister.</p>	<p>Trafiksäkerhetshöjande åtgärder kommer att genomföras.</p>
<p>Dannemoravägens del mellan Dannemora och Österbybruk borde vara högt prioriterad. Det är mer angeläget att bygga GC-väg längs Dannemoravägen än att sätta upp belysning på mellan Gruvstigarvägen-Mossvägen. Skälet är att det flesta boende som ska till centrala Österbybruk måste ta sig på en mycket smal och trafikerad väg för att komma fram till den nuvarande vägen. Ett stycke över en bro saknar helt vägrenar. Det är tung trafik på den vägsträckan, därför undviker man den sträckan vilket innebär att gång- och cykelvägen inte blir utnyttjad. I stället väljer man Dannemoravägen med dålig belysning och dålig sikt eller tar bilen.</p>	<p>Sträckan lyfts med i planen.</p>

KS-2015-221

Långgatan, Österbybruk borde prioriteras, saknas vägrenar helt och hållet etappvis och belastas av mycket trafik.

Långgatan finns med som prioriterad åtgärd i gc-planen.

§ 27

Dnr KS-2015-221

Dpl 352

### Gång- och cykelvägsplan inom tätorter i Östhammars kommun

En ny gång- och cykelvägsplan har tagits fram för Östhammars kommun. Tekniska kontoret föreslår att förslaget till gång- och cykelvägsplanen skickas ut på remiss.

#### **Tekniska utskottets beslut 2015-03-25**

Tekniska utskottet beslutar att skicka ut Gång- och cykelvägsplanen på remiss efter att de korrigeringar som diskuterades är gjorda.  
Remisstid till juni 2015.

---

Förslaget till gång- och cykelvägsplan har varit på samråd, i samrådsredogörelsen framgår hur inkomna synpunkter har beaktats.  
Gång- och cykelvägsplanen kommer att ligga till grund för de investeringar som görs i nya gång- och cykelvägar.

#### **Tekniska utskottets beslut 2016-03-09**

Ärendet utgår.

#### **Tekniska utskottets beslut**

**Tekniska utskottet uppdrar till tekniska kontoret att revidera prioriteringsordningen enligt förda diskussioner.  
Tekniska utskottet föreslår därefter Kommunstyrelsen att anta Gång- och cykelplanen.**

---

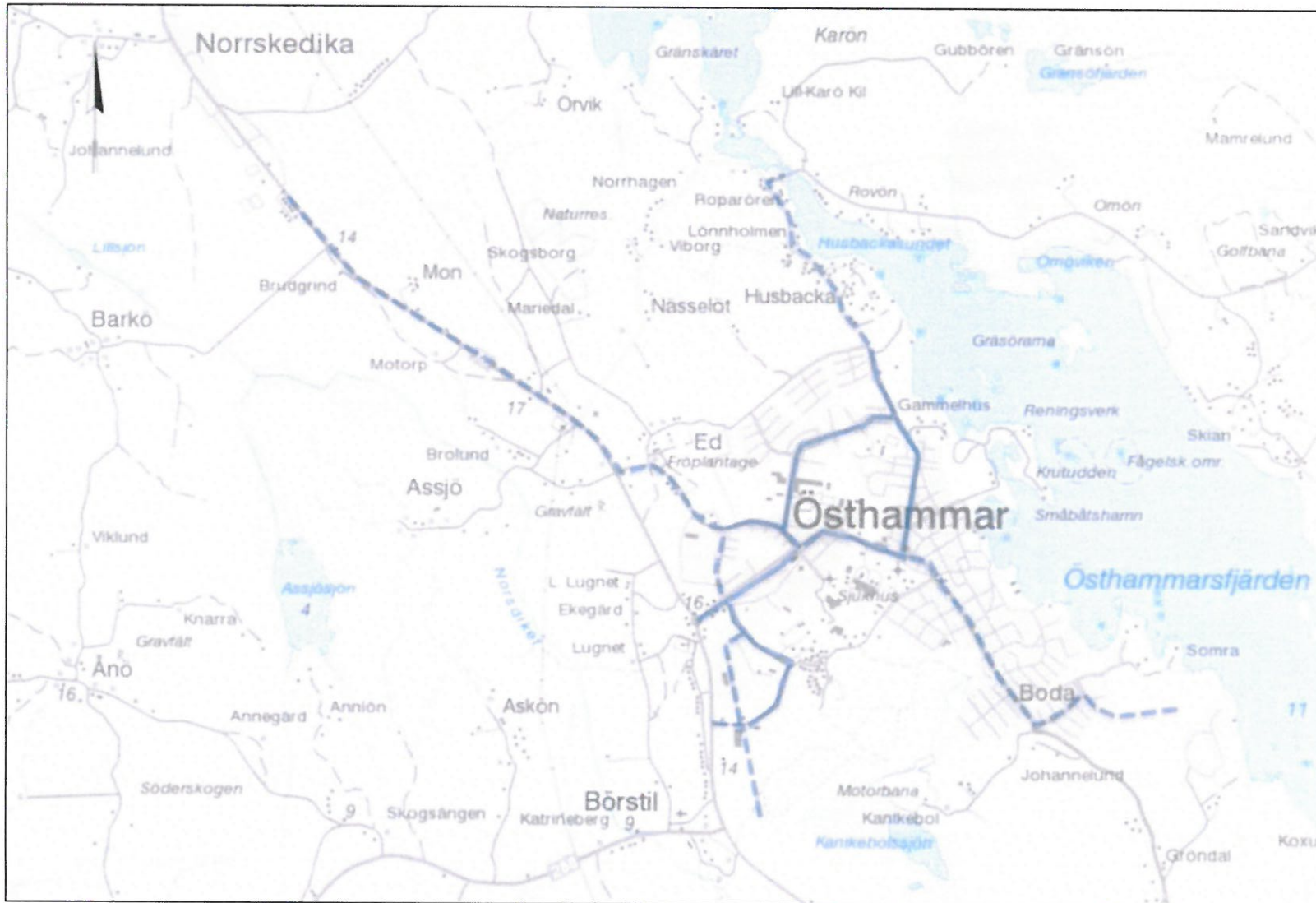


## Bilaga 1. Huvudstråk och framtida utveckling i Alunda



Streckad linje symboliserar cykling i blandtrafik eller saknad länk.

## Bilaga 2. Huvudstråk och framtida utveckling i Östhammars tätort



Streckad linje symboliserar cykling i blandtrafik eller saknad länk.



# Gång- och cykelplan 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?

---



Gång- och cykelplan 2016

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 miljörankingar.

## Fyra argument

---

### **Folkhälsa** - *Människor mår bra av fysisk aktivitet*

- Förebygga hjärt- och kärlsjukdomar, fetma, diabetes och andra sjukdomar relaterade till fysisk inaktivitet.
- Psykiskt välmående, 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.

### **Hållbart resande** - *Cykling har minimal miljöpåverkan*

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

### **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.

### **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 fastlåsning skyddade 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 cyklare 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 befolkningstäthet 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 kollektivtrafikmålplatser 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.

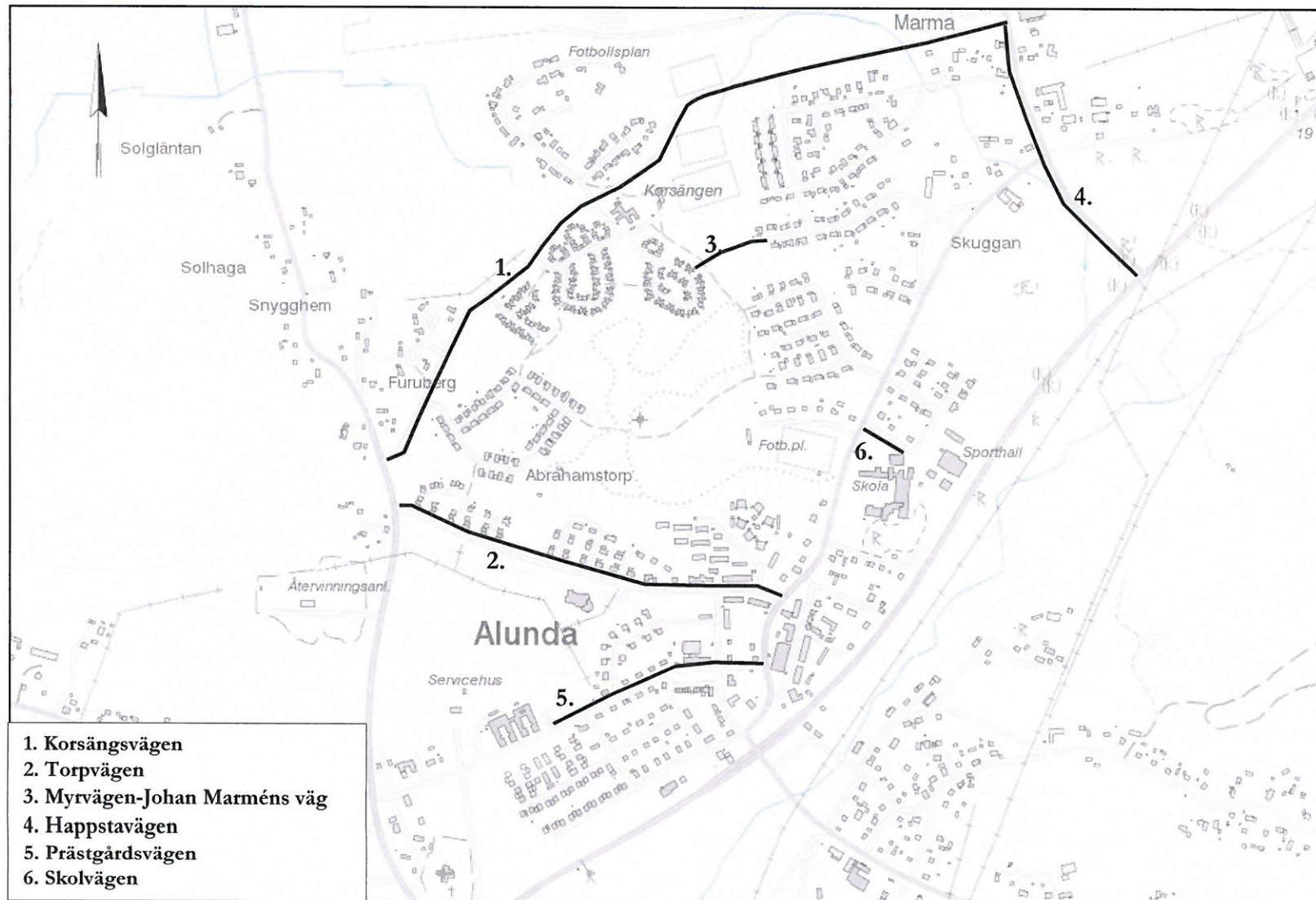
### *Österbybruk*

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 Pålsbodavägen 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.

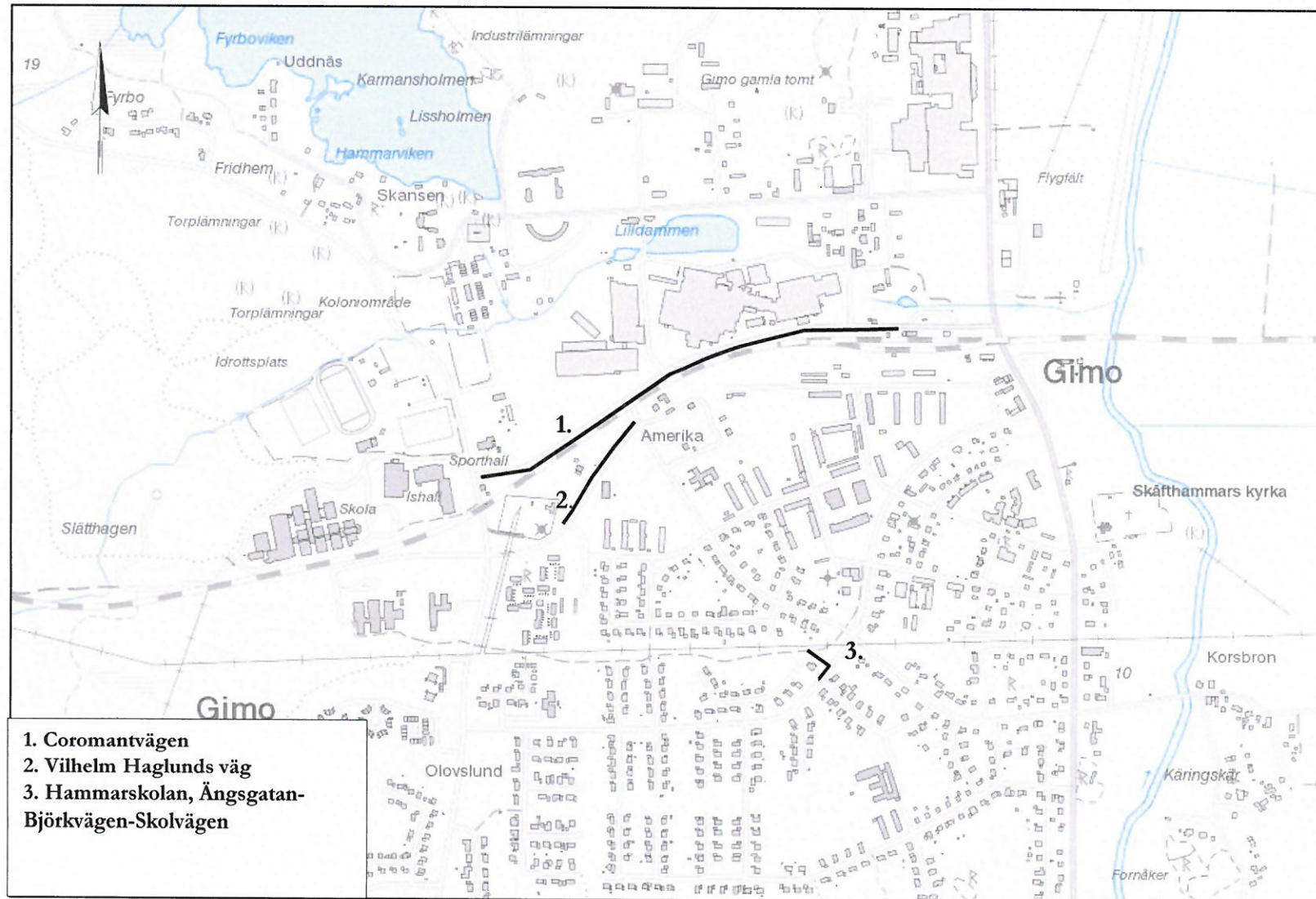
### *Östhammar*

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 Albrektskatan bör även ses över

## 7. Kartor - Alunda

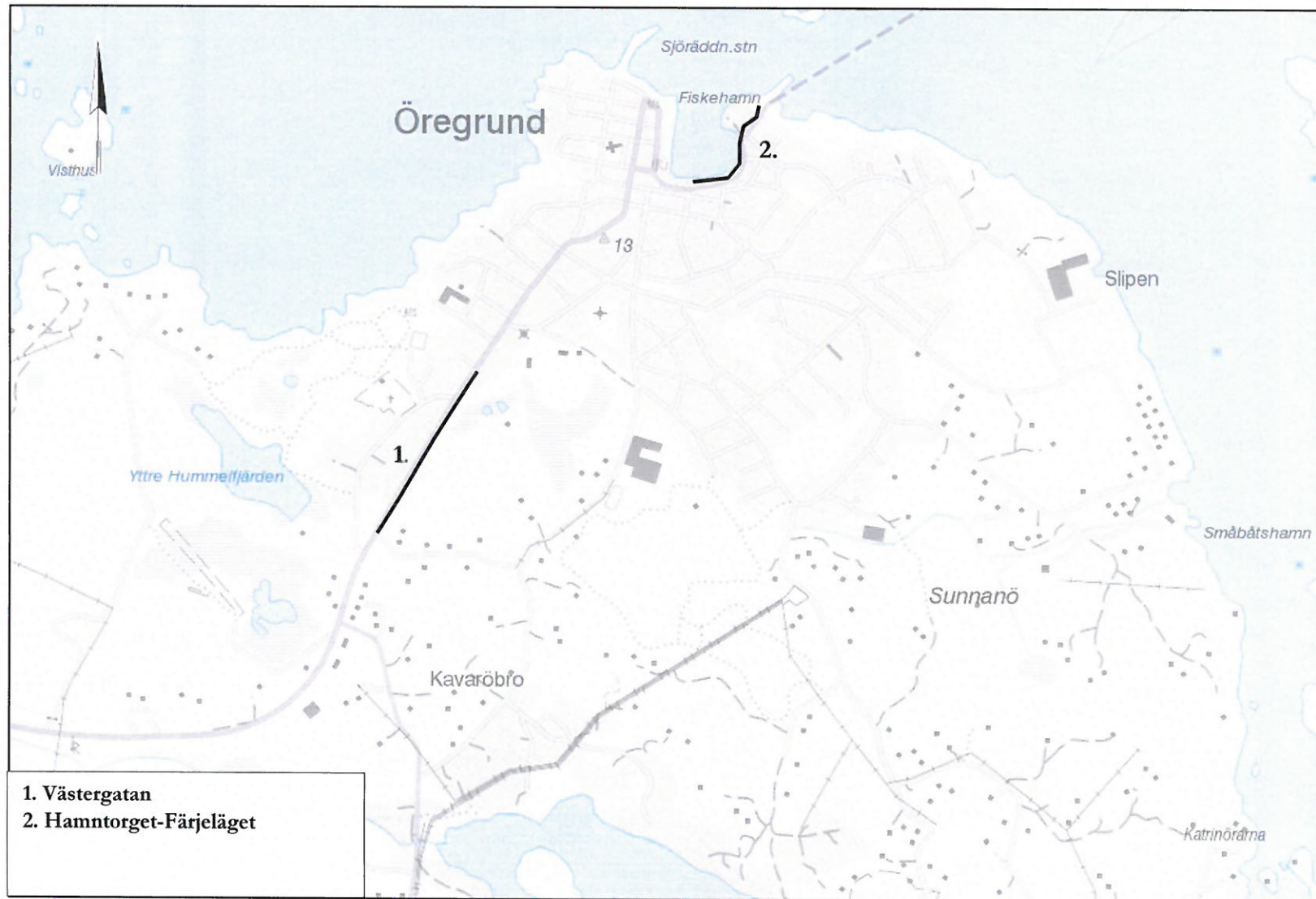


## 7. Kartor - Gimo

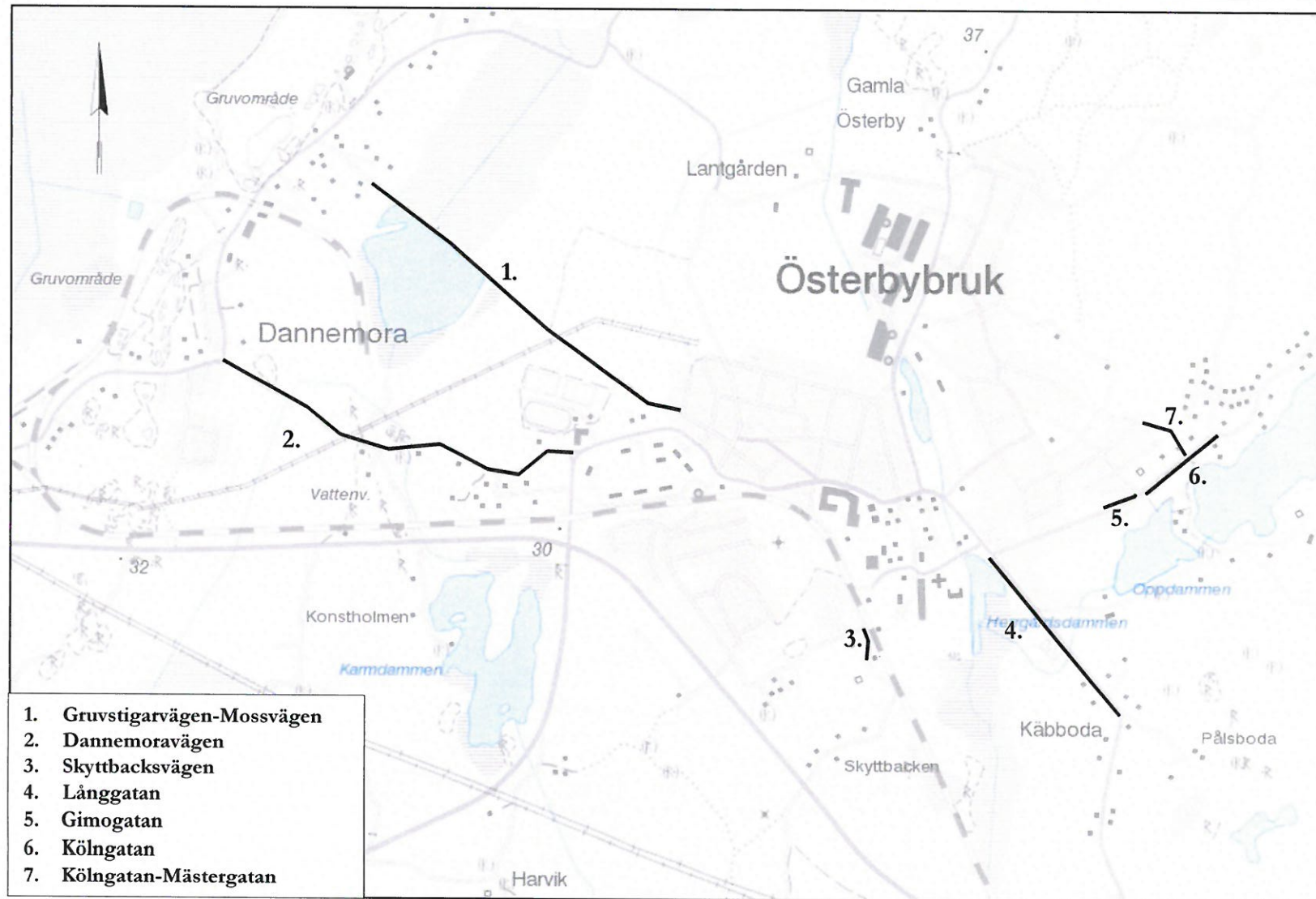




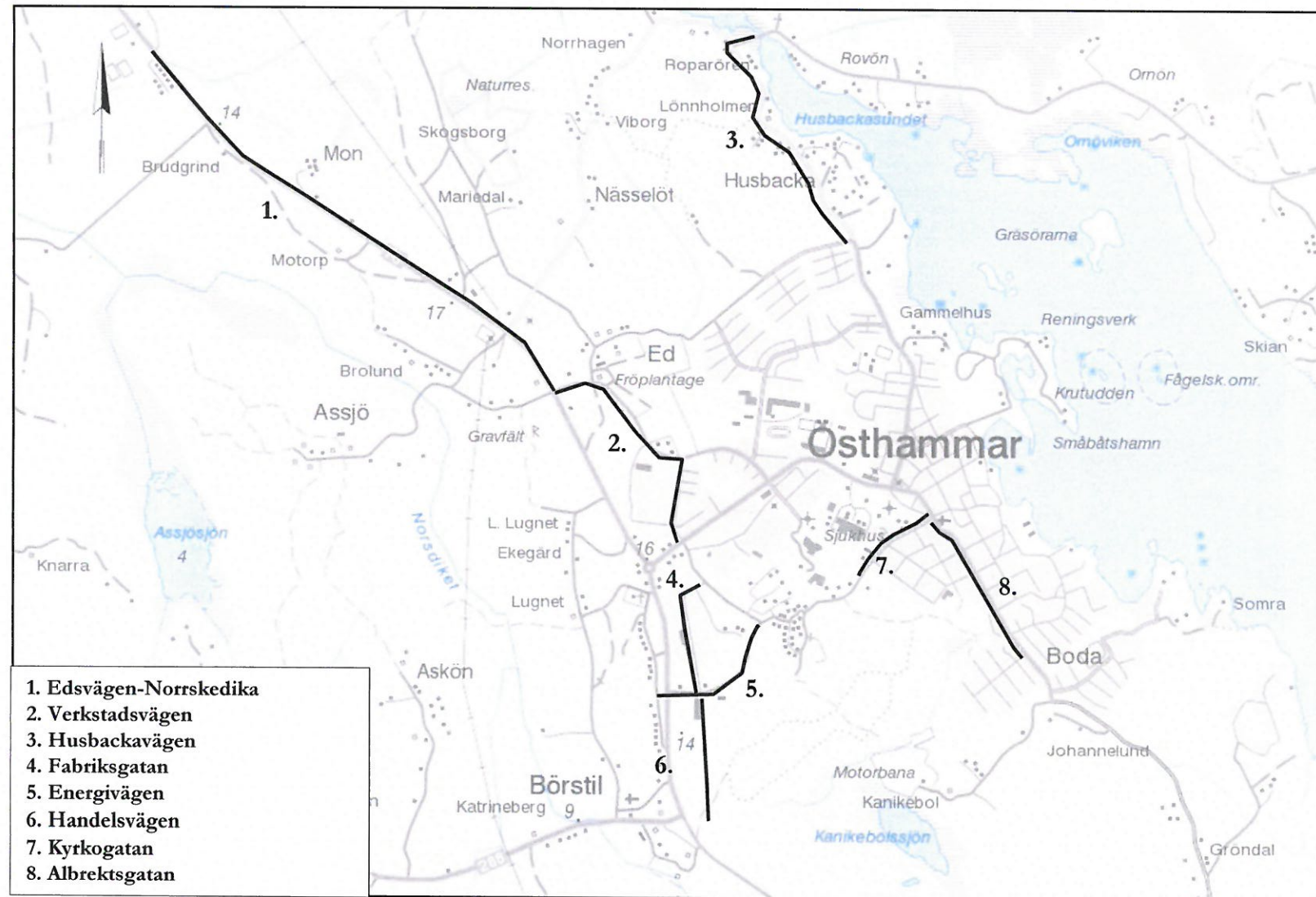
## 7. Kartor - Öregrund



## 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 (Hammarskolan)	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	225 000

\* 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.

## Prioriteringslista och genomförande (reviderad 2016-04-21)

---

De åtgärder som föreslås ges en prioriteringsordning från låg, medel till hög.

**Hög**, prioriteras inom de närmsta åren, 1-3 år.

**Medel**, prioriteras inom 3-6 år.

**Låg**, prioriteras inom 6+ år.

Prioriteringsordningen görs efter hur stort behovet bedöms vara. I huvudsak efter kriterierna

- a) att många har nytta av åtgärder (särskilt barn, skolvägar)
- b) att flera viktiga målpunkter tillgängliggörs inom tätorterna
- c) genomförandekostnader och omfattning
- d) otrygga trafiksituationer (i de fall GC-väg saknas helt)

Prioritet **hög** har ett fokus på större brister i befintligt gång- och cykelvägnät och de rörelsemönster som finns i nuläget. Platser i våra tätorter där många rör sig och det helt och hållet saknas separation av bilar och gående/cyklister.

Prioritet **medel** är mindre akuta brister och berör en utbyggnad eller ett komplement till det befintliga nätet.

Prioritet **låg** är åtgärder som kräver mer utredning, samordning eller har höga investeringskostnader och inte är akuta brister inom tätorterna.

Arbetet med förbättring och utbyggnad av gång- och cykelinfrastruktur är ett ”levande arbete”. Prioriteringsordningen kan således komma att justeras i efterhand i och med att tätorter utvecklas, rörelsemönster förändras och nya viktiga byggnader byggs (T.ex. bibliotek och skolor).

Tekniska utskottet har också gjort överväganden gällande prioriteringsordningen.

Prioritetsordning ska utgöra underlag för vilka objekt som ska byggas ut inom den investeringsbudget som avsatts för utbyggnad av gång- och cykelvägar.



**Prioritet hög (1-3 år)**

Sträcka	Kostnad	Kommentar
Myrvägen-Johan Marméns väg, Alunda	350 000	Asfaltering GC-väg + belysning
Coromantvägen, Gimo	2 300 000	Ny GC-väg
Prästgårdsvägen, Alunda		Breddning av befintlig trottoar till ny GC-väg, koll VA
Albrektsgatan, Östhammar		Inledningsvis undersöka vilka olika alternativ det finns, att säkra överfarter/övergångsställen vore en första viktig åtgärd
Kyrkogatan, Östhammar	1 000 000	Ny GC-väg, anlutningen vid Klockstapelgatan ska utredas
Gimogatan-Kölnngatan, Österbybruk	1 000 000	Tillstånd från LS för borttagande av träd i allé krävs
Happstavägen, Marmavägen-Korsängsvägen	900 000	Ny GC-väg. Trafikverkets väg, markfrågor måste lösas
Södernäsvägen, väg 730 (Storrymningsvägen-Dannemoravägen)	3 750 000	Ny GC-väg. Trafikverkets väg, markfrågor måste lösas

**Prioritet medel (3-6 år)**

Sträcka	Kostnad	Kommentar
Långgatan, Österbybruk		Ny GC-väg, Trafikverkets väg. Markfrågor vid Pålsboda måste lösas
Östhammar-Norrskedika	Beroende av lösning, allt från några hundra tusen till miljonbelopp.	Ett annat alternativ är att anlägga en ny väg längs 76:an, ett annat är att rusta på den befintliga "inre vägen" (privata markägare)
Husbackavägen, Östhammar		Ny GC-väg, svårigheter att få tillgång till mark, hus mycket nära vägen
Energivägen etapp 1.	760 000	Ny GC-väg, beroende av utvecklingen kring Börstils handelsområde
Happstavägen, från v 288 till Marmavägen	770 000	Ny GC-väg. Trafikverkets väg
Torpvägen, Alunda	850 000	Ny GC-väg
Korsängsvägen, Alunda	1 900 000	Ny GC-väg
Vilhelm Haglunds väg	600 000	Ny GC-väg

**Prioritet låg (6+ år)**

Sträcka	Kostnad	Kommentar
Östhammar-Gimo	57 000 000	Ny GC-väg
Alunda-Gimo	45 000 000	Ny GC-väg
Österbybruk Gimo	70 000 000	Ny GC-väg
Östhammar-Öregrund	42 000 000	Ny GC-väg
Norrskedika, Mariebergsvägen-Norrskedika idrottsplats		Behovet finns framför allt under sommarhalvåret, kräver samråd med privata markägare.
Norrskedika – Snesslinge skola		Ny GC-väg
Skolvägen, Alunda	700 000	Ny GC-väg
Hargshamn, Hargsvägen ("centrum"-Badvägen)	320 000	Ny GC-väg
Energivägen etapp 2.	500 000	Ny GC-väg
Handelsvägen	Del av expl. Börstils handelsområde.	Ny GC-väg, beroende av utvecklingen kring Börstils handelsområde
Fabriksvägen	1 200 000	Ny GC-väg, beroende av utvecklingen kring Börstils handelsområde
Verkstadsvägen	800 000	Ny GC-väg, beroende av utvecklingen kring Börstils handelsområde
Västergatan, Öregrund	2 000 000 – 3 000 000	Ny GC-väg. Trafikverkets väg
Hamntorget-Färjeläget, Öregrund	Beroende av lösning	Ny GC-väg. Trafikverkets väg. Frågetecken kring dragning och utrymme
Skyttbacksvägen- Hembygdsgården, Österbybruk	225 000	Ny GC-väg
Gruvstigärvägen-Mossvägen	780 000	Belysning av befintlig gångväg