



**Piteå Kommun**

# **Kartläggning, bedömning och åtgärder för gång- och cykelvägnätet**

## **Piteå kommun**

<b>Dokumentnamn</b>	<b>Dokumenttyp</b>	<b>Fastställd/upprättad</b>	<b>Beslutsinstans</b>
<b>Dokumentansvarig/processägare</b>	<b>Version</b>	<b>Senast reviderad</b>	<b>Giltig till</b>
<b>Dokumentinformation</b>			
<b>Dokumentet gäller för</b>			

# 1 Inledning

## 1.1 Bakgrund

År 1997 gjorde Tekniska kontoret, Gatuavdelningen, den första planen för utbyggnaden av gång- och cykelnätet. Det övergripande målet med den planen var att skapa ett antal huvudstråk från olika stadsdelar in till Piteå Centrum samt att förse vissa byar med gång- och cykelvägar för att skapa trafiksäkra skolvägar. Kommunfullmäktige gav sedan Tekniska kontoret, Gatuavdelningen, i uppdrag att arbeta vidare med fortlöpande planering av gång- och cykelvägarna inom kommunen med uppföljning varje år i kommunfullmäktige.

## 1.2 Syfte

Varje år avsätter kommunen medel till utbyggnad av gång- och cykelnätet. Planens syfte är att visa på förslag för hur dessa medel ska fördelas, dvs. förslag till utbyggnad, förbättringsåtgärder samt en prioriteringsordning för dessa.

## 1.3 Metod och arbetsgång

För att planens syfte skall uppnås har vi valt att göra en mer djupgående analys av gång- och cykelnätet än vad som gjorts i de tidigare planerna. Arbetet grundar sig dels på Lugna gatans metoder, men även på andra kommuners gång- och cykelplaner; främst Umeå Kommuns Cykelprogram.

Teknik- och gatukontoret samlar fortlöpande in synpunkter och önskemål från politik, allmänhet och intresseorganisationer vad gäller gång- och cykelfrågor, vilka har arbetats in i rapporten.

## 1.4 Avgränsningar

Tidsmässigt avgränsar sig planen från år 2011 till år 2014. Planen kommer att revideras vart fjärde år, men uppföljning av vad som har gjorts kommer att delges via bokslutet och planering för nästkommande år kommer att lämnas till Kommunfullmäktige varje år via Verksamhetsplanen.

Planen avgränsar sig geografiskt till Piteå Stadsbygd (Öjebyn, Piteå C, Bergsviken samt Hortlax) och byarna Jävre, Hemmingsmark, Blåsmark, Svensbyn, Lillpite, Böle, Norrfjärden, Sjulnäs/Roknäs, Sjulsmark, Långträsk och Rosvik. Byarna har valts ut utifrån dess storlek, trafiksituation samt om det finns en skola i byn. Det finns även ett stort behov av gång- och cykelförbindelser mellan byarna utanför stadsbygden men dessa berör till största delen Trafikverkets vägar. Teknik och servicenämnden håller dock kontinuerliga möten med Trafikverket för att ge kommunens syn och möjlighet att påverka drift, underhåll och investeringar längs Trafikverkets vägar.

## 1.5 Tillhörande dokument

Till detta dokument hör även Gång- och cykelplan, Piteå Kommun.

## 2 Mål

### 2.1 Mål med gång- och cykelplanen

- Piteå ska vara tryggt och tillgängligt för alla
- Piteå ska erbjuda attraktiva och varierande boendemiljöer
- Piteå ska utveckla bra infrastruktur och goda kommunikationer
- Piteå ska erbjuda goda förutsättningar för miljövänliga val i vardagen
- Piteå ska erbjuda goda förutsättningar för hälsosamma val i vardagen

### 2.2 Miljö

Människor kan tänka sig att gå 1-2 kilometer, och cykla upp till 3-5 kilometer. Om bilresor under 1 kilometer ersattes med promenader skulle bilkörandet minska med 15 %. Dras gränsen vid 2 kilometer minskas biltrafiken nära 30 %. **Resor mellan 3-5 kilometer motsvarar hälften av alla bilresor.**

Stora vinster för miljön och den egna plånboken kan göras genom att minska bilkörandet på korta resor. Om alla resor kortare än 2 kilometer ersattes med promenad eller cykelfärd skulle vi spara 130 miljoner liter bensin. Utsläppen av koldioxid skulle minska med 295 000 ton. Utsläpp av kväveoxider, bensen och partiklar minskar naturligtvis också. Vinsterna är minskad påverkan på klimatet, lägre utsläpp av försurande- och cancerframkallande ämnen samt mindre belastning på luftvägarna särskilt för allergiker. *Jämfört med bilen är cykeln ca 30 gånger energisnålare per personkilometer.* Genom att cykla eller gå i stället för att ta bilen dessa 5 kilometer kan också hundralappar sparas varje månad i bara bensinkostnad.

### 2.3 Hälsa

Idag är endast ca 20 % av befolkningen tillräckligt fysiskt aktiva för att det ska ha en positiv effekt ur ett hälsoperspektiv. Redan efter en halvtimmes fysisk aktivitet; promenad, cykling, simning, skidåkning e.d. som utförs regelbundet uppnås påtagligt positiva hälsoeffekter som minskad risk för hjärt- kärlsjukdomar, högt blodtryck, diabetes, benskörhet och vissa typer av cancer. Dessutom har motion mycket stor betydelse för att motverka övervikt och fetma. Regelbunden motion påverkar även självbild, identitet och relationer till andra människor. Det bidrar i regel också till en god sömn, som i sig har oerhört stor betydelse för hälsan.

Ett väl utvecklat gång- och cykelnät har stor betydelse för vardagsmotionen, genom att erbjuda både ett tryggt och snabbt alternativ för den som vill ställa bilen och istället promenera eller cykla till och från jobbet mm. Vinsterna kan mätas i högre produktivitet, mindre arbetsfrånvaro och minskade sjukvårdskostnader.

Säkra skolvägar ska förhoppningsvis åter ge tillbaka rätten till barnen att själva få gå till och från skolan och slippa bli skjutsade!

### 3 Förutsättningar

#### 3.1 Gång- och cykelnätet

Eftersom brister fanns i kartmaterialet angående gång- och cykelvägar gjordes en inventering av alla gång- och cykelvägar i de områden som planen berör. Piteås gång- och cykelnät är indelat i åtta huvudstråk samt i lokala gång- och cykelvägar (se bild 1).

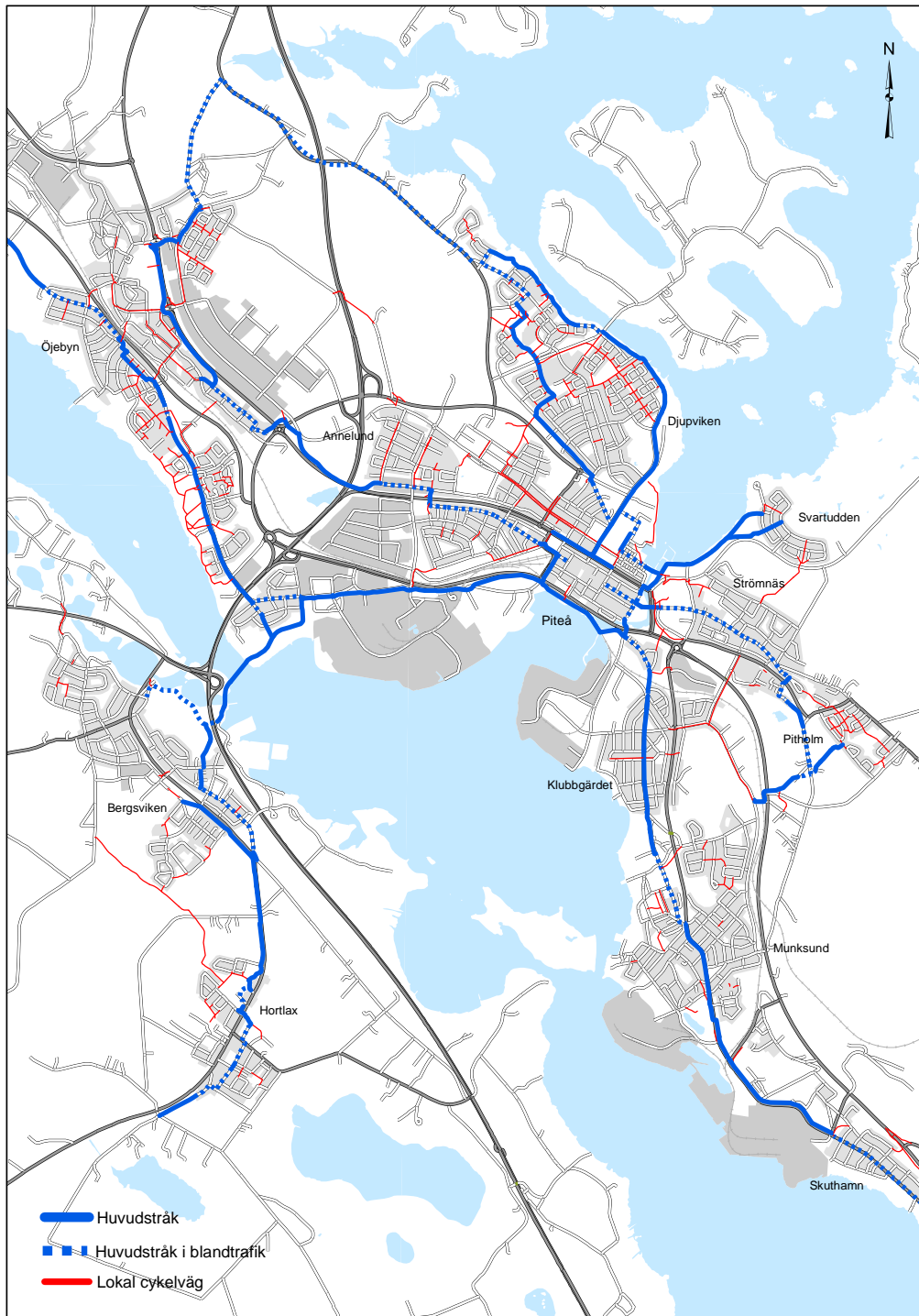


Bild 1. Karta över huvudstråken.

## 3.2 Vägvisning

Om gång- och cykelvägnätet skall nyttjas till annat än till/från arbete och centrum krävs bra vägvisning. Bofasta, turister och andra besökare måste lätt kunna orientera sig och förstå hur man kan nå viktiga målpunkter för att cykeln ska vara ett alternativ. I Piteå har vägvisningen av huvudstråken genomförts genom att stråken givits olika färger som återfinns på skyltar längs de olika stråken samt på stråkens linjesträckning på cykelkartan. På skyltarna längs stråken finns även angivet stråknamn, ortsnamn, målpunkter med avstånd samt riktningssangivelser (se bild 2). Utanför huvudstråken finns liknande skyltar men med vit bottenfärg. Även vägverket har viss vägvisning med egna skyltar. Då dessa har avvikande färg och form kan det ibland vara förvillande för cyklisten.



Bild 2. Exempel på vägvisningsskylt

## 3.3 Parkering

Att ha väl anordnade parkeringar för cyklar är viktigt för att inte de ska parkeras på ställen som ej är avsedda för detta. Cyklar parkerade vid husväggar, stolpar, träd och staket kan innebära stora problem för funktionshindrade och då särskilt synskadade. Även kollektivtrafiken och snöröjningen kan få problem med cyklar parkerade för nära busshållplatser och vägbanor. Viktigt för användningen av cykelställ är att de är rejäla, att det går att låsa fast sin cykel i det och det är en fördel om det finns tak. Den ”gamla vanliga” typen av cykelställ där man kör in framhjulet och låser bakhjulet har visat sig ha brister. Däcken/hjulen har på senare år blivit bredare så det finns cyklar som inte går in i stället, sen finns det cyklar med smalare däck som lutar i stället, vilket kan ge skador på fälgen. Stöldrisken för cyklar med enbart låst bakhjul är också stor i och med att den går att bära bort.

I arbetet med planen har de anordnade såväl som de spontana cykelparkeringarna inventerats (se bild 3). De anordnade cykelparkeringar finns både med och utan tak. De spontana

cykelparkeringarna kan ge en bild över var behov av ytterligare anordnade cykelskydd kan behövas.

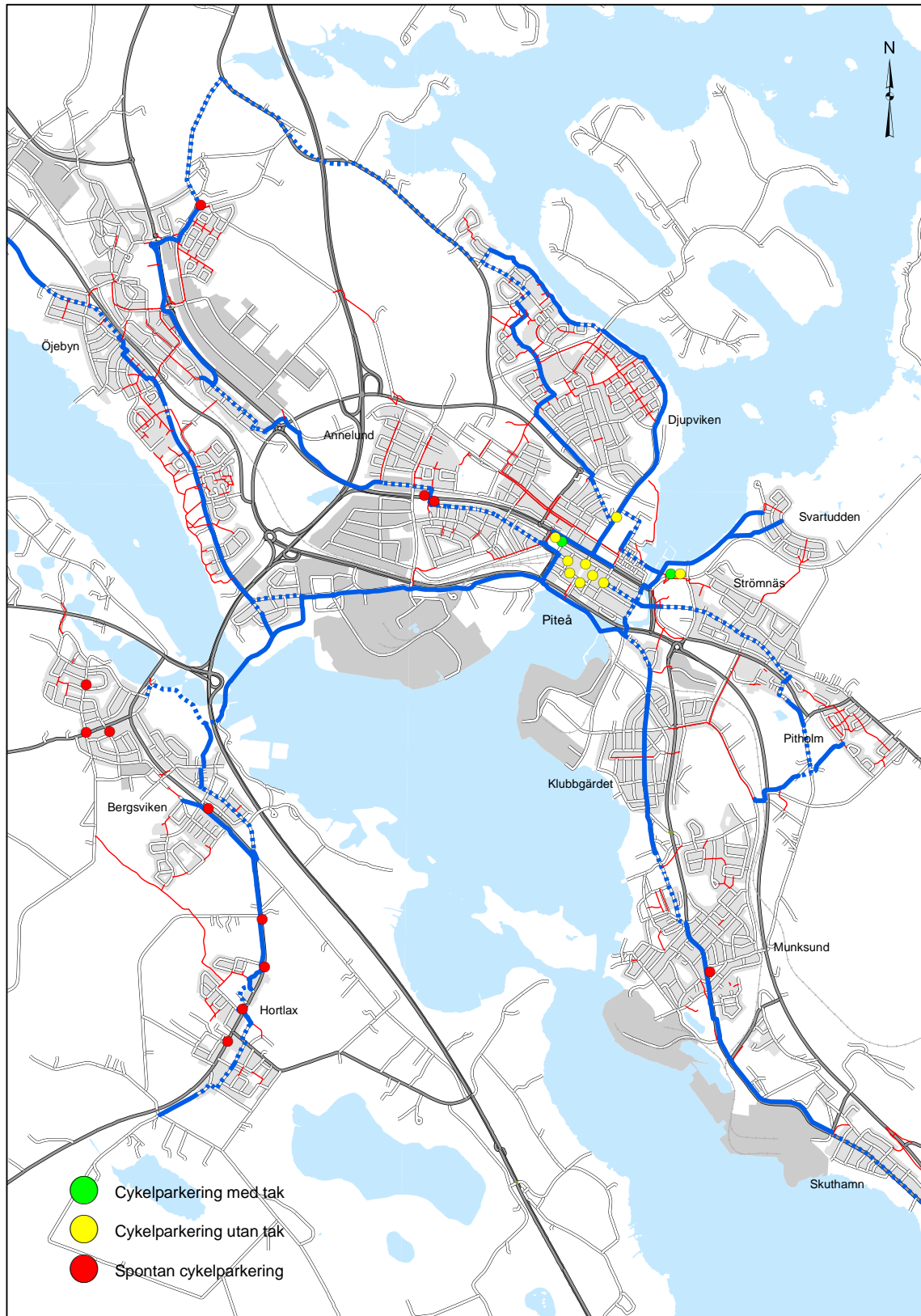


Bild 3. Karta över anordnade och spontana cykelparkeringar.

## 3.4 Drift och underhåll

### Vinterväghållning



*Bild 4. Svartuddsleden i vinterskrud.*

Alla delar av trafiksystemet kan inte åtgärdas samtidigt varför en prioritering måste göras. I Piteå prioriteras de viktigaste stråken för gång- och cykeltrafiken (se bild 5) samtidigt som de viktigaste bilvägarna.

Snöröjningen av hela gång- och cykelnätet påbörjas samtidigt som övriga gator inom kommunen och målsättningen är att de prioriterade stråken skall vara röjda före kl. 07:00. Halkbekämpning utförs vid behov och samtidigt som övriga gator. Inom Centrum utförs halkbekämpning av gångbanor med tätare intervaller och varje sandningstillfälle dokumenteras avseende plats, datum och klockslag. Sandupptagning påbörjas direkt efter att vägarna torkat upp på våren.

Vid prioritering av vinterunderhållet har hänsyn till trafikintensitet, olycksfall och kopplingar till viktiga start- och målpunkter tagits i beaktande. Målsättningen är att alla tätorter och stadsdelar skall korsas av minst ett prioriterat cykelstråk.

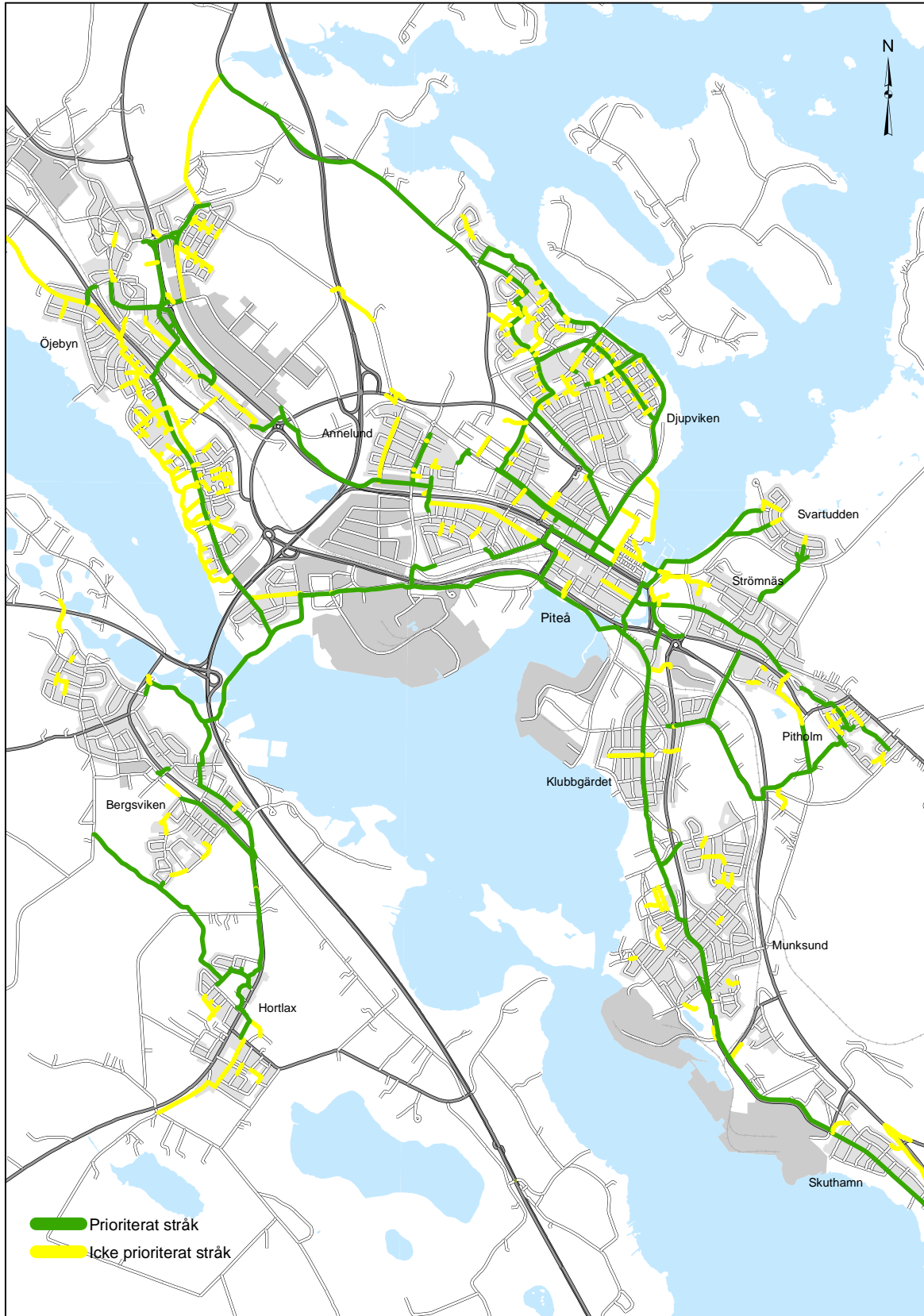


Bild 5. Karta över de prioriterade gång- och cykelvägarna.

## SNÖRÖJNING

### Arbete

Plogning  
Åtgärdstid  
Efterarbete\*  
Isrivning  
Utplogning  
Snöbortforsling

### Prioriterade gc-vägar

Påbörjas vid 3-5 cm  
5 timmar  
3 dygn  
Vid behov  
Vid behov på våren  
Vid trafiksäkerhetsproblem

### Övriga gc-vägar

Påbörjas vid 7-12 cm  
8 timmar  
5 dygn  
Vid behov  
Vid behov på våren  
Vid trafiksäkerhetsproblem

\*Efterarbeten innefattar: öppning av igenplogade anslutningar mot gator och gång- och cykelvägar; siktförbättringar vid korsningar; breddning för kommande snöfall vid tunnlar, korsningar och på sträcka; snöbortforsling endast vid behov.

## HALKBEKÄMPNING

### Arbete

Sandning  
Åtgärdstid  
Prioriterad sandning

### Prioriterade gc-vägar

Halkrisk  
5 timmar  
Problemställen

### Övriga gc-vägar

Halka  
8 timmar  
Problemställen

## VÅRARBETEN

### Arbete

Vattenavledning  
Tining trummor och RB  
Sopning  
Rep. plogskador

### Prioriterade gc-vägar

Problemställen  
När asfaltsträckor är isfria  
Ingen prioritering

### Övriga gc-vägar

Problemställen  
När områden är isfria  
Ingen prioritering

## Barmarksunderhåll

Nuvarande medelstildelning medför eftersläpning vad gäller underhållsåtgärder. Då kontinuerligt underhåll inte fungerar blir behovet av omfattande ombyggnationer större med ökade kostnader som följd. Andra viktiga åtgärder för en jämn och farbar yta är att förhindra vattensamlingar och översvämningar längs cykelvägnätet. För att klara detta är dikesrensning och fungerande rännstensbrunnar och trummor viktiga.

Tillsyn av skadade vägmärken, cykelgrindar m.m. sker i mån av tid. För närvarande sker till största del akuta insatser på grund av att kontinuerligt underhåll inte kunnat utföras.

## SOMMARARBETEN

### Arbete

Underhållsarbeten t.ex. kontroll  
jämnhet beläggning, lappningar  
siktröjning, utbyte av sönder-  
körda skyltar, översyn av diken

### Samtliga gc-vägar

Hela det prioriterade gc-nätet ses över  
Övriga gc-vägar vid klagomål från trafikanter

## 4 Kvalitet

### 4.1 Kvalitetsbedömning

För att få en bild över hur gång- och cykelvägnätet ser ut har en kvalitetsbedömning gjorts utifrån säkerhet, trygghet, trevnad och fysisk standard samt en sammanvägning av dessa kvaliteter. Vidare har även en kontroll mot olycksstatistiken utförts. Kvalitetsbedömningen har gjorts utifrån en tregradig skala där kvalitetsnivåerna för de olika sträckorna och passagera anges med färgkod grön-gul-röd. Innebörden av dessa redovisas nedan (tabell 1).

Färgkod	Kvalitetsnivå	Hur väl tillgodoses anspråket?	Kommentar
Grön	God	Helt	Godtas alltid
Gul	Mindre god	Delvis	Kan godtas en begränsad tid eller Kan godtas om andra väsentliga kvaliteter eller kostnader vinn
Röd	Låg	Inte alls	Kan inte godtas eller Kan godtas en viss begränsad tid

Tabell 1 Kvalitetsnivåer (Svenska Kommunförbundet, 1998)

De länkar som lämnats blå har inte kunnat inventeras pga. omfattande renoveringar eller påbörjad nybyggnation.

## 4.2 Säkerhet

Gående och cyklister är väldigt oskyddade i trafiken, därför är det viktigt att vägar och passager som är högt belastade är säkra. Nedan följer en kvalitetsbedömning av säkerheten längs gång- och cykelnätet och en kvalitetsbedömning av de viktigaste gång- och cykelpassagerna (se bild 6a-k) utifrån givna kriterier (se tabell 2 och 3). De gång- och cykelpassager som bedömts är de som passerar bilhuvudnätet, huvudstråkens samtliga passager samt andra passager som bedömts viktiga.

Kvalitetsnivå			
Länktyp	Oseparerad	Kantstensavskild	Separerad
Huvudstråk	Röd	Gul	Grön
Lokal GC-väg	-	Gul	Grön

Tabell 2 Kriterier för kvalitetsbedömning av gång- och cykelnätet.

För Piteås del är en väldigt stor del av dess gång- och cykelnät helt separerat. De delar av huvudstråken som är i blandtrafik har man för avsikt att göra separerade, men på vissa delar finns utrymmesmässiga problem.

Kvalitetsnivå vid bilhastighet		
$\geq 40$ km/h	31-39 km/h	$\leq 30$ km/h
Röd	Gul	Grön

Tabell 3 Kriterier för kvalitetsbedömning av gång- och cykelpassager. (Vägverket, 1998)

Större delen av gång- och cykelpassagerna har fått röd standard. De passager som blivit klassade med gul standard är främst de korsningspunkter som kan passeras planskilt men tillsammans med annan fordonstrafik. Andra passager som fått gul standard är sådana som ligger vid bilvägskorsningar där fordonen tvingas att stanna och på så sätt har låga hastigheter. De passager som fått grön standard är främst de som sker planskilt, dvs. antingen i separat tunnel eller bro, eller de som är upphöjda eller följs av ett gupp.

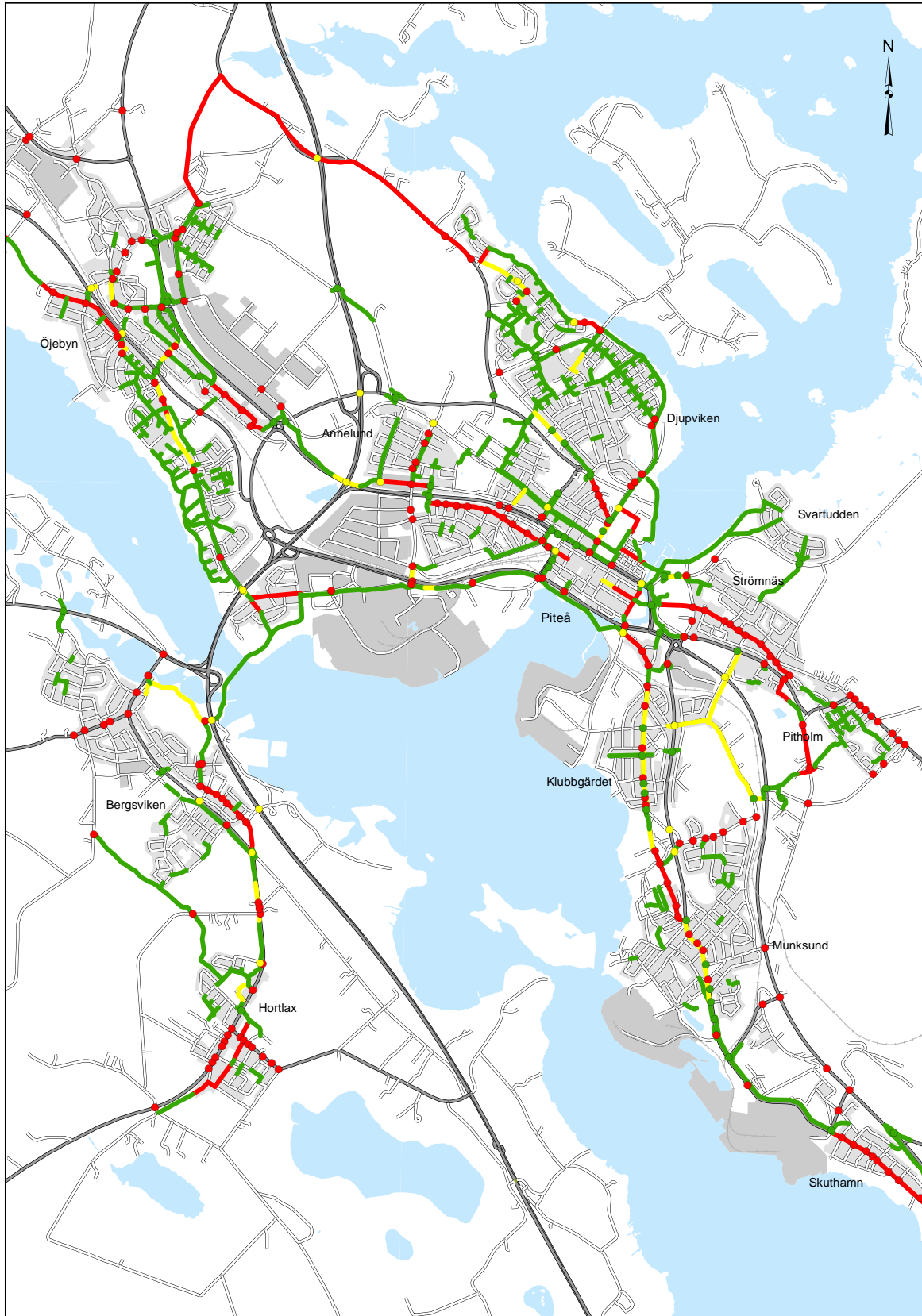
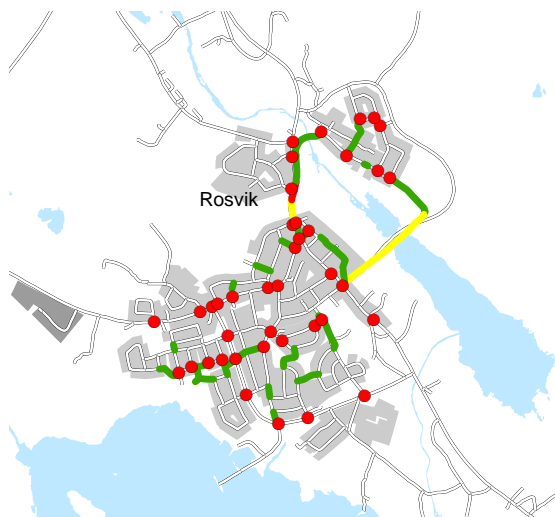
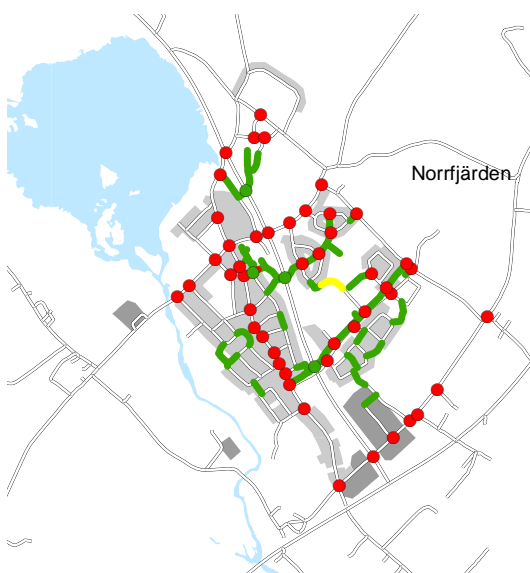


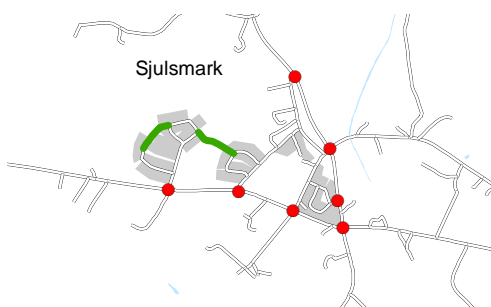
Bild 6a. Karta över kvalitetsbedömning av säkerhet längs gång- och cykelnätet samt på gång- och cykelpassager i stadsbygden.



*Bild 6b. Karta över kvalitetsbedömning av säkerhet längs gång- och cykelnätet samt på gång- och cykelpassage i Rosvik.*



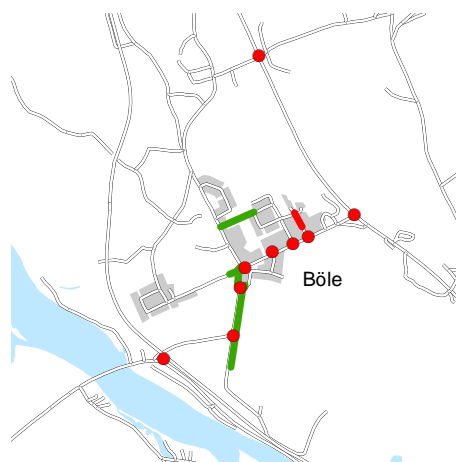
*Bild 6c. Karta över kvalitetsbedömning av säkerhet längs gång- och cykelnätet samt på gång- och cykelpassage i Norrfjärden.*



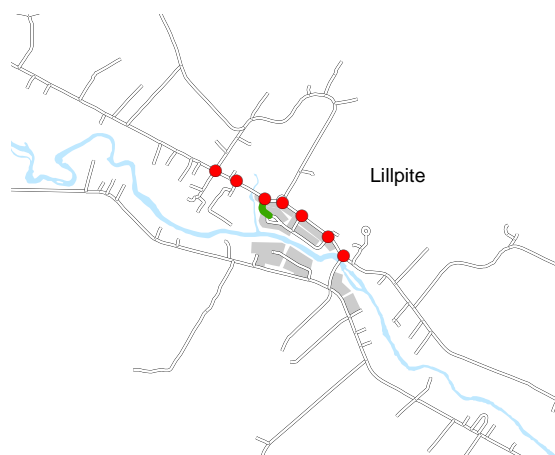
*Bild 6d. Karta över kvalitetsbedömning av säkerhet längs gång- och cykelnätet samt på gång- och cykelpassage i Sjulsmark.*



*Bild 6e. Karta över kvalitetsbedömning av säkerhet längs gång- och cykelnätet samt på gång- och cykelpassage i Långträsk.*



*Bild 6f. Karta över kvalitetsbedömning av säkerhet längs gång- och cykelnätet samt på gång- och cykelpassage i Böle.*



*Bild 6g. Karta över kvalitetsbedömning av säkerhet längs gång- och cykelnätet samt på gång- och cykelpassage i Lillpite.*

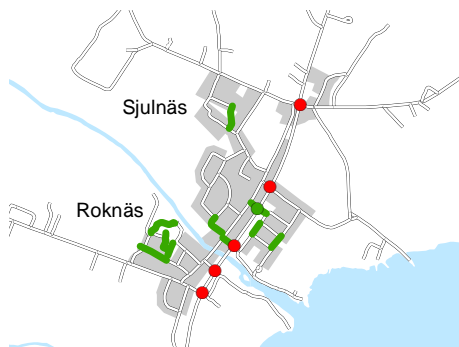


Bild 6h. Karta över kvalitetsbedömning av säkerhet längs gång- och cykelnätet samt på gång- och cykelpassage i Sjulnäs och Rognäs.

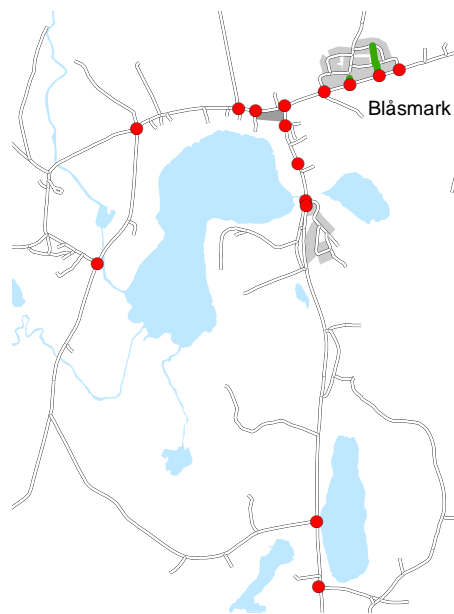


Bild 6j. Karta över kvalitetsbedömning av säkerhet längs gång- och cykelnätet samt på gång- och cykelpassage i Blåsmark.

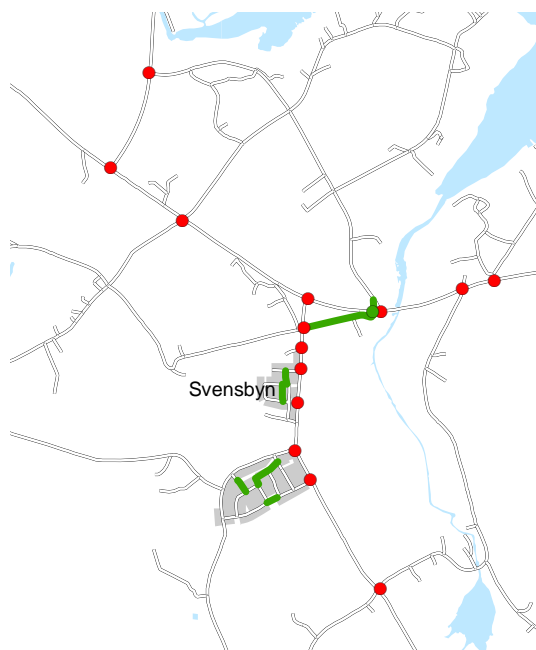


Bild 6i. Karta över kvalitetsbedömning av säkerhet längs gång- och cykelnätet samt på gång- och cykelpassage i Svensbyn.



Bild 6k. Karta över kvalitetsbedömning av säkerhet längs gång- och cykelnätet samt på gång- och cykelpassage i Hemmingsmark.

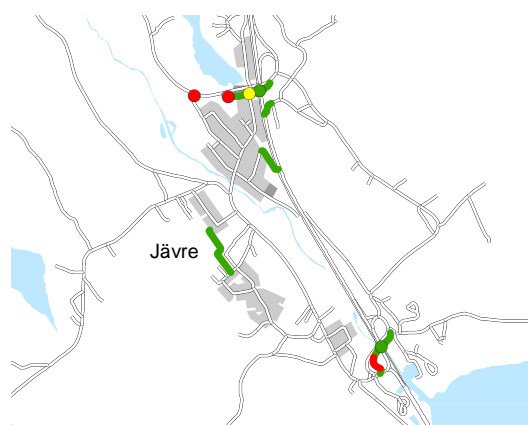


Bild 6l. Karta över kvalitetsbedömning av säkerhet längs gång- och cykelnätet samt på gång- och cykelpassage i Jävre.

### 4.3 Trygghet

Tryggheten är viktig för att man som cyklist eller gående inte ska välja andra färdmedel på grund av rädsla. Att bedöma tryggheten är dock svårt, eftersom rädsla och oro är något individuellt. Det en person upplever som skrämmande tycker en annan inte alls är farligt. De kriterier vi använt har vi hämtat från Umeås cykelprogram (se tabell 4) och de tycker vi beskriver ganska övergripande den oro och rädsla man kan känna som oskyddad trafikant. Dessa kriterier har legat till grund för kvalitetsbedömningen av trygghet (se bild 7).

Kvalitetsnivå		
Röd	Gul	Grön
<ul style="list-style-type: none"><li>• Oro för överfall</li><li>• Mörka skogs/parkområden</li><li>• Belysning saknas eller är mycket bristfällig</li><li>• Tunnlar utan sikt igenom</li><li>• Gamla tunnlar med dålig belysning, mörkt, nedklottrat</li><li>• Långa broar</li><li>• Passage av krogar eller liknande kvälls- och nattetid</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Ringa oro för överfall</li><li>• Delvis skymd belysning</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Tryggt</li><li>• God belysning</li><li>• Nära bostadsbebyggelse</li><li>• Ej i omedelbar närhet av krogar eller liknande</li><li>• Friområde runt cykelväg (avseende buskage etc.)</li><li>• Tunnel med sikt igenom, ljus och med god belysning</li></ul>

Tabell 4. Kriterier för kvalitetsbedömning av trygghet. (Umeå Kommun, 2000)

Gång- och cykelnätet i Piteå är överlag tryggt i och med att de flesta gång- och cykelvägar går genom bostadsområden. Många sträckor som fått låg standard beror på dålig eller ingen belysning, täta buskage eller slyskog, vilket torde vara ganska lätt att åtgärda.

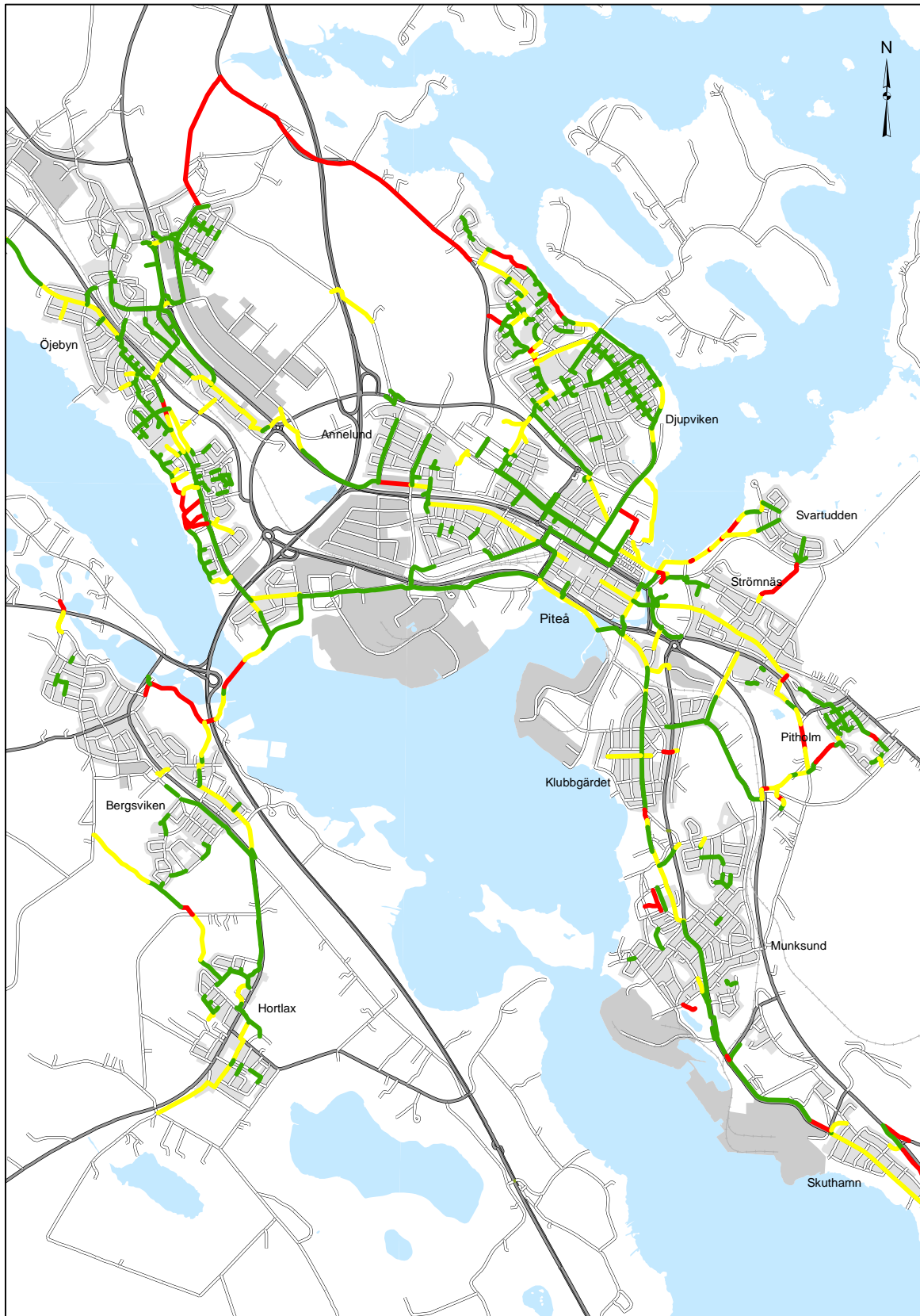
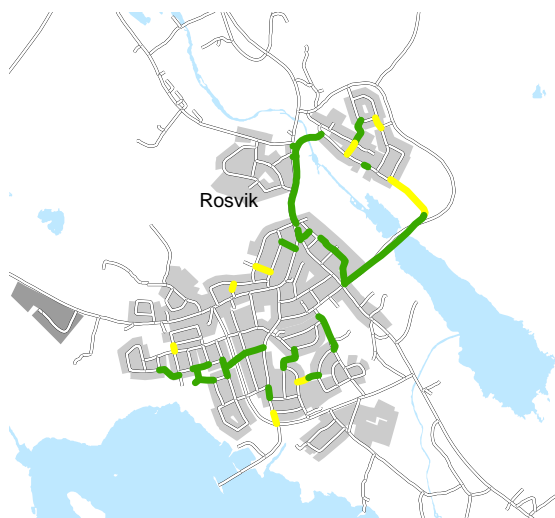
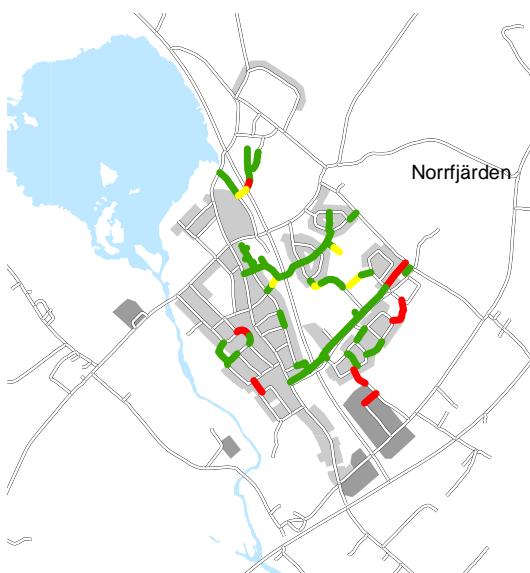


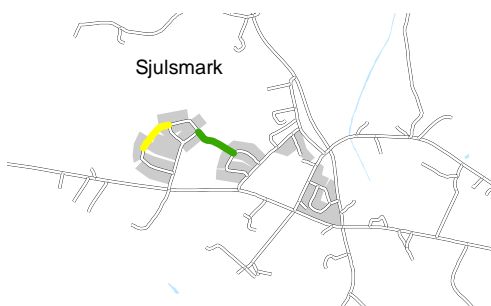
Bild 7. Karta över kvalitetsbedömning av trygghet.



*Bild 7b. Karta över kvalitetsbedömning av trygghet längs gång- och cykelnätet i Rosvik.*



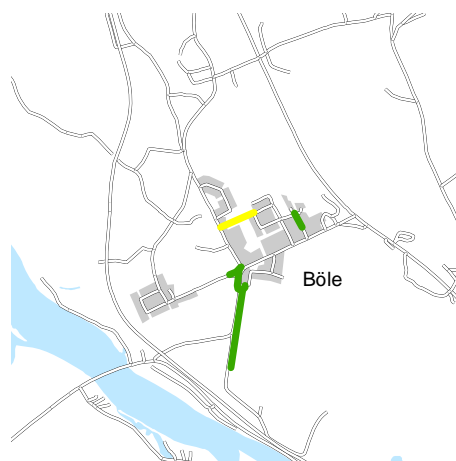
*Bild 7c. Karta över kvalitetsbedömning av trygghet längs gång- och cykelnätet i Norrfjärden.*



*Bild 7d. Karta över kvalitetsbedömning av trygghet längs gång- och cykelnätet i Sjulsmark.*



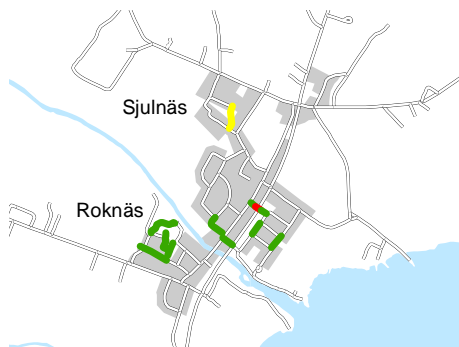
*Bild 7e. Karta över kvalitetsbedömning av trygghet längs gång- och cykelnätet i Långträsk.*



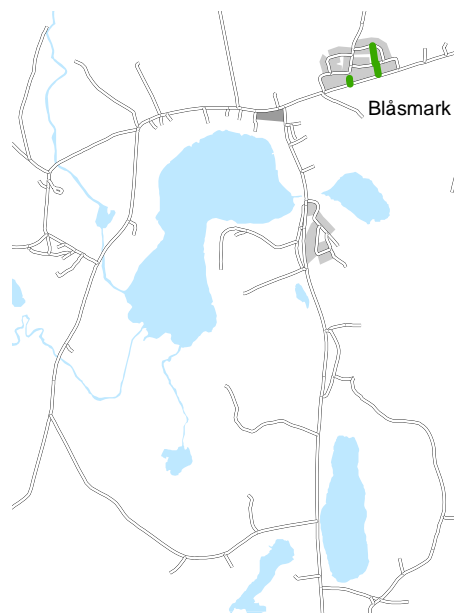
*Bild 7f. Karta över kvalitetsbedömning av trygghet längs gång- och cykelnätet i Böle.*



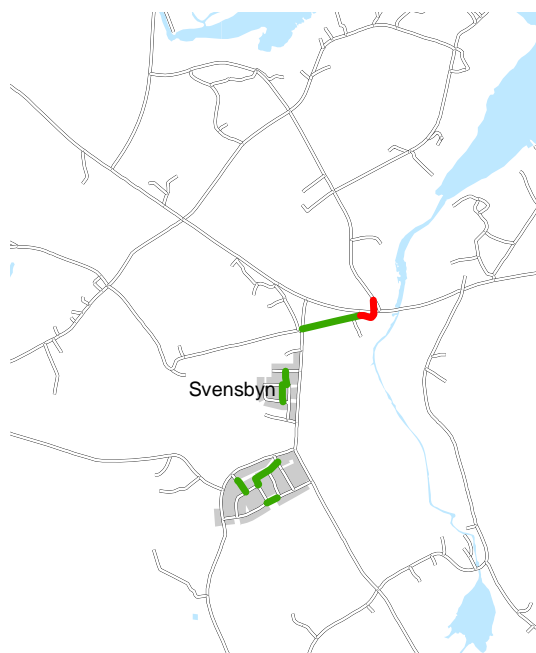
*Bild 7g. Karta över kvalitetsbedömning av trygghet längs gång- och cykelnätet i Lillpite.*



*Bild 7h. Karta över kvalitetsbedömning av trygghet längs gång- och cykelnätet i Sjulnäs och Rognäs.*



*Bild 7j. Karta över kvalitetsbedömning av trygghet längs gång- och cykelnätet i Blåsmark.*



*Bild 7i. Karta över kvalitetsbedömning av trygghet längs gång- och cykelnätet i Svensbyn.*



*Bild 7k. Karta över kvalitetsbedömning av trygghet längs gång- och cykelnätet i Hemmingsmark.*



*Bild 7l. Karta över kvalitetsbedömning av trygghet längs gång- och cykelnätet i Jävre.*

## 4.4 Trevnad

Eftersom gång- och cykelvägarna inte enbart är till för transport mellan olika platser, utan även som rekreations- och motionsslingor är trevnaden en viktig del. Ett vackert och naturskönt stråk vill man gärna komma tillbaka till. I vissa fall kan gående och cyklister till och med tänka sig en omväg för att slippa trista och bullriga sträckor. En kvalitetsbedömning av trevnaden har gjorts (se bild 9) utifrån givna kriterier (se tabell 5).

Kvalitetsnivå		
Röd	Gul	Grön
<ul style="list-style-type: none"><li>• Ful och trist sträcka</li><li>• Påtaglig störning från biltrafiken (buller)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Måttliga störningar från biltrafiken</li><li>• "Normal" stadsbebyggelse</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Vackert och störningsfritt</li><li>• Vackert naturbelägen, utsikt</li><li>• Vacker stadsmiljö</li></ul>

Tabell 5 Kriterier för kvalitetsbedömning av trevnad. (Umeå Kommun, 2000)

Trevnaden på gång- och cykelvägnätet i Piteå bedöms till största delen som gult i och med att största delen passerar genom "normal" stadsbebyggelse. De sträckor som utmärkt sig som gröna är sådana som passerar vid parkområden, t.ex. Södra Hamn, sådana som har vattenutsikt, t.ex. Öholmabron (se bild 8), Strandpromenaden i Öjebyn eller längs Fårösundet samt de som passerar genom vackra skogsområden, t.ex. mellan Hortlax och Bergsviken. De sträckor som fått röd standard är främst sådana som passerar industriområden eller nära högt trafikerade bilvägar.



Bild 8. Öholmabron, exempel på grön standard avseende trevnad.

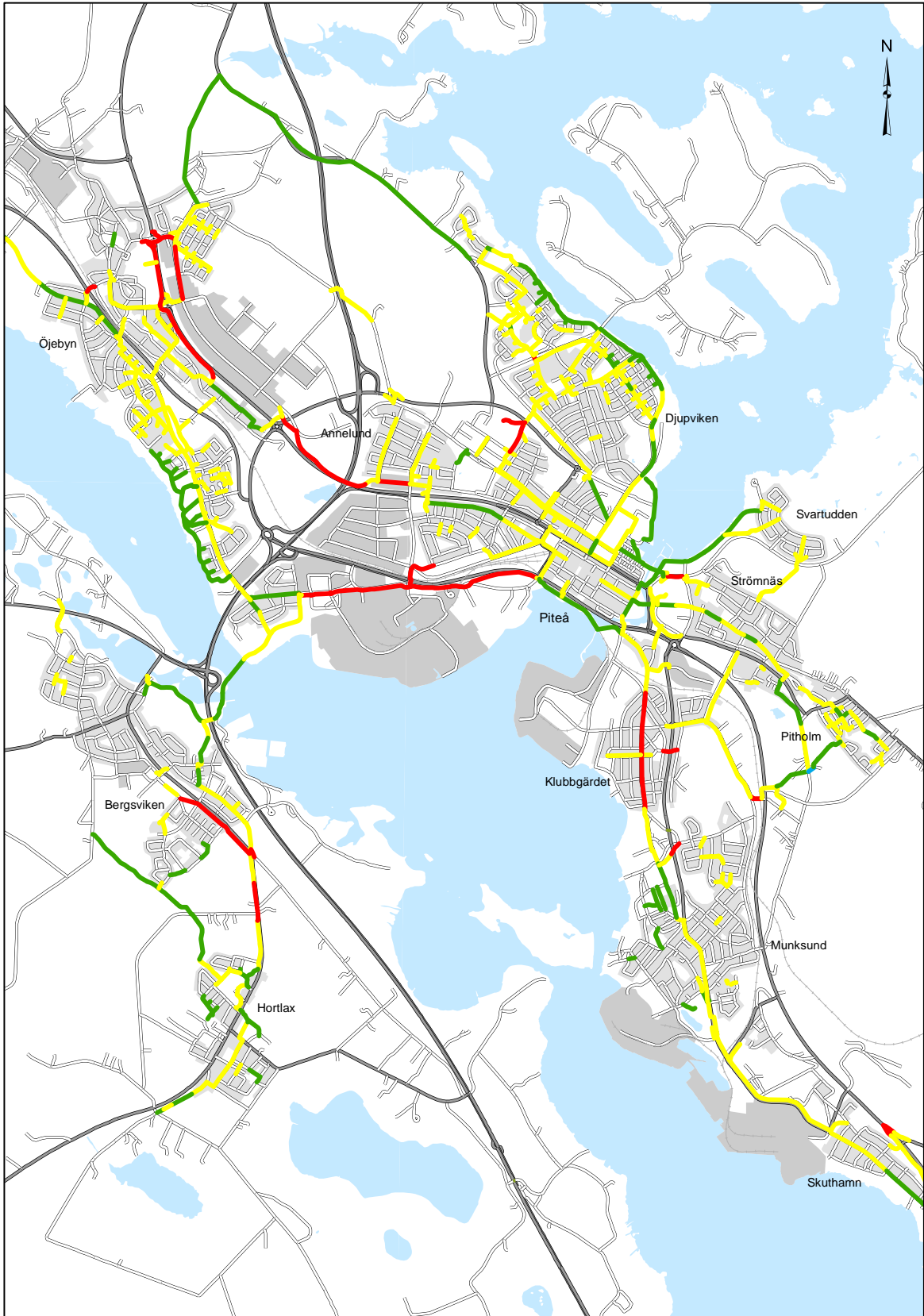
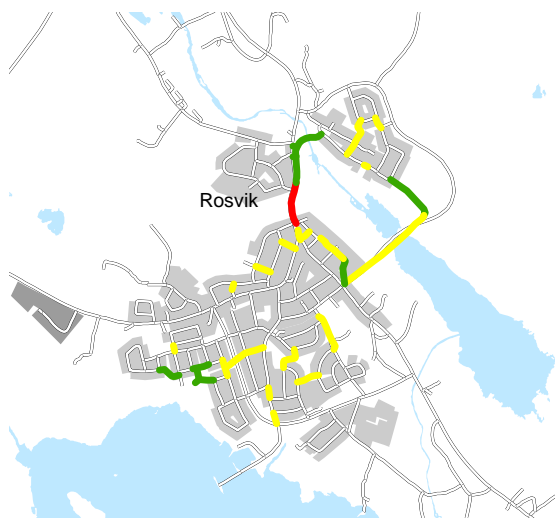
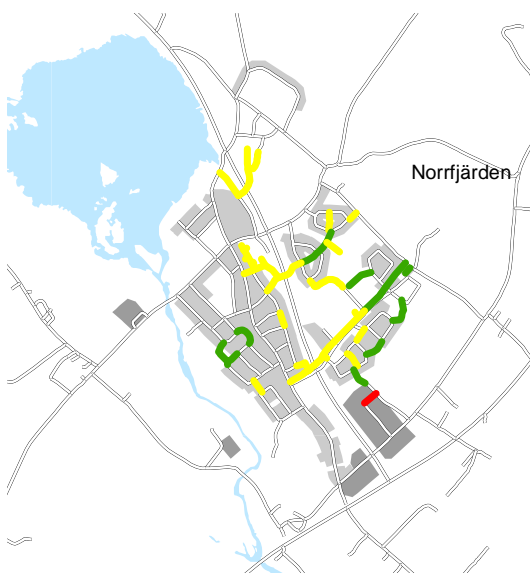


Bild 9. Karta över kvalitetsbedömning av trevnad.



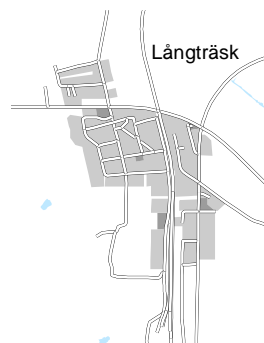
*Bild 9b. Karta över kvalitetsbedömning av trevnad längs gång- och cykelnätet i Rosvik.*



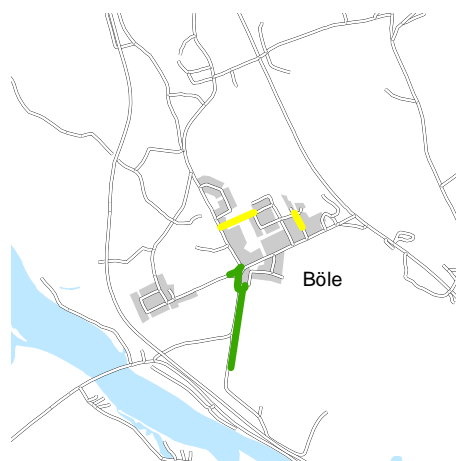
*Bild 9c. Karta över kvalitetsbedömning av trevnad längs gång- och cykelnätet i Norrfjärden.*



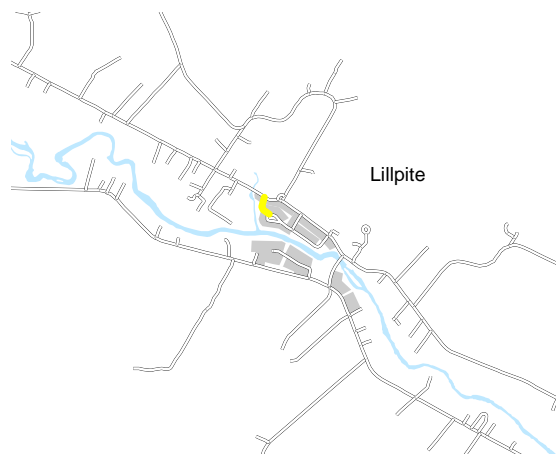
*Bild 9d. Karta över kvalitetsbedömning av trevnad längs gång- och cykelnätet i Sjulsmark.*



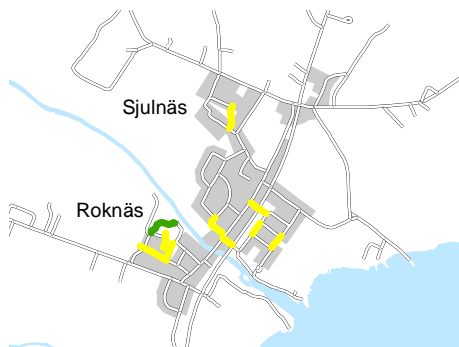
*Bild 9e. Karta över kvalitetsbedömning av trevnad längs gång- och cykelnätet i Långträsk.*



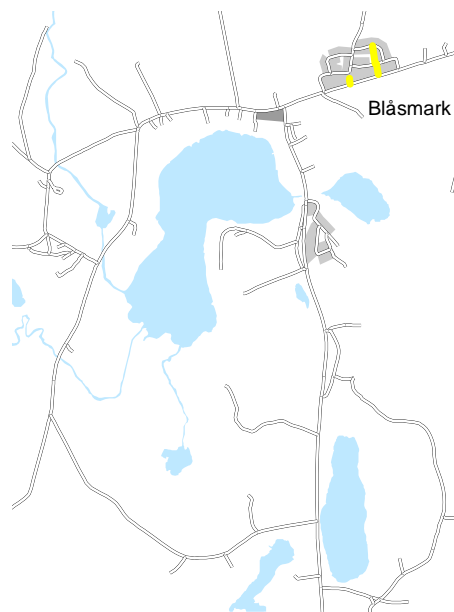
*Bild 9f. Karta över kvalitetsbedömning av trevnad längs gång- och cykelnätet i Böle.*



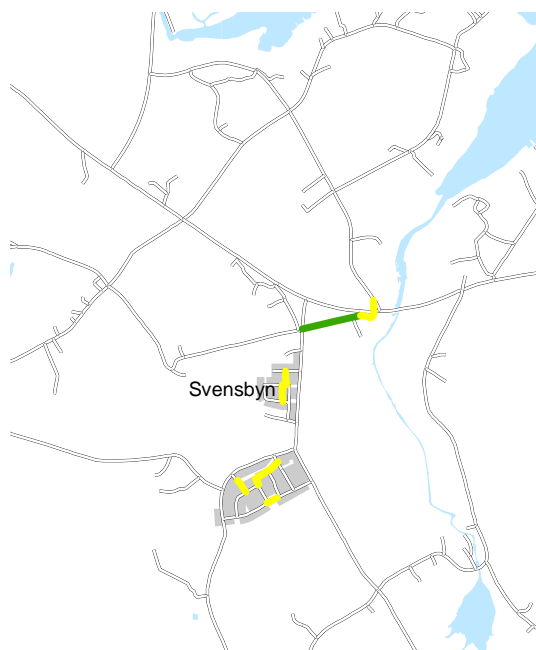
*Bild 9g. Karta över kvalitetsbedömning av trevnad längs gång- och cykelnätet i Lillpite.*



*Bild 9h. Karta över kvalitetsbedömning av trevnad längs gång- och cykelnätet i Sjulnäs och Rognäs.*



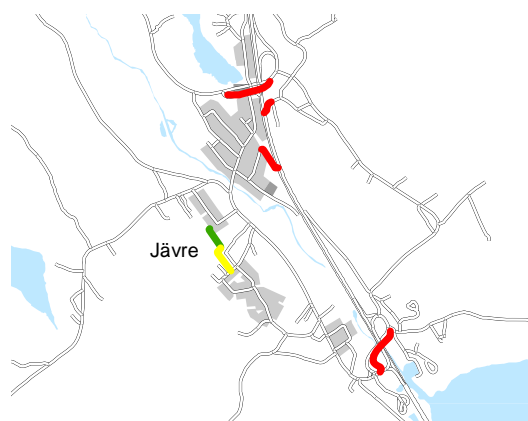
*Bild 9j. Karta över kvalitetsbedömning av trevnad längs gång- och cykelnätet i Blåsmark.*



*Bild 9i. Karta över kvalitetsbedömning av trevnad längs gång- och cykelnätet i Svensbyn.*



*Bild 9k. Karta över kvalitetsbedömning av trevnad längs gång- och cykelnätet i Hemmingsmark.*



*Bild 9l. Karta över kvalitetsbedömning av trevnad längs gång- och cykelnätet i Jävre.*

## 4.5 Fysisk standard

Skador i ytbeläggningen, såsom gropar, knölar, sprickor och vattensamlingar, på gång- och cykelvägarna kan utgöra betydande trafikfaror för gående och cyklister. En spricka som inte alls skulle märkas på en bilväg kan innebära stor skada och obehag för en cyklist som färdas i 10-20 km/h och med en däcksbredd på några centimeter. Att den fysiska standarden är god är också viktigt för att de oskyddade trafikanterna, och då främst cyklisterna, inte ska välja bilvägen i stället för gång- och cykelvägen. För att visa standarden på vårt gång- och cykelvägnät har en kvalitetsbedömning gjorts (se bild 10) utifrån kriterierna nedan (se tabell 6).

Kvalitetsnivå		
Röd	Gul	Grön
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Större defekter som orsakar direkt obehag eller trafikfara</li> <li>• Vattensamlingar, som kan orsakas av både yt- och grundvatten och kan ge upphov till vattenflöden längs och korsande över cykelvägen och vintertid svallis</li> <li>• Vattenavledning dålig med vattensamlingar &gt; 2 m i utbredning</li> <li>• Hål med en diameter &gt; 10 cm</li> <li>• Nivåskillnader &gt; 3 cm kant</li> <li>• Kabelgrävningar och liknande ej återställda</li> <li>• Vattenflöden som korsar cykelvägen</li> <li>• Ofta förekommande svackor, ojämnheter vid brunnslöck och ventiler, körspår i asfalten eller andra ojämnheter, trasiga beläggningsskanter mm.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Smärre defekter som orsakar visst obehag och kan förvärras.</li> <li>• Mindre frekvent och grundare svackor, sprickor, ojämnheter i ytan och vid brunnslöck, och/eller vattensamlingar</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ytan går bra att trafikera</li> </ul>

Tabell 6 Kriterier för kvalitetsbedömning av fysisk standard. (Umeå Kommun, 2000)

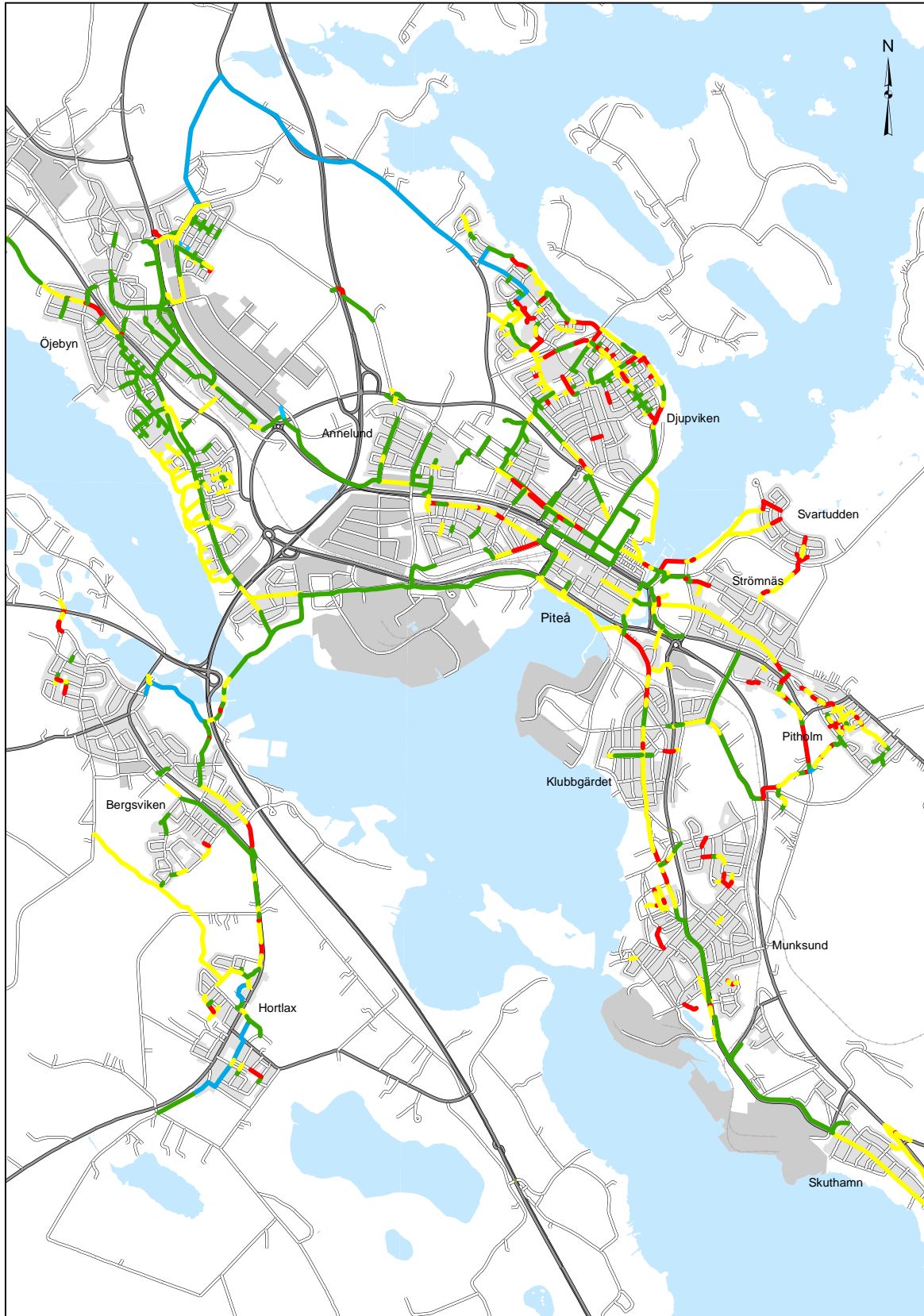
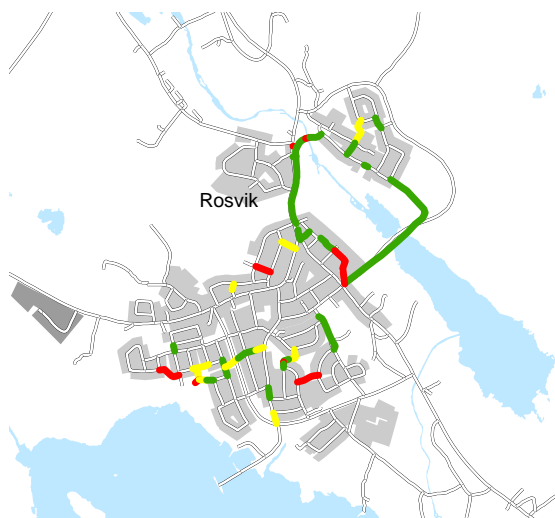
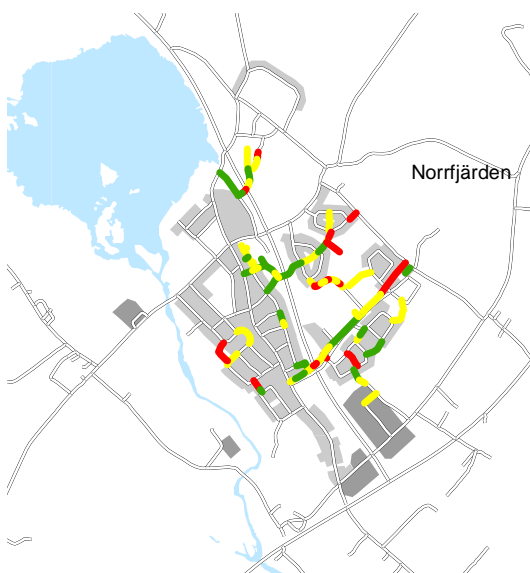


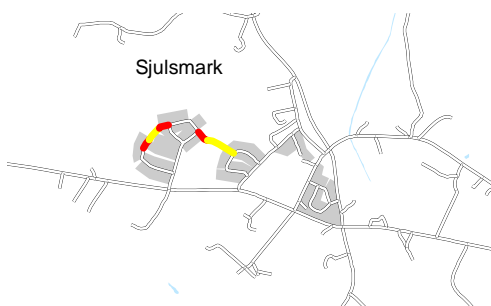
Bild 10. Karta över kvalitetsbedömning av fysisk standard.



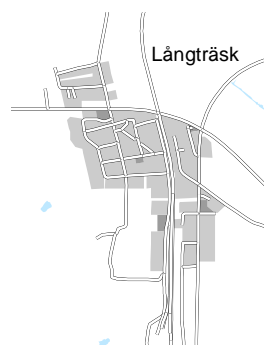
*Bild 10b. Karta över kvalitetsbedömning av fysisk standard längs gång- och cykelnätet i Rosvik.*



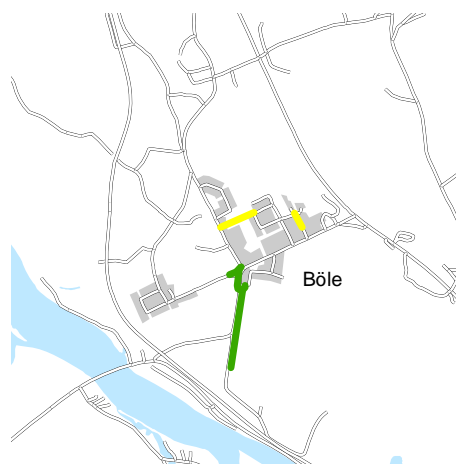
*Bild 10c. Karta över kvalitetsbedömning av fysisk standard längs gång- och cykelnätet i Norrfjärden.*



*Bild 10d. Karta över kvalitetsbedömning av fysisk standard längs gång- och cykelnätet i Sjulsmark.*



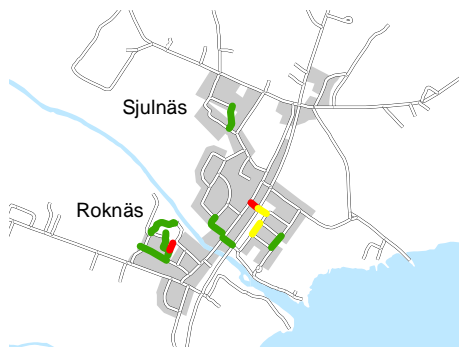
*Bild 10e. Karta över kvalitetsbedömning av fysisk standard längs gång- och cykelnätet i Långträsk.*



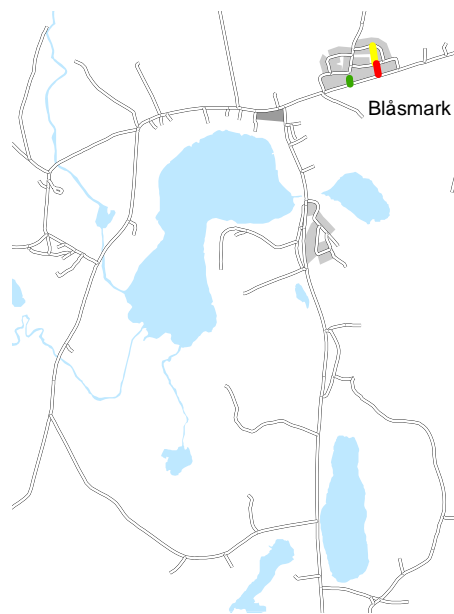
*Bild 10f. Karta över kvalitetsbedömning av fysisk standard längs gång- och cykelnätet i Böle.*



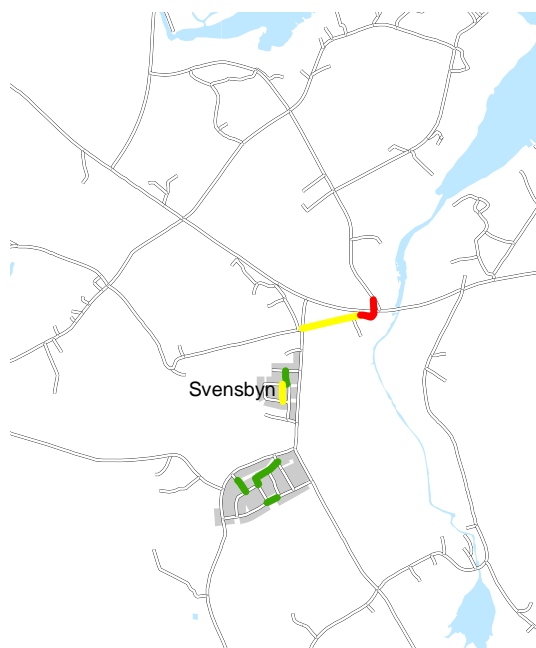
*Bild 10g. Karta över kvalitetsbedömning av fysisk standard längs gång- och cykelnätet i Lillpite.*



*Bild 10h. Karta över kvalitetsbedömning av fysisk standard längs gång- och cykelnätet i Sjulnäs och Rognäs.*



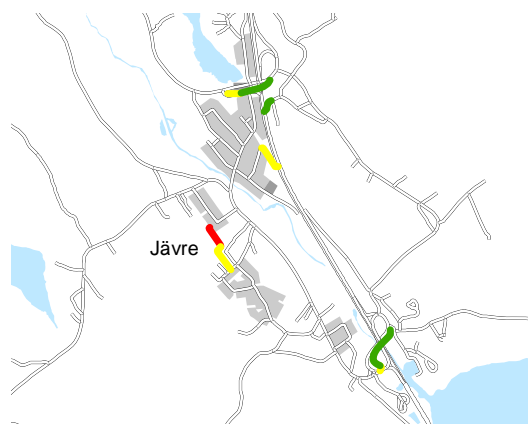
*Bild 10j. Karta över kvalitetsbedömning av fysisk standard längs gång- och cykelnätet i Blåsmark.*



*Bild 10i. Karta över kvalitetsbedömning av fysisk standard längs gång- och cykelnätet i Svensbyn.*



*Bild 10k. Karta över kvalitetsbedömning av fysisk standard längs gång- och cykelnätet i Hemmingsmark.*



*Bild 10l. Karta över kvalitetsbedömning av fysisk standard längs gång- och cykelnätet i Jävre.*

Den fysiska standarden på Piteås gång- och cykelnät är överlag mycket god, men dock finns sträckor som är i stort behov av omläggning (se bild 11). Gång- och cykelvägar med grusbeläggning har bedömts som gula, utom i de fall där gruset varit mycket grovt eller ytan har haft stora gropar. Vissa sträckor redovisas som blå, vilket innebär att inventering av den fysiska standarden saknas.



*Bild 11. Exempel på röd standard avseende fysisk standard.*

## 4.7 Kontroll mot olycksstatistik

Den olycksstatistik som finns tillgänglig för Piteå kommun bygger på polisrapporterade olyckor. Det har visat sig att denna typ av olycksstatistik är mycket bristfällig. Undersökningar visar att endast 30 % av alla olyckor rapporteras till polisen (Svenska Kommunförbundet, Trafiksäkerhetsverket, NTF och Landstingsförbundet, 1992) och mörkertalet för olyckor med gående och cyklister antas vara ännu större. Denna typ av olycksstatistik ska därför endast användas som en kontroll mot kvalitetsbedömningen och inte ligga till grund för kvalitetsbedömningen. För att få en rättvisare bild av olyckorna har försök inletts med att sammanställa uppgifter från sjukvården. Detta har dock inte nått ända fram för Piteås del ännu, men hoppas kunna göra det i framtiden.

På Piteå kommuns vägnät har det under de senaste fem åren inträffat 54 olyckor där minst en oskyddad trafikant skadats, vilket kan jämföras med 62 olyckor under den tidigare femårsperioden (se diagram 1). Mellan åren 2000-2004 har två olyckor med dödlig utgång ägt rum, en med en gående och en med en cyklist, medan det inte har ägt rum någon dödsolycka alls under den senare femårsperioden. Det som tydligt framgår är att antalet mopedolyckor har ökat, från 15 till 24 olyckor, vilket bedöms bero på det ökade antalet mopeder i trafiken. I statistiken har ingen skillnad gjorts på moped klass I och moped klass II då detta inte framgår tydligt i polisens rapporter. En annan tydlig skillnad är att antalet olyckor med gående har mer än halverats då det under åren 2000-2004 ägt rum 22 sådana olyckor, medan antalet sjunkit till 10 olyckor under den senaste femårsperioden. Den stora skillnaden bedöms bero på ombyggnationen av Sundsgatan där det på sträckan mellan Hembygdsvägen och Svartuddsvägen under den första femårsperioden skett tio olyckor med gående som skadats samt en dödsolycka, medan det under åren 2005-2009 endast ägt rum en olycka med en gående som skadats och ingen dödsolycka. Ombyggnationen av Sundsgatan påbörjades år 2004.

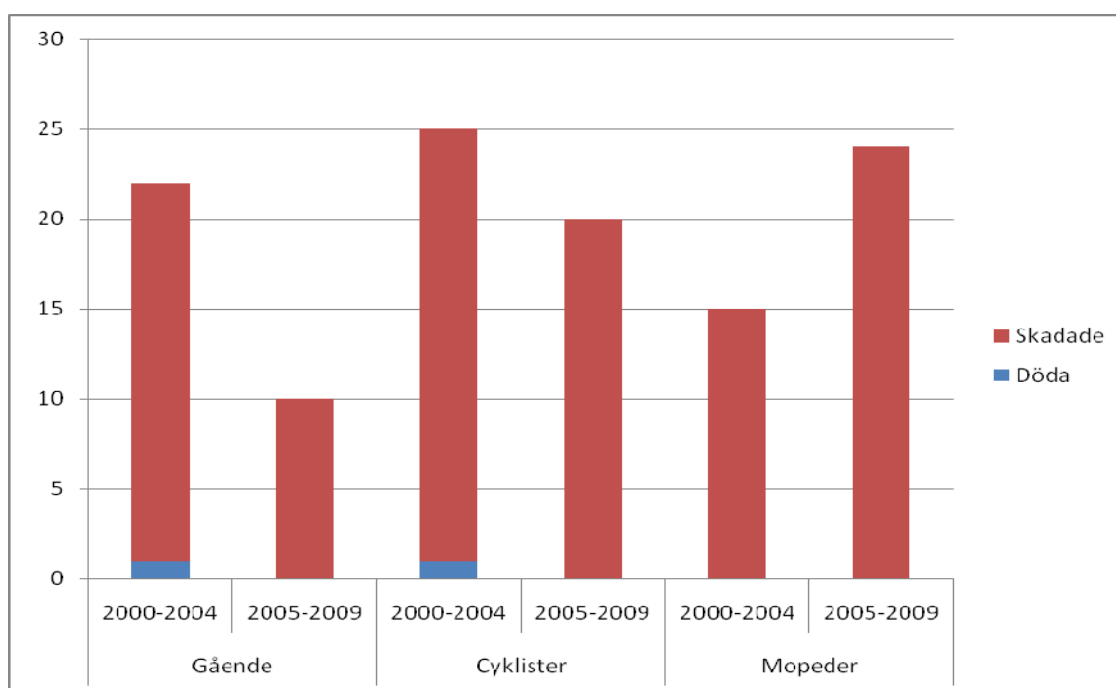


Diagram 1. Antal olyckor med skadade eller döda oskyddade trafikanter.

## 5 Förslag till förändring

### 5.1 Förslag samt prioritering till utbyggnad av gång- och cykelvägnätet

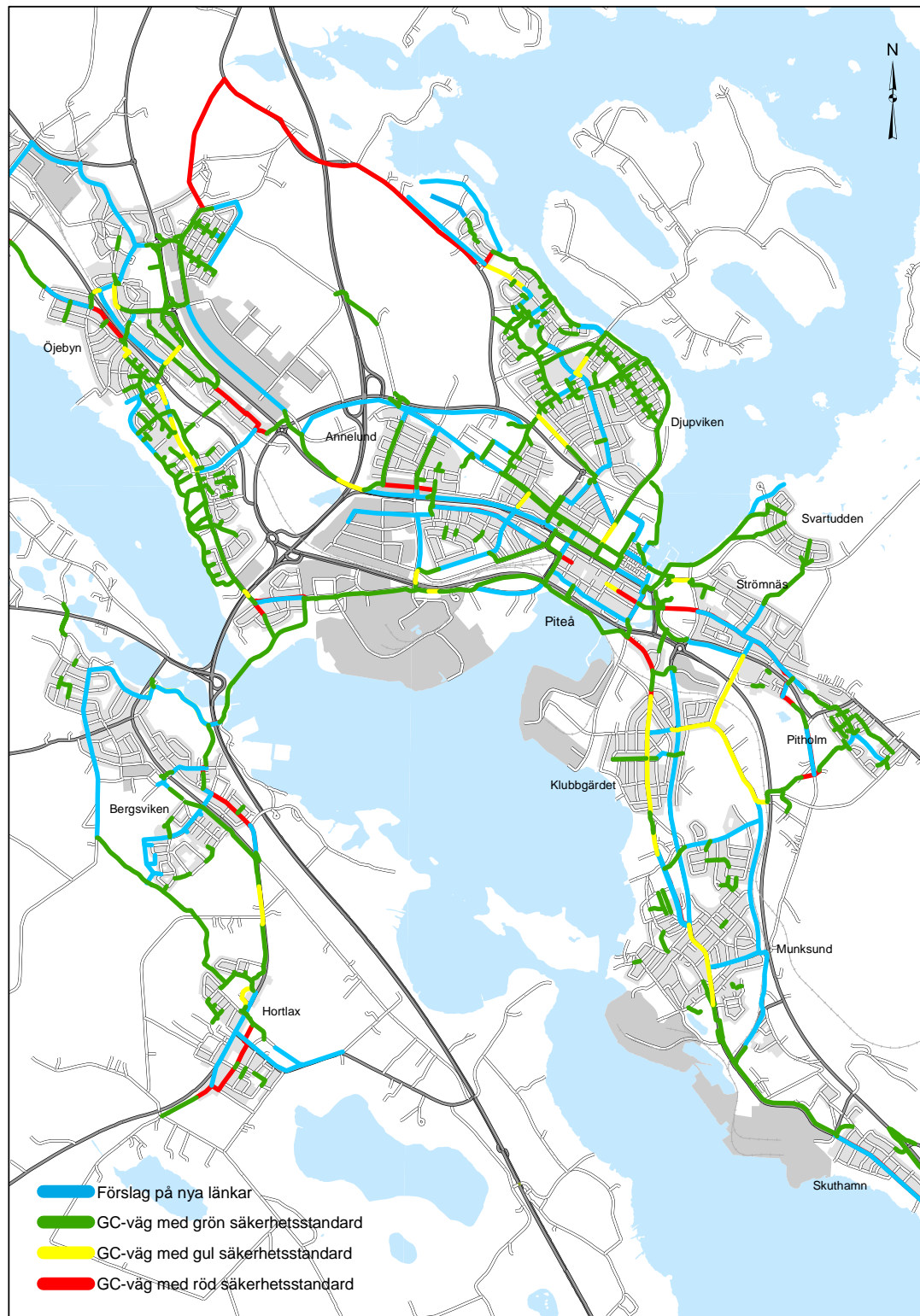


Bild 15. Karta över förslag till utbyggnad av gång- och cykelnätet.

Målet med gång- och cykelvägnätet är att cyklister och gående ska kunna ta sig fram på ett trafiksäkert sätt, ha god framkomlighet och att det ska vara lätt att orientera sig. Kartbilden på föregående sida redovisar en målbild över hur ett väl utbyggt gång- och cykelvägnät skulle kunna se ut i de centrala delarna av Piteå. De blå linjerna redovisar förslag till nya länkar och de röda, gula och gröna linjerna redovisar säkerhetsstandarden för det befintliga gång- och cykelvägnätet. De länkar som fortfarande lämnats röda är länkar i huvudstråket där cyklisterna och de gående färdas i blandtrafik, men där trafikflödet bedöms vara så pass lågt att det inte ska utgöra någon trafiksäkerhetsrisk.

Prioriteringen av förslagen till utbyggnad av gång- och cykelvägnätet bygger på följande kriterier:

- Samordning med andra byggprojekt
- Separerad länk saknas i huvudstråk
- Tvärförbindelse mellan huvudstråk
- Förbindelse mot skola och andra målpunkter
- Förbindelse mellan olika bostadsområden
- Trafikflöde, både cykelflöde och fordonsflöde
- Hastighet
- Kostnad

Prioritering av objekt sker årligen i samband med VEP och budget.

## **5.2 Förslag samt prioritering till åtgärder av gång- och cykelpassager**

Prioriteringen av föreslagen till åtgärder av gång- och cykelpassager bygger på följande kriterier:

- Samordning med andra byggprojekt
- I anslutning till korsande gång- och cykelvägar
- Längs viktiga skolvägar
- Trafikflöde, både cykelflöde och fordonsflöde
- Kostnad

Prioritering av objekt sker årligen i samband med VEP och budget.

## **5.3 Förslag till förbättringsåtgärder på befintliga länkar**

### **5.3.1 Vägvisning**

Det ska vara lätt att orientera sig som cyklist och gående. Vägvisningen ska ses över och åtgärdas fortlöpande, då många av skyltarna är vandaliserade. Idag använder sig kommunen av cykelledsvägvisning. En översyn ska utreda om övergång till målpunktsvägvisning, som Trafikverket använder sig av, är att föredra.

### **5.3.2 Parkering**

Cykelparkeringar ska finnas strategiskt utplacerade och vara försedda med cykelställ där cykeln kan låsas fast. Takförsedda parkeringar ska eftersträvas. Större busshållplatser bör vara försedda med cykelparkeringar.

### **5.3.3 Drift och Underhåll**

Gång- och cykelvägnätet ska prioriteras i samma utsträckning som bilvägnätet vad gäller snöröjning och underhåll. Gång- och cykelvägnätet ska årligen inventeras och ses över med cykel för att klargöra var brister finns och var underhåll bör sättas in.

### **5.3.4 Trygghet**

Tryggheten är viktig för att man som cyklist eller gående inte ska välja andra färdmedel eller andra vägval på grund av rädsla. Gång- och cykelvägarna ska ha god belysning, som ska ses över löpande och åtgärdas vid behov. Sträckor med tät och snårig växtlighet i nära anslutning till gång- och cykelvägar ska ses över och åtgärdas löpande.

### **5.3.5 Trevnad**

Eftersom gång- och cykelvägarna inte enbart är till för transport mellan olika platser, utan även som rekreations- och motionsslingor är trevnaden en viktig del samt ger ett mervärde för de som väljer att gå och cykla. Det ska vara attraktivt och trevligt att gå och cykla, exempelvis kan gång- och cykelvägar som passerar industriområden förses med växtlighet för att öka trevnaden.

### **5.3.6 Fysisk standard**

Skador i ytbeläggningen, såsom gropar, knölar, sprickor och vattensamlingar, på gång- och cykelvägarna kan utgöra betydande trafikfaror för gående och cyklister. De sträckor som har större defekter och som orsakar direkt obehag eller trafikfara bör åtgärdas snarast för att undvika skador.

### **5.3.7 Information**

För att få ett hållbart samhälle är det viktigt att fler väljer att gå och cykla. En sådan beteendeförändring kräver bland annat en förbättrad informations- och kunskapsspridning.

## **5.4 Modell för medfinansiering av gång- och cykelvägar utanför kommunens verksamhetsområde**

Under gång- och cykelplanens giltighetstid ska förslag till modell för medfinansiering av byggande av gång- och cykelvägar utanför kommunens verksamhetsområde upprättas.

## **5.5 Tidplan samt kostnad för åtgärder finansierade med gång- och cykelplanspengar**

Budgeten för åtgärder finansierade med gång- och cykelplanspengar ska över tid fördelas lika mellan landsbygd och tätort.

Prioritering av objekt sker årligen i samband med VEP och budget.

## **5.6 Uppföljning och utvärdering**

Målen i Gång- och cykelplanen kommer att utvärderas i samband med de återkommande revideringarna genom att kvalitetsbedömningarna avseende säkerhet, trygghet, trevnad och fysisk standard följs upp.

## 6 Referenser

Piteå Kommun. (2001) *Trafiknätsanalys Piteå Stadsbygd*

Svenska Kommunförbundet. (1998) *Lugna gatan!*

Svenska Kommunförbundet, Trafiksäkerhetsverket, NTF och Landstingsförbundet. (1992)

*Säkrare trafik i vår kommun*

Umeå Kommun. (2000) *Cykelprogram Umeå*

Vägverket. (1998) *Säkra gångpassagen! Handbok för analys och utformning av platser där gående korsar körbanan - en avgörande länk i förflytningskedjan*