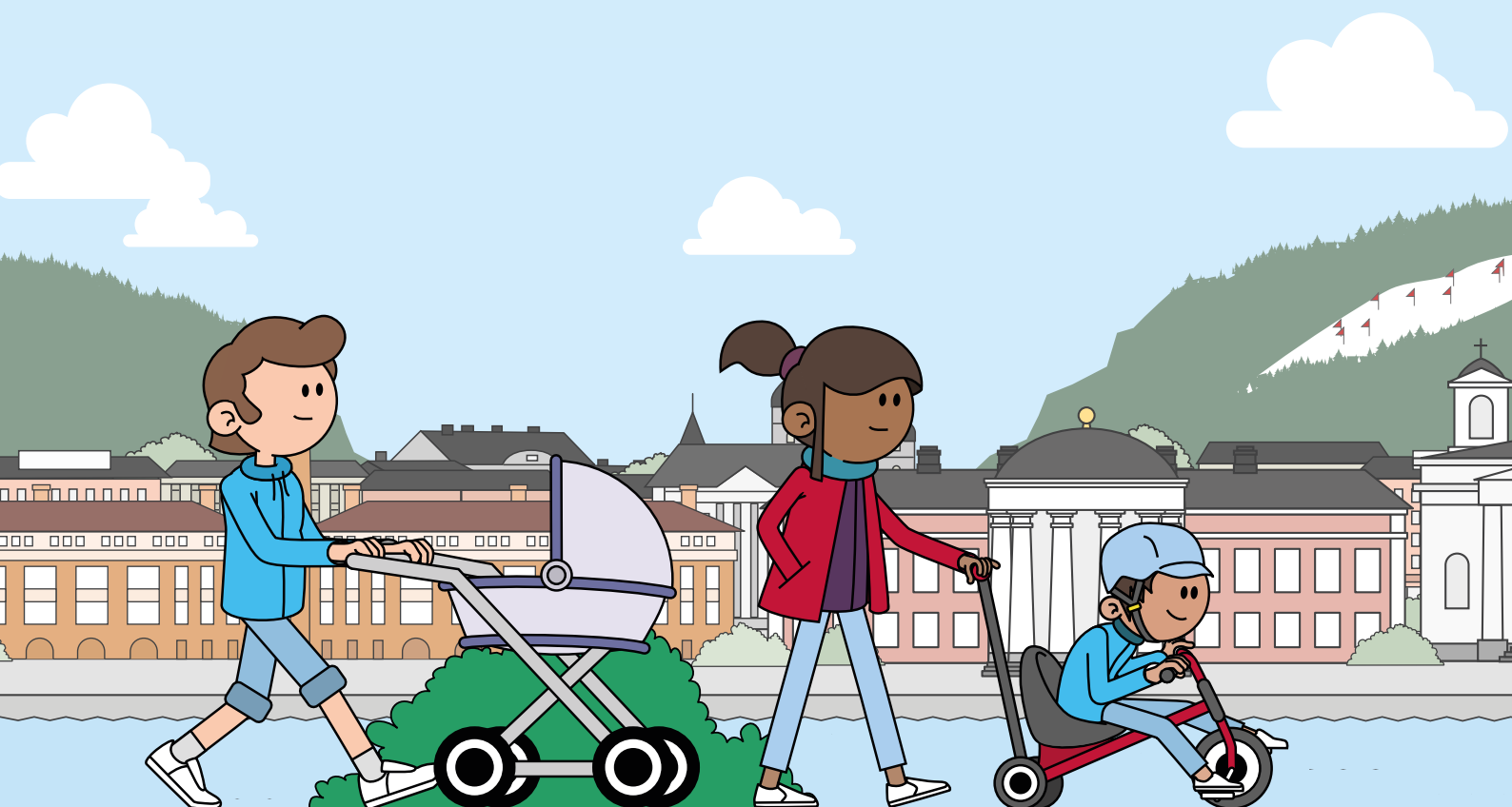


HÄRNÖSANDS KOMMUN

Gång- och cykelprogram

2022–2040



Härnösands
kommun

Förord

Att gå och cykla är ett naturligt och hållbart val för kortare sträckor inom Härnösands tätort. Att fler väljer att gå eller cykla är hållbart ur flera perspektiv, exempelvis för folkhälsa, klimatet, samhällsekonomi och markanspråk. Gång- och cykeltrafikanter skapar även rörelse i det offentliga rummet som gör att staden upplevs levande.

För barnen, som är en stor del av Härnösands invånare, är gång och cykel de enda alternativen när de ska röra sig på egen hand. Det ställer stora krav på att både befintliga och nya trafikmiljöer utformas utifrån barnens perspektiv. Att skapa tillgängliga och trafiksäkra gång- och cykelvägar är speciellt viktigt för att underlätta för barn och ungdomar att själva ta sig till skolor och fritidsaktiviteter. På så sätt minskar trycket från biltrafiken runt våra skolor och idrottsanläggningar vilket skapar en bättre trafikmiljö och minskar risken för olyckor.

Gator och vägar ska utformas utifrån fotgängarens och cyklistens perspektiv och vara tydliga, trygga och tillgängliga. Framkomlighet och flyt är viktigt för att invånarna ska välja att gå eller cykla till sina målpunkter i vardagen. För att det ska bli enklare, roligare och säkrare att cykla i Härnösand krävs ett sammanhållet och tydligt cykelnät. Detta gång- och cykelprogram är Härnösands kommuns styrdokument med målet att främja fler hållbara resor till och med 2040.

Gång- och cykelprogrammet förkortas i följande text till GC-programmet.

Formalia

Program antogs i kommunfullmäktige den 26 september 2022 och gäller fram till 31 december 2026. Programmet beskriver kommunens arbete med gång- och cykel med målet att främja fler hållbara resor till och med 2040.

Diarienummer KS/2022-000289. Dokumentansvarig är kommunstyrelseförvaltningen. Gäller för alla nämnder och förvaltningar.

Innehåll

Del 1 - Inledning	6	Folkhälsa	21
Bakgrund till uppdraget	7	Jämlikhet och jämställdhet	21
Programmet och handlingsplanen	7	Trygghet	23
Syfte och målsättning	8	Grönstruktur	23
Barnperspektivet.....	8	Lokala initiativ	23
Geografisk avgränsning.....	9	Del 4 - Framtagandeprocessen	24
Kommunbeskrivning	10	Viktiga målpunkter i tätorten	25
Andelen bilar i Härnösands tätort.....	11	Inventering av gång- och cykelvägar	26
Befintligt gång- och cykelvägnät.....	12	Utpekande av gång- och cykelnäten	27
Övriga färdmedel.....	12	Genomförda dialoger	28
Del 2 - Styrande planer och program.....	14	Enkätundersökning.....	28
Agenda 2030	15	Dialog med skolungdomar	28
Nationella miljö kvalitetsmål	15	Del 5 - Riktlinjer	30
Regeringens nollvision	17	Definitioner och kravställningar i nätet	31
Nationell cykelstrategi	17	Huvudnätet	31
Regional transportplan 2021-2029	17	Sekundärt nät	32
Härnösands kommuns översiktsplan 2040	18	Vägvisning	33
Härnösands kommuns trafikprogram 2015 - 2050.....	19	Gång- och cykeltrafik i fysisk planering	34
Härnösands kommuns tillväxtstrategi 2040.....	19	Beteendeförändrande åtgärder	36
Del 3 - Vinster vid prioritering av gående och cyklister	20	Cykelmätningar.....	38
Samhällsekonomi	21	Gång- och cykeldialog.....	38
		Drift och underhåll	39
		Vinterväghållning	39
		Vår-, sommar- och höstväghållning.....	39

Begreppsförklaring

Cykelpassage: En del av en väg som är avsedd att användas av cyklande eller förare av moped klass 2 för att korsa en körbana eller en cykelbana och som anges med vägmärkning. En cykelpassage är bevakad om trafiken regleras med trafiksignaler.

Cykelöverfart: En del av en väg som enligt en lokal trafikföreskrift är avsedd att användas av cyklande eller förare av moped klass 2 för att korsa en körbana eller en cykelbana och som anges med vägmärkning och vägmärke. Vid en cykelöverfart ska trafikmiljön vara utformad så att det säkras att fordon inte förs med högre hastighet än 30 kilometer i timmen.

Gent: Den närmsta vägen mellan start- och målpunkt.

Konfliktzon: En konfliktzon är ett geografiskt område i trafiken där det finns risk för otillräcklig säkerhet. En plats eller ett område med exempelvis sidbyten, otrygga och olämpliga övergångar eller ett otydligt cykelnät som kan skapa konflikter mellan trafikslagen.

Mobilitet: Mobilitet kan beskrivas som förflyttning mellan platser. Mobilitet i gång- och cykelprogrammet handlar om människors möjlighet att transportera sig själva och gods till de platser de vill nå. Det ska kunna ske så effektivt, snabbt, säkert och miljövänligt som möjligt.

GC: Gång- och cykel. Används ofta som förkortning i löptext, till exempel GC-bana och GC-stråk

Vägmärkning: Målade linjer i gatan med olika betydelser som upplyser trafikanter om villkor som gäller i trafiken.

Vägmärke: Skyltar med symboler i trafikmiljöer som används för information om trafikförhållanden.

Vägvisning: Vägmärke som visar avstånd och riktning till olika målpunkter.

Blandtrafik: Område där olika trafikslag samsas på samma yta.

GC-bana: En väg eller del av väg som är avsedd för cykeltrafik och trafik med moped klass 2.

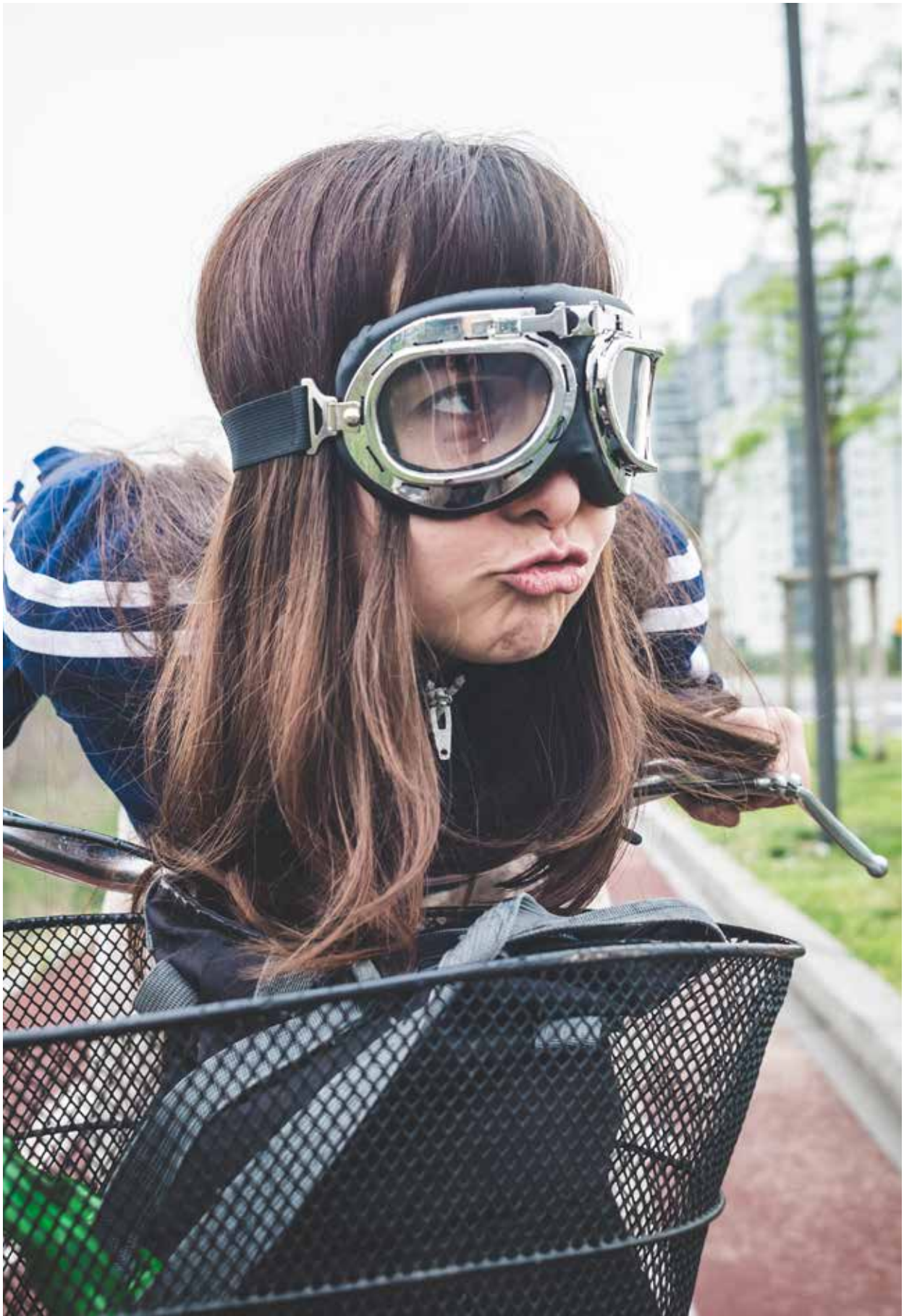
Fordon: En anordning på hjul, band, medar eller liknande som är inrättad huvudsakligen för färd på marken och inte löper på skenor. Fordon delas in i motordrivna fordon, släpfordon, efterfordon, sidvagnar, cyklar, hästfordon och övriga fordon.

Cykelfält: Ett körfält på en gata som är avsedd för cyklister och mopedister. Fältet separeras från biltrafiken genom vitmålad cykelfältslinje. Cykelfält är alltid enkelriktade.

Gångfart: Fordon ska anpassa sin hastighet efter de som går.



Trafikanter har själva ansvar för att skaffa sig förståelse för och följa de anvisningar som de omfattas av. En cyklist behöver exempelvis ha kunskap om de vägmärken och markeringar som förekommer i den aktuella trafikmiljön. Generellt kan trafikreglerna sammanfattas med att ingen trafikant har några rättigheter i trafiken utan endast skyldigheter mot sina medtrafikanter.



Del 1

Inledning

En ökad andel gång- och cykeltrafik är en viktig del i ett långsiktigt hållbart transportsystem. Omställningen från bil till mer hållbara transportslag som gång och cykel är en förutsättning för att nå nationella och lokala miljömål. Som kommun skapar vi förutsättningarna för ett hållbart resande i vår samhällsplanering och genom utformningen av våra fysiska miljöer. För att kommande projekt och planer ska främja hållbara resor krävs ett långsiktigt strategiskt tänk. Detta GC-program är Härnösands kommuns styrdokument med målet att främja fler hållbara resor till och med 2040.



Bakgrund till uppdraget

Vid arbetet med att ta fram översiktsplan 2040 genomfördes omfattande dialoger med olika målgrupper. Den genomgående viktigaste frågan för invånarna var infrastruktur och gång- och cykelplanering. Utifrån dialogerna fick gång- och cykelperspektivet en allt större roll i planförslaget till översiktsplanen. Den viktigaste utvecklingsfrågan handlade om att skapa ett sammanhållet och tydligt huvudnät i tätorten som passerar viktiga målpunkter såsom skola, vård, handel och stora arbetsplatser. Huvudnätet ansågs vara ett hållbart sätt att möta

behoven av tydliga och bra gång- och cykelstråk av hög standard till tätortens bostadsområden. Till huvudstråket skulle det sedan anslutas längre stråk för rekreation och pendling ut i kommundelarna. Processen med att ta fram översiktsplanen och samhällsnämndens beslut om att uppdatera befintlig gång- och cykelplan har legat till grund för framtagandet av ett nytt gång- och cykelprogram. Dokumentet byter även inriktning från en plan till ett program för att bättre passa en strategisk och långsiktig produkt som gång- och cykelprogrammet ämnar vara.

Programmet och handlingsplanen

Gång- och cykelprogrammet består av ett strategiskt dokument som berör hur Härnösand ska arbeta långsiktigt med gång- och cykelplaneringen (det är det dokument du nu läser). Till detta dokument

finns en handlingsplan som visar på åtgärder och hur programmets intentioner ska utföras. Programmet tar sikte på år 2040 och handlingsplanen ska uppdateras minst vartannat år eller oftare om det finns behov.

Syfte och målsättning

GC-programmets mål är att bidra till en ökad andel gående och cyklande i kommunen genom välplanerade gång- och cykelvägar både när det gäller sträckning och utformning. Programmets syfte är att fungera som ett underlag för att planera för kommande byggnationer, göra prioriteringar och ekonomiska bedömningar. Programmet ska dessutom verka som underlag när detaljplaner och planprogram tas fram.

Att GC-programmets målsättning får genomslag och att genomförda åtgärder ger önskat resultat ska följas upp minst vid varje revidering av handlingsplanen. Uppföljning på förändringar i trafikbeteende görs bäst genom kombination av trafikmätningar och enkätundersökningar, exempelvis genom Cykelfrämjandets *Cyklistvelometer* som skickas ut vartannat år. En enkät som *Cyklistvelometer* eller motsvarande bör genomföras vartannat år via kommunen för att nå så många innevånare som möjligt.

Samtliga utpekade brister i huvudnätet bör vara åtgärdade inom fyra (4) år. Problematiska brister i sekundära nätet bör vara åtgärdade inom sex (6) år.

Övriga brister i sekundära nätet bör vara åtgärdade inom tio (10) år. Samtliga åtgärder, även mindre, ska tas med i planering och genomförande av alla beläggnings- eller ombyggnadsåtgärder på sträckor som pekats ut i handlingsplanen.

Gång- och cykelprogrammet har utifrån översiktsplanens prioriterade målgrupper beaktat fyra övergripande perspektiv:

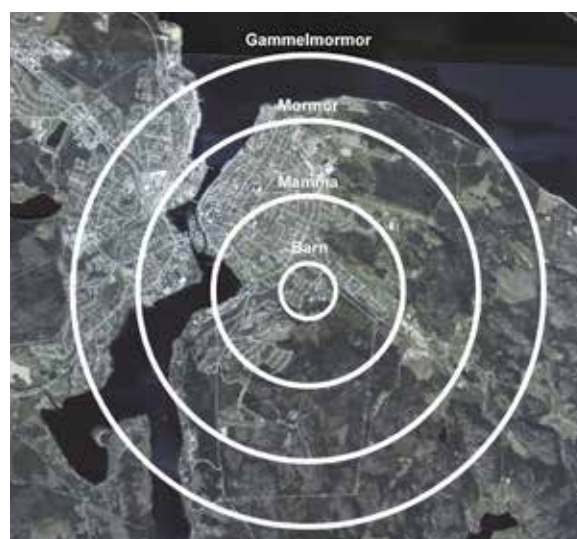
- Barnperspektivet
- Folkhälsoperspektivet
- Tillgänglighetsperspektivet
- Genusperspektivet

Dessa perspektiv ska alltid finnas med när kommunala planer och program tas fram. För många av perspektiven finns dessutom lagstiftning som ställer krav på kommunen att beakta särskilda frågor. Riktade dialoger har genomförts med barn i och med att de är en stor andel av stadens gående och cyklist. Barn är beroende av säkra vägar för att kunna ta sig till skolor och fritidsaktiviteter.

Barnperspektivet

Barnkonventionen blev svensk lag 1 januari 2020 och ska därmed tillämpas i samhällsplaneringen. Barnkonventionen syftar till att ge barn oavsett bakgrund rätt att behandlas med respekt och att få komma till tals. Artikel 2, 3, 6 och 12 kallas för de fyra grundprinciperna och ska alltid beaktas när det handlar om frågor som rör barn. Enligt artikel 3 ska det i alla frågor som berör barn tas hänsyn till barnets bästa.

Forskning visar att det skiljer sig markant mellan generationer hur långt avstånd från hemmet barn kan, får och vågar röra sig. Avståndet ens gammelmormor självständigt utan vuxet sällskap rörde sig kan skilja flera kilometer jämfört med hur långt du eller ditt barn rör sig självständigt, se figur 1 nedan. Varför rörelseradien har minskat över åren är komplext, men



Figur 1. Skillnaden på olika generationers rörelsemönster

enligt en studie från trafikverket uppgav vart femte barn att de föredrog att cykla till skolan framför andra färdssätt. Varför barn inte cyklade till skolan var till stor del på grund av att föräldrarna valde att skjutsa sina barn. Vanliga påståenden varför föräldrar väljer att skjutsa barnen var bekvämlighet, trafikolyckor, och eller rädsla för att barnen ska bli utsatta för brott.

Att verka för att fler barn cyklar till skolan innebär således att gaturummet behöver vara och uppfattas så tryggt och tydligt att barn och vuxna kan känna sig bekväma med att barnen cyklar till skolan. Men även att investeringar för tryggare skolvägar även behöver innefatta åtgärder för beteendeförändringar. Ett ökat fokus på gång och cykel kan också få minskad bilkörning som effekt i takt med att fler väljer att gå eller cykla till sina målpunkter. Det kan i sin tur gynna barns mobilitet, utveckling och självständighet.

Här är några tänkbara citat från genomförda dialoger med barn, som finns sammanställda mer i detalj under del 4:

”Tycker att cykelbanan borde vara längst in och att gångbanan borde vara närmst biltrafiken. För på cykeln kan man svaja mer och det känns otryggt att vara nära bilar då”

”Det borde finnas fler tunnlar och ramper, det är roligare att cykla på”

”Där man har barnvagn inomhus borde man få cykla!”

”Det måste finnas vita streck på trottoaren så man vet vart man får cykla och vilket håll man ska cykla”

”Det borde finnas en vattenkran så man kan dricka vatten när man cyklar”

”Det bästa med att cykla är att det är så jädra roligt och att man kan göra tricks”

”Det borde vara olagligt att gå för många i bredd”

Geografisk avgränsning

I Samhällsnämndens uppdrag att ta fram gång- och cykelprogrammet angavs den geografiska avgränsningen Härnösands tätort. Programmet pekar även på viktiga gång- och cykelstråk utanför tätorten och handlingsplanen tar till viss del hänsyn till dessa trots den geografiska avgränsningen. Detta för att skapa en helhetsbild av cykelvägnätet och belysa kommunens ambitioner och vilja att utveckla dessa stråk. Detaljer kring åtgärder utanför tätorten i de längre stråken hanteras delvis i kommunens Översiktsplan men även som en del i samverkan med Trafikverket då de längre stråken till kommundelarna oftast består av statligt vägnät.



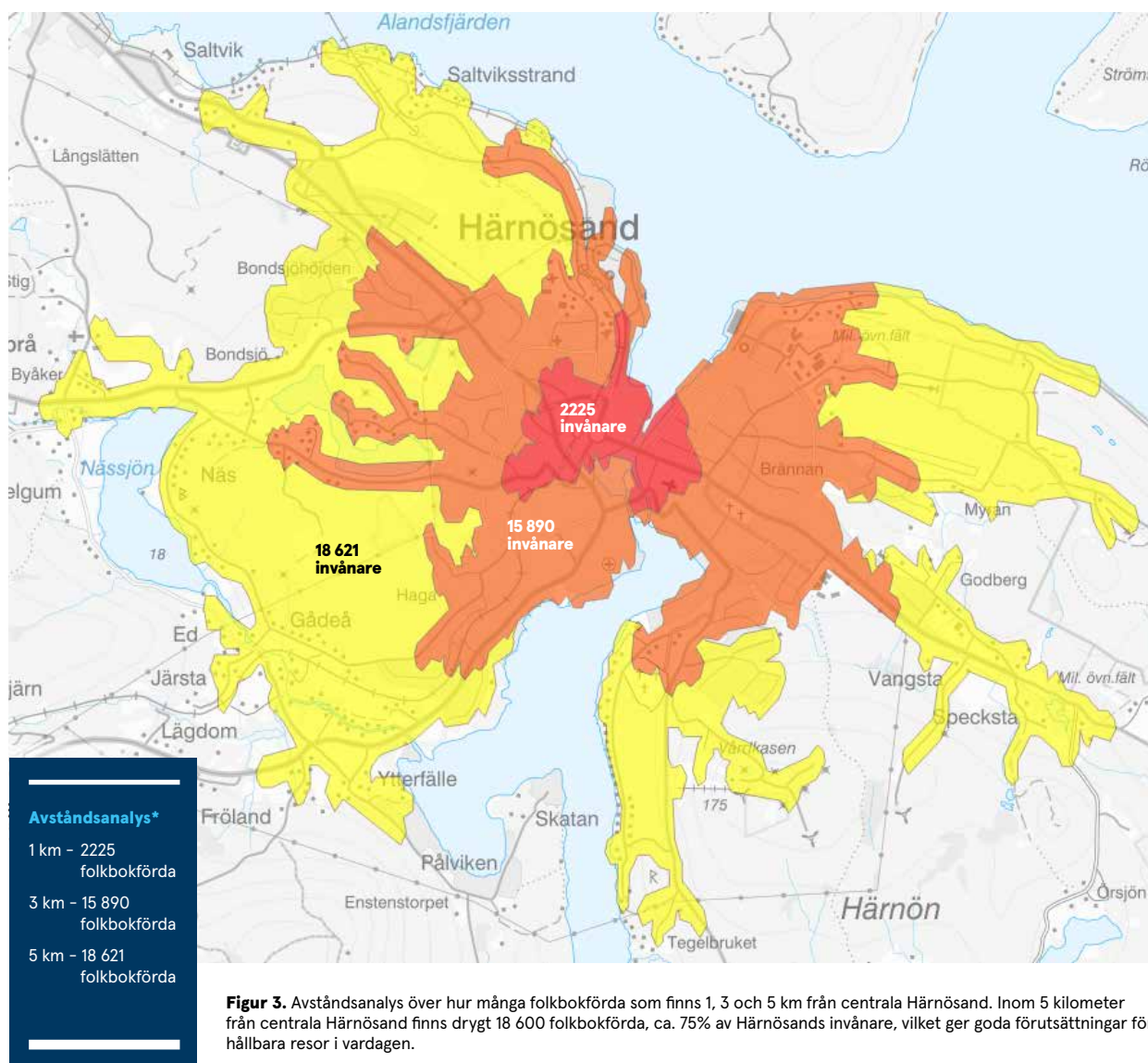
Figur 2. Den geografiska avgränsningen för gång- och cykelprogrammet

Kommunbeskrivning

I Härnösand har de flesta nära till det mesta. Vardagslivets målpunkter såsom skolor, arbetsplatser, handel och naturområden finns inom promenad- och cykelavstånd för en stor del av Härnösands befolkning. Det skapar stora möjligheter för en övergång mot mer hållbara transportsätt. Kommunen har omkring 25 000 invånare där cirka 75 procent är bosatta inom fem kilometer från kommunens primära transportnod, Härnösands resecentrum (se avståndsanalysen nedan). Att utveckla gång- och cykelnätet till transportnoden

gör det möjligt att resa hållbart inom och utanför kommunens gränser genom att skapa sömlösa byten från gång och cykel till buss och tåg.

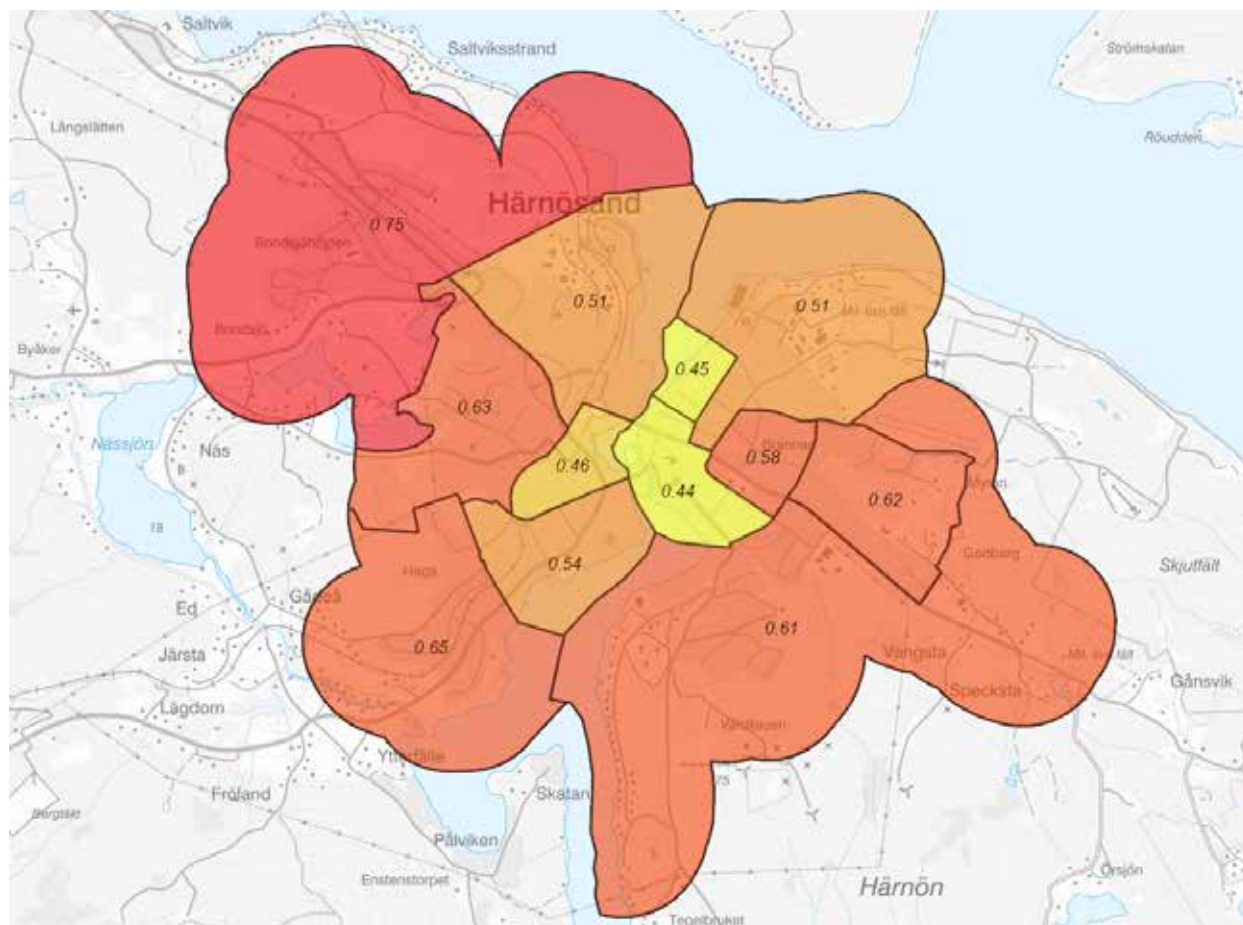
Kommunens topografi är som på många andra håll i Högå Kusten väldigt kuperad. De höga bergen och djupa dalarna är en del av områdets identitet och skönhet, men kan samtidigt upplevas som en begränsning när det gäller framkomligheten för gående och cyklister.



Andelen bilar i Härnösands tätort

För att skapa förutsättningar för ett hållbart resande där fler väljer att gå eller att cykla framför att ta bilen behöver avståndet styra behovet av bil. Utgångspunkten bör vara att desto närmare centrumkärnan invånarna bor desto mindre behov ska det finnas för egen bil.

Detta främst för att närheten och utbudet på dessa platser gör det möjligt att välja mer hållbara alternativ. I framtiden kan bilpooler och utvecklad kollektivtrafik göra det enklare att gå och cykla i Härnösands tätort.



Figur 4: Analys av andelen bilar per person inom Härnösands tätort.

Analysen visar på att det redan idag är fler bilar per person ju längre ut från centrumkärnan invånarna bor. Bondsjöhöjdens område visar på den högsta andelen bilar per person i Härnösands tätort vilket kan bero på flera faktorer men det visar på att det finns ett behov av att verka särskilt för utveckling av mer hållbara transportslag i det här området. Där andelen bilar per vuxen person är lägre kan anledningen bland annat vara socioekonomisk status, alltså individers olika ekonomiska och sociala status i ett samhälle. I dessa områden kan goda förutsättningar för gång- och cykeltrafik vara en fråga om jämställdhet då det är det enda möjliga sättet för de boende att ta sig runt

i tätorten. Områden som Kullen, Artilleriparken, Östanbäcken och södra Skeppsbron visar låga siffror på antal bilar per person vilket kan förstås utifrån socioekonomisk status men även utifrån demografi och närhet till centrum.

Genom att studera områden ur olika perspektiv (socioekonomisk status, demografi, kön, vardagsliv, familjebildning osv) kan olika förståelse skapas och åtgärder bättre anpassas och göra nytta. För att göra sådana djupare utredningar krävs mer underlag, statistik och framförallt dialog med invånare innan det planeras för åtgärder.

Befintligt gång- och cykelvägnät

Härnösands kommuns tätort har delvis vuxit fram genom en kontinuerlig utveckling av bostadsområden och verksamheter, men även genom enskilda utvecklingsinsatser utefter behov och efterfrågan. Det här har resulterat i att det finns många gång- och cykelvägar i Härnösands tätort men att de till viss del inte hänger ihop. Nya vägsträckningar och länkar har byggts till och byggts om i olika skeden där skilda rekommendationer och trender har influerat

utformningen, något som i sin tur har resulterat i en varierande standard i nätet. Denna sporadiska ombyggnation har begränsat möjligheterna att planera för en helhet vilket i sin tur har resulterat i så kallade konfliktzoner, en plats eller ett område med exempelvis sidbyten, otrygga och olämpliga övergångar eller ett otydligt cykelnät som kan skapa konflikter mellan trafikslagen.



Övriga färdmedel

Utvecklingen av olika typer av transportmedel har gått särskilt snabbt på senare tid. Elcykelns intåg har underlättat och tillgängliggjort cykeln som transportmedel för fler personer för längre avstånd och kuperad terräng. Lådcyklar har blivit allt mer populära som transportmedel för exempelvis barnfamiljer, för storhandling och för leveranser av bud. Dessa färdmedel ska uppmuntras som ett alternativ till bilen inom Härnösands tätort men det kräver i sin tur att de beaktas vid utveckling av cykelbanor. Lådcyklar tar exempelvis mer utrymme på cykelbanor och vid cykelparkeringar vilket behöver beaktas särskilt.

På senare år har elsparkcykeln blivit ett tillskott till stadsbilden i de större städerna och fortsätter utökas och även etablera sig i mindre kommuner. Vid utveckling av uthyrning av elsparkcyklar i Härnösands tätort behöver dessa utvecklas under ordnade former med hänsyn till tillgänglighet, trafiksäkerhet och framkomlighet. Lagstiftningen har inte följt med utvecklingen gällande dessa färdmedel men förväntas förändras inom en snar framtid.



Del 2

Styrande planer och program

Den kommunala gång- och cykelplaneringen påverkas både av nationella, regionala och lokala strategier, planer och program. Nedan presenteras ett urval av dessa samt deras koppling till den lokala gång- och cykelplaneringen.

Agenda 2030

2015 antog FN:s medlemsländer Agenda 2030, en universell agenda för hållbar utveckling som innehåller 17 globala mål som ska uppnås till år 2030. Agenda 2030 är den mest ambitiösa överenskommelsen för

hållbar utveckling som världens ledare någonsin har antagit. I begreppet hållbar utveckling integreras de tre dimensionerna av hållbarhet: social, ekonomisk och miljömässig.



Figur 5. Agenda 2030 och de 17 globala målen

De globala miljömålen syftar främst till:

- Avskaffa extrem fattigdom
- Minska ojämlikheter och orättvisor i världen
- Främja fred och rättvisa
- Lösa klimatkrisen

De globala målen är universella vilket innebär att de riktar sig till alla världens länder och att alla länder bär ett gemensamt ansvar för att de genomförs. De globala målen är även odelbara, vilket innebär att inget mål kan nås på bekostnad av ett annat och framgång krävs inom alla mål för att genomförandet ska lyckas.

Nationella miljö kvalitetsmål

Det finns även tydliga målsättningar nationellt för att främja en god samhällsutveckling vilket har sin grund i det övergripande Generationsmålet och ett av de 16 underordnade svenska miljö kvalitetsmålen "God bebyggd miljö".

Generationsmålet är ett övergripande mål för den svenska miljöpolitiken och är vägledande för miljöarbetet på alla nivåer i samhället.

Generationsmålet visar på den samhällsomställning som krävs för att kunna lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta till kommande

generationer, där trafiksystemen i våra samhällen spelar en central roll. Gång- och cykelplanering i ett tidigt skede är en insats för att eftersträva förbättringar mot dessa hållbarhetsmål.

Miljö kvalitetsmålet "God bebyggd miljö" innebär att våra städer och tätorter ska verka för att utgöra en god och hälsosam livsmiljö. En av preciseringarna till målet har kopplingar till cykeltrafik:

"Kollektivtrafiksystem är miljöanpassade, energieffektiva och tillgängliga och att det finns attraktiva, säkra och effektiva gång- och cykelvägar".



Begränsad klimatpåverkan



Frisk luft



Bara naturlig försurning



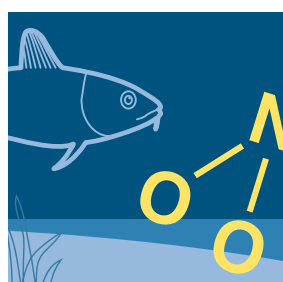
Giftfri miljö



Skyddande ozonskikt



Säker strålmiljö



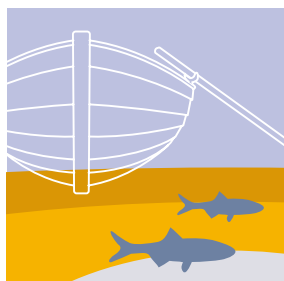
Ingen övergödning



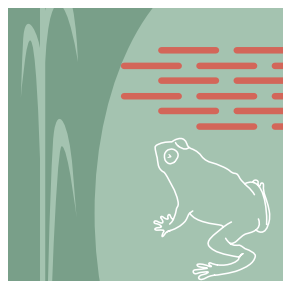
Levande sjöar & vattendrag



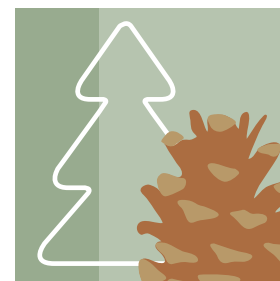
Grundvatten av god kvalitet



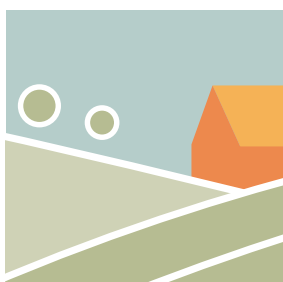
Hav i balans samt levande kust & skärgård



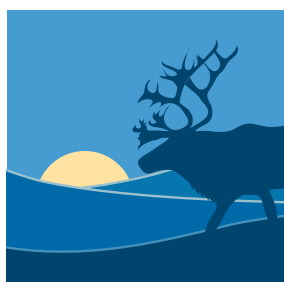
Myllrande våtmarker



Levande skogar



Ett rikt odlingslandskap



Storslagen fjällmiljö



God bebyggd miljö



Ett rikt växt- & djurliv

Figur 6. Sveriges 16 nationella miljö kvalitetsmål. Illustratör: Tobias Flygar

Regeringens nollvision

År 1997 tog svenska riksdagen beslutet att Nollvisionen ska vara grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige. På sikt ska ingen dödas eller allvarligt skadas inom vägtransportsystemet. Med nollvisionens synsätt är omsorgen om människors liv och hälsa ett absolut krav vid vägtransportsystemets utformning och funktion. Detta gör att trafiksäkerhetstänkandet

behöver integreras i alla de processer som påverkar vägtransportsystemets trafiksäkerhet. År 2020 tog regeringen fram ett etappmål ”på väg till noll” som innefattar att antalet omkomna i vägtrafiken ska halveras till år 2030, och allvarligt skadade ska minska med minst 25 procent. Utgångsvärdet är medelvärden av utfallen år 2017–2019.

Nationell cykelstrategi

Regeringen beslutade hösten 2017 om en nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling som bidrar till ett hållbart samhälle med hög livskvalitet i hela landet. I strategin konstateras att det bör finnas potential att föra över bilresor till cykel, framför allt inom och nära tätorter och att cyklingens betydelse bör lyftas i

samhällsplaneringen. Planering av städer och tätorter påverkar mäns och kvinnors rörelsemönster och val av transportmedel där cykel bör ingå som ett viktigt alternativ. Bland annat kan förutsättningarna förbättras för ökad fysisk aktivitet bland barn och unga genom ökat cyklande.

Regional transportplan 2021–2029

I den regionala transportplanen står att målsättningen är att utveckla sammanhängande gång- och cykelvägnät på lokal och regional nivå. Det finns ett stort behov av gång- och cykelvägar längs såväl kommunala som statliga vägar i länet. Vissa av kommunerna i

Västernorrland har tagit fram cykelstrategier men det saknas på regional nivå vilket behöver tas fram. Regionen ser att åtgärder i gång- och cykelinfrastruktur kan kombineras med attitydpåverkande insatser för ökad användning av infrastrukturen.

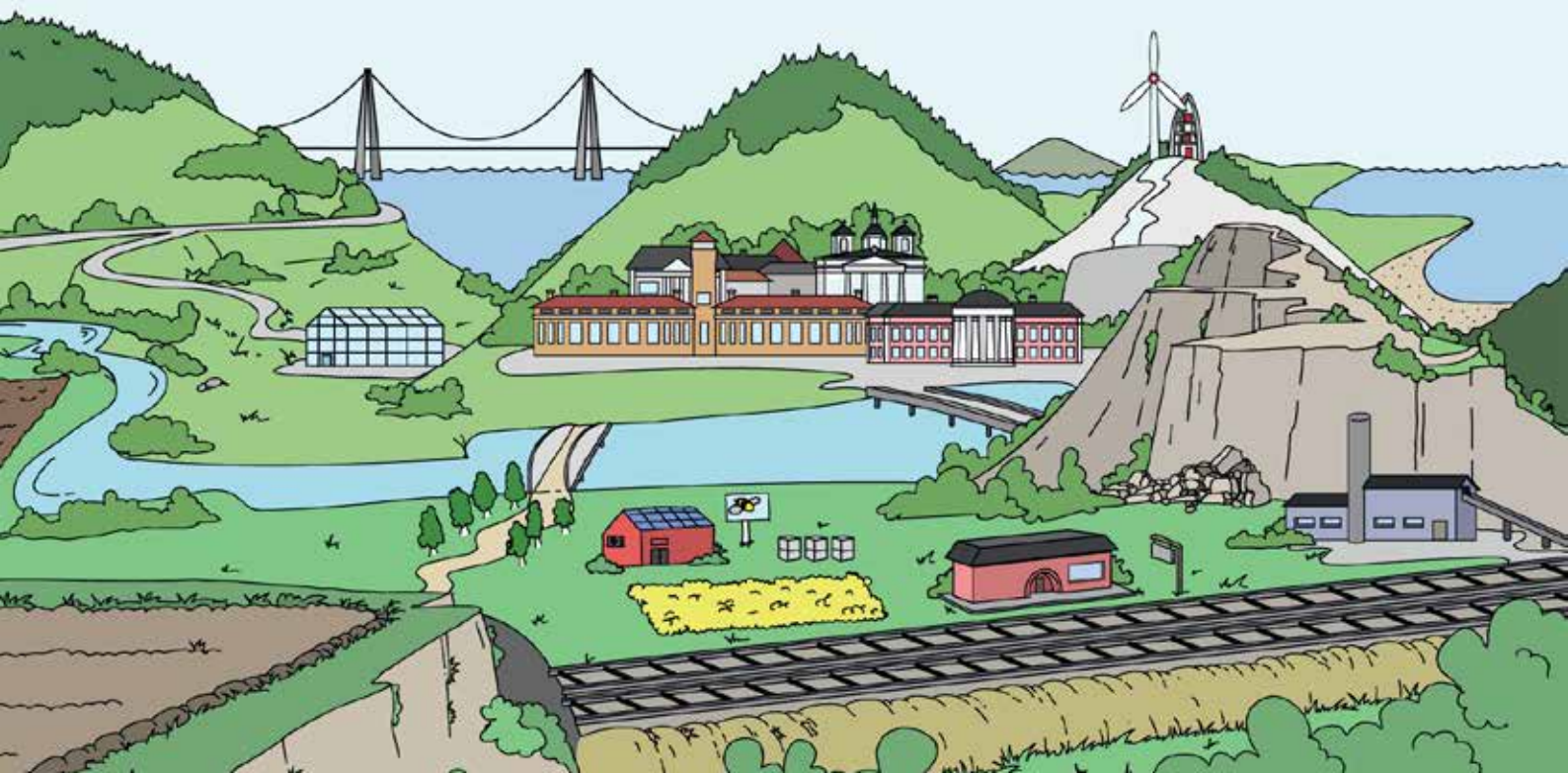


Härnösands kommuns översiktsplan 2040

Översiktsplanen är ett av kommunens viktigaste strategiska styrdokument. Översiktsplanen visar kommunens mål, viljeriktningar samt rekommendationer och är ett viktigt underlag för såväl detaljplaner, bebyggelseutveckling och gång- och cykelplanering. Gång- och cykelprogrammet ska förverkliga översiktsplanens ambitioner och mål samt att dess riktlinjer ska beaktas vid planering och byggnation.

Riktlinjer från översiktsplanen:

- Gång- och cykeltrafik ska prioriteras och uppmuntras i Härnösands tätort och kommudelscentrum.
- Tydligheten i gaturummet ska förbättras genom exempelvis skyltar eller markeringar för prioriterade gång- och cykelstråk.
- Gång- och cykelvägar i anslutning till statliga eller regionala vägar ska utvecklas tillsammans med Trafikverket och Region Västernorrland.



Härnösands kommuns trafikprogram 2015 – 2050

I kommunens trafikprogram från 2015 utpekas både ställningstaganden och strategier för att öka andelen gående och cyklister i Härnösand genom sammanhängande och trygga gång- och cykelstråk uppbyggda efter användarnas behov. I trafikprogrammet utpekas även en prioriteringsordning som ska gälla vid nybyggnation:

1. Cykeltrafik
2. Gångtrafik

3. Kollektivtrafik
4. Biltrafik

Trafikprogrammet nämner även att det ska vara lätt för besökare att orientera sig och nå olika målpunkter i kommunen. Trafikprogrammet nämner att i stadskärnan ska gångtrafiken ges högst prioritet. Gaturummen ska även omgestaltas för lägre hastigheter och färre upplevda barriäreffekter.

Gång- och cykelprogrammet ska gå i linje med och förverkliga trafikprogrammets intentioner.



Figur 7. Illustration från kommunens trafikprogram över Nybrogatan och Nybron där gående och cyklister tydligt ges utrymme bland bil- och kollektivtrafiken

Härnösands kommuns tillväxtstrategi 2040

Tillväxtstrategin består av en målbild och sex delstrategier. Målbilden är att Härnösands kommun ska växa till 30 000 invånare och 11 500 arbetstillfällen till år 2040. För att det ska vara möjligt krävs bland annat en personlig och trygg livsmiljö samt infrastruktur som basen för utveckling (delstrategi 4

och 6). Ledorden för att uppnå målen är robusthet och flexibilitet i infrastrukturplaneringen och närhet och trygghet när vardagsmiljöerna utformas. Dessa strategier har beaktats vid framtagande av gång- och cykelprogrammet.

Del 3

Vinster vid prioritering av gående och cyklister

Det finns många anledningar till att gång- och cykelprogrammet har som uttalat mål att öka andelen personer som går och cyklar till sina målpunkter i vardagen. Förbättrad folkhälsa, samhällsekonomiska vinster, ökad jämställdhet, ökad trygghet och minskade koldioxidutsläpp är några av de effekter som en ökad satsning på gång- och cykelvägar för med sig. Med en fysisk miljö som stöttar gång- och cykeltrafikanters behov kan alla dessa positiva effekter uppnås. Den byggda miljön har möjlighet att både skapa, förstärka och förändra beteenden. Genom bättre planerade stråk och andra främjande insatser för gång- och cykeltrafik kan dessa former av mobilitet bli ett mer självklart och attraktivt val.

Samhällsekonomi

Att öka gång- och cykeltrafiken i en stad ger samhällsekonomiska vinster. Ofta är de sammantagna vinsterna av att anlägga och underhålla cykelbanor högre än kostnaderna. Trafikverket menar att de samhällsekonomiska vinsterna av en ökad andel gående och cyklande beräknas vara tre till fem gånger högre än

kostnaderna. Vinsterna beror bland annat på bättre hälsa hos människor som går eller cyklar, mindre slitage på vägar och däck samt mindre avgaser och buller. Det finns även vinster i form av en minskad andel trafikolyckor samt att den negativa klimatpåverkan som skapas av biltrafiken minskas om fler väljer att gå och cykla.

Folkhälsa

Stillasittande är ett av vår tids största folkhälsoproblem. Folkhälsomyndigheten menar att vuxna bör begränsa den tid som de sitter stilla. Långa perioder av stillasittande bör brytas av och ersättas med någon form av fysisk aktivitet. Vuxna bör vara fysiskt aktiva på måttlig intensitet i minst 150–300 minuter per vecka, eller 20–40 minuter varje dag. Fysisk aktivitet på måttlig intensitet ger en ökad puls och andning vilket kan motsvara en rask promenad eller cykeltur.

Att gå eller cykla till arbetet eller för att uträtta ärenden borde vara det mest realistiska sättet för många

människor att få ihop vardagens krav med vårt behov av rörelse. Men då krävs en planering och fysisk miljö som stöttar och uppmuntrar detta beteende. Planeringen behöver se till alla människors möjlighet att kunna röra sig i staden och skapa tillgängliga, trygga och attraktiva miljöer. Miljöerna ska vara universellt utformade och passa både för en vuxen sportcyklist, en stressad barnfamilj, en ungdom på elsparkcykel och för en person med synnedsetning.

Jämlikhet och jämställdhet

Jämställdhet och jämlikhet handlar om alla människors lika rättigheter, skyldigheter och möjligheter. Oavsett kön (i fråga om jämställdhet) och oavsett ålder, funktionsförmåga, etnicitet och så vidare.

När det gäller jämställdhet visar forskning att kvinnor och män (som grupper betraktade) reser olika och också till viss del har olika värderingar för vad de tycker är viktigt i utformningen av transportsystemet. Till exempel har forskning visat att det är en majoritet av kvinnor som utnyttjar cykelbanor kring skolor, större köpcentrum och i anslutning till sjukhusområden, medan arbetsplatser mer dominerade av män har en större andel män som

nyttjar cykelbanorna. Så vardagscyklingen och hur folk arbetar, bor och vilka målpunkter som man besöker spelar stor roll för resmönstret.

För att cykelplaneringen inte ska missgynna vissa grupper kan man göra en genus- eller jämlikhetsanalys av planerade åtgärder för att se om det finns grupper som exkluderas i transportsystemet. Det finns indikationer på att tillgängligheten är ojämnt fördelad mellan olika befolkningsgrupper, såväl lokalt som regionalt och nationellt. Det är därför viktigt att beakta hur investeringar i transportinfrastruktur fördelar sig så att de blir rättvist fördelade mellan olika gruppers behov.



Exempelvis kan ett område där invånare inte har bil på grund av socioekonomisk status gynnas av en utbyggnad av gång- och cykelnät medan ett område där många har råd att ha bil kanske fortsättningsvis tar bilen, trots utbyggnad av gång- och cykelnät. Därför krävs kompetens kring dessa perspektiv när fysiska åtgärder planeras så att effekten på samhället i stort skapar mer jämlika förutsättningar. Forskning visa till exempel att barn som har föräldrar med en

låg socioekonomisk status är överviktiga i större utsträckning än andra barn. Om barns hälsa påverkas negativt av föräldrarnas socioekonomiska status krävs att den fysiska miljön stöttar och främjar rörelse, lek och fysisk aktivitet för barn i socioekonomiskt utsatta områden för att jämna ut. Här kan satsningar i gång- och cykelplaneringen i dessa områden spela en avgörande roll i att främja jämlik hälsa för barn.

Trygghet

En god bebyggd miljö definieras av många människor som levande, trivsamt och tryggt. För att skapa liv och rörelse i en stad, tätort eller enskilt område behöver gång- och cykelplaneringen prioriteras. Många individer i rörelse efter gång- och cykelstråk skapar inte bara rörelse och liv utan ökar även den upplevda

tryggheten då fler människor finns på platsen. I förlängningen uppmuntrar även detta, tillsammans med begränsningar för biltrafiken, fler att välja att lämna bilen hemma till förmån för att gå eller cykla, vilket skapar en tryggare trafikmiljö.

Grönstruktur

Infrastrukturen för gång- och cykeltrafik kan även gå hand i hand med kommunens klimat- och grönstruktursarbete. En fysisk miljö som stöttar cyklister och gångtrafikanter och minskar bilens attraktivitet kan skapa ett beteende där bilen väljs bort till förmån för gång och cykel. Det gynnar en långsiktigt hållbar miljö för dagens invånare samt för kommande generationer. En utbyggnad av gång- och cykelvägnätet bör samtidigt inkludera

grönstrukturperspektivet så att stråken utformas både ur ett framkomlighetsperspektiv och ur det gröna perspektivet. På det sättet kan gång- och cykelbanor utformas till att bli mer attraktiva och mångfunktionella. Utöver att vara ett transportstråk kan stråket bidra med ekosystemtjänster så som friskare luft, bättre dagvattenhantering, stressreducering, biologisk mångfald och en mer upplevelserik miljö.

Lokala initiativ

Under remisstillfället framkom att Socialförvaltningen för sin hemtjänstverksamhet strävar efter att bli en bilfri innerstad. Detta görs genom att vid rekrytering av personal till hemtjänsten ställa krav att personen ska kunna cykla. Socialförvaltningen har även köpt in speciella cyklar för att kunna samcykla med brukare och ta del av omgivningarna. Detta skapar stort mervärde för brukare och personal och bör tas hänsyn till i

utformningen av cykelvägar så det säkerställs tillräcklig bredd, jämn markbeläggning och inga snäva kurvor. Socialförvaltningen har höga sjuktal för sin personal och genom att locka personalen att välja att gå eller cykla till arbetet, förutsatt att det finns bra gång- och cykelvägar, kan hälsan förbättras och sjuktagen minska. Vilket för stora effekter på samhällsekonomin och verksamheten i stort.

Del 4

Framtagande- processen

Arbetet med gång- och cykelfrågorna fick ökat fokus redan när översiktsplan 2040 togs fram. Där var önskemål och synpunkter gällande gång- och cykeltrafik framträdande i dialogerna med invånarna, näringsliv och föreningar. Gång- och cykelprogrammet har tagit avstamp i översiktsplanens dialoger och medskapande processer och därmed byggt vidare på ett mer detaljerat underlag i form av ett program och en handlingsplan.



Figur 8. Tidslinje över genomförda aktiviteter och dialoger vid framtagandet av gång- och cykelprogrammet

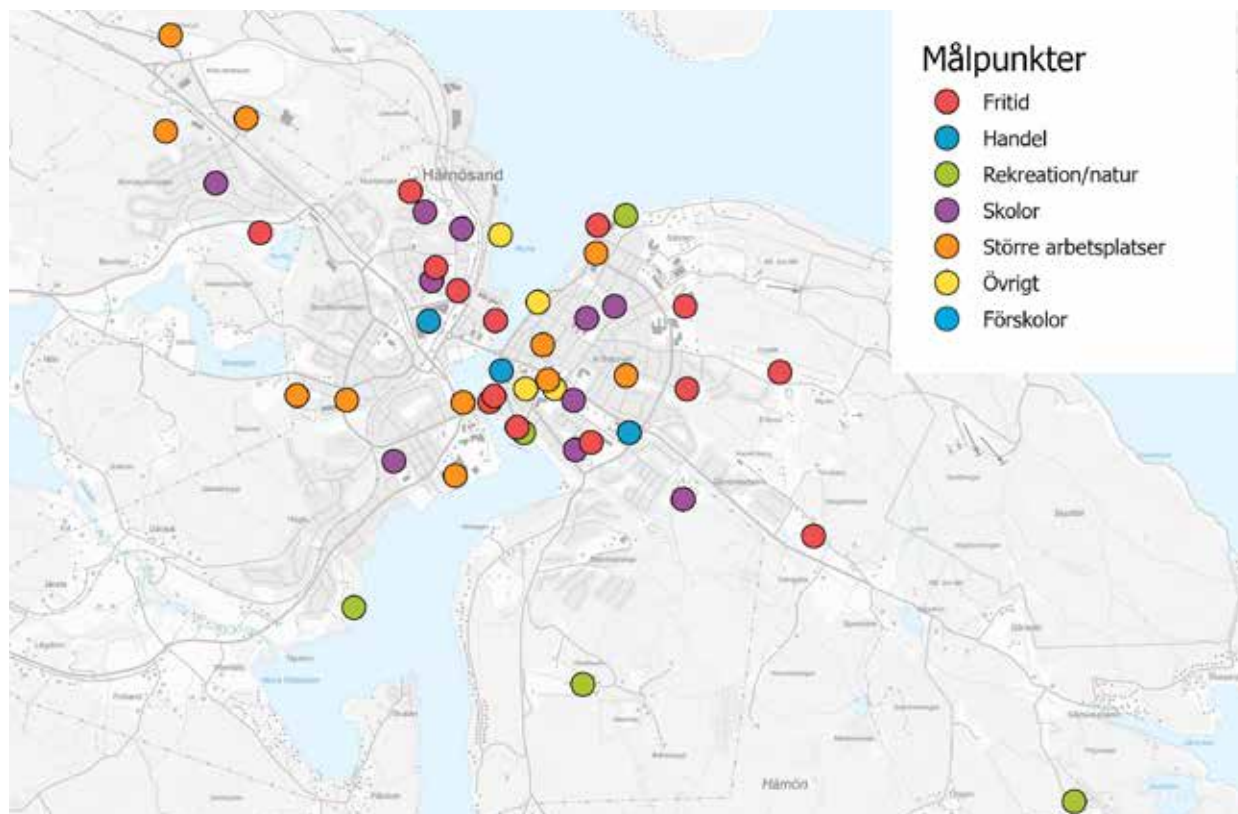
I arbetet med gång- och cykelprogrammet har en inventering i fält genomförts. Viktiga målpunkter där huvudnätet behöver gå har pekats ut och dialoger med berörda myndigheter, aktörer och invånare samt flera

riktade dialoger med skolungdomar på Härnön och fastlandet har genomförts. Dessa aktiviteter beskrivs mer detaljerat nedan.

Viktiga målpunkter i tätorten

Stadens cykelnät ska på ett enkelt och säkert sätt leda människor mellan viktiga målpunkter i vardagen. Det var därför viktigt att tidigt i processen peka ut de viktigaste målpunkterna inom programmets geografiska

avgränsning. Målpunkterna valdes bland annat utifrån besöksstäthet, målpunkter av intresse för oskyddade trafikanter såsom barn och äldre, större arbetsplatser och rekreationsområden.



Figur 9. Identifierade viktiga målpunkter som gång- och cykelprogrammet tagit hänsyn till i utpekandet av huvud- och sekundärnät

Inventering av gång- och cykelvägar

Under sommaren 2021 inventerades det utpekade huvudcykelnätet i översiktsplanen. För att genomföra inventeringen användes ett GIS-program där synpunkter som uppkom under inventeringen kunde läggas in direkt i en applikation där bilder, text och kategorier kunde bifogas. Gång- och cykelprogrammets projektgrupp färdades längs huvudnätet, antingen genom att gå eller cykla. Projektgruppen rapporterade in sina observationer i det digitala verktyget och därefter gick hela projektgruppen igenom alla noteringar och synpunkter för att överblicka och skapa samsyn i hur nuläget är och var huvudnätet bör gå.

Projektgruppens resultat jämfördes sedan med Tyréns underlag Cykelbarhet – ett underlag för kartor och analyser (2020), som är en nationellt täckande klassificering av cykelbarhet som baseras på cyklisters preferenser vad gäller gång- och cykelvägar. Kartmaterialet visar på vägars cykelbarhetsklass – vilket underlag sträckan har, hur säkra korsningar är, om sträckan är tillräckligt bred, om blandtrafik är lämplig eller inte och så vidare. Resultatet av inventeringen stämde till stora delar överens med Tyréns material vilket stärkte slutsatserna som drogs efter projektgruppens inventering.



Figur 10. Bilder från inventeringen där otydliga vägmarkeringar och konfliktzoner mellan bil och gående och cyklister var vanligt förekommande

Generella brister i gång- och cykelnätet som identifierats under inventeringen:

- Ojämnt markunderlag
- Brist på vägvisande skyltning

- Fragmenterat nät utan sammanhängande koppling
- Otrygga överfarter
- Höga och många kanter för cyklister att ta sig upp och ner för
- Smala gång- och cykelbanor med tvära svängar

Utpekande av gång- och cykelnäten

Utifrån översiktsplanens utpekade huvudcykelnät och den genomförda inventeringen arbetades ett mer komplett och detaljerat nät fram. Nätet tar hänsyn till viktiga målpunkter och befintliga gång- och cykelvägar för att skapa ett sammanhängande och gent nät. Nätet delades in i kategorier efter stråkens olika betydelse där huvudnätet står högst i rang.

Härnösand befintliga gång- och cykelvägar som inte ryms inom de utpekade näten kommer fortsatt att underhållas som de gör idag.

1. Huvudnät (Marinblå)

Huvudnätet utgör ett skelett av gång- och cykelvägar inom tätorten som förbinder stadsdelar och viktiga målpunkter i staden. Huvudcykelvägar ska ha god framkomlighet och i övrigt hög standard. Utformningen bör vara sådan att cykeln har företräde framför bilen längs med dessa sträckor.

2. Sekundärt nät (Ljusblå)

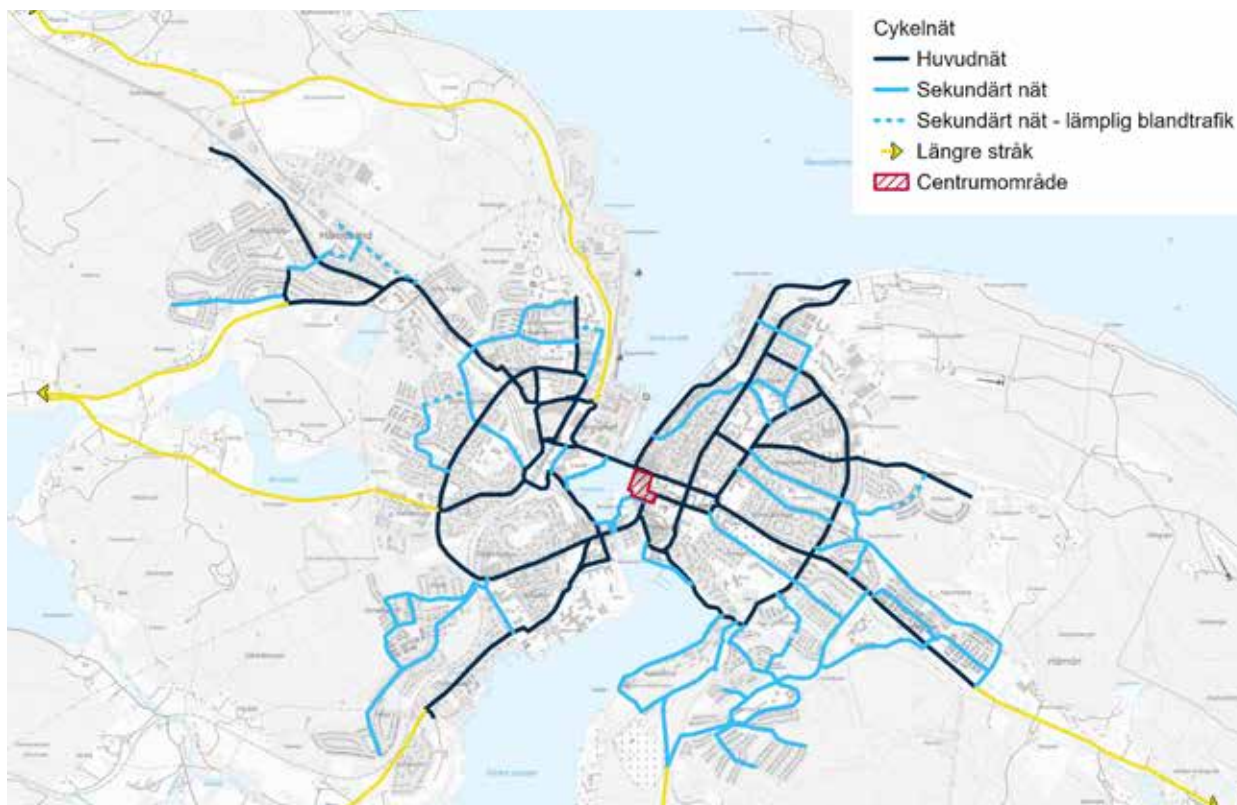
Dessa sträckor är viktiga anslutande leder som kopplar an till huvudnätet och viktiga målpunkter. Även de ska ha god framkomlighet och hög standard. Sekundära näten ska om möjligt ha samma standard som huvudnätet, men Anpassningar och prioriteringar kan göras.

3. Sekundärt nät – lämplig blandtrafik (Ljusblå streckad)

Det finns sträckor av sekundära näten som är utpekade som lämplig blandtrafik, vilket innebär att de är en viktig del i nätet men där åtgärder i dagsläget inte behöver genomföras. Vägvisning bör dock utredas på dessa platser.

4. Längre stråk (Gul)

De gula sträckningarna är utanför programmets geografiska område, men visar att de är likvärdigt viktiga för kommunen. I många fall har dessa längre stråk lyfts upp som särskilt viktiga att åtgärda och utveckla vid genomförda dialoger, både i översiktsplanen och när gång- och cykelprogrammet tagits fram. Gång- och cykelvägar på eller i anslutning till statliga och regionala vägar ska utvecklas tillsammans med Trafikverket och Regionen. Idag finns framtagna ÅVS:er (åtgärdsvalsstudie) för många av vägarna, som är ett steg på vägen. Men kommunen vill understryka vikten av att utvecklingen i dessa stråk prioriteras, framförallt till platser med hög belastning av trafik och många oskyddade trafikanter ex. Smitingens havsbad.



Figur 11. Kartbild över huvudnät, sekundärt nät, sekundärt nät – lämplig blandtrafik och längre anslutande stråk

Genomförda dialoger

Enkätundersökning

Mellan 9 december 2021 och 14 januari 2022 fanns en digital enkät publicerad på kommunens hemsida. Enkätens syfte var att få in upplevelser och lokalkunskap från invånarna om gång och cykling i Härnösands kommuns tätort och att samla kunskap om valet av att cykla eller gå framför alternativa trafikslag. Enkäten efterfrågade även konkreta förslag på förbättringsåtgärder för att öka andelen gående och cyklister.

Enkäten besvarades av 496 personer. Majoriteten svarande var kvinnor, 63%, medan andelen män var 35%. Övriga valde annat eller att inte svara. 25 % av de svarande var 36–45 år och majoriteten av svaren kom från personer mellan 36–65 år. Endast drygt 3 % av de svarande var 0–18 år. Det resulterade i en kompletterande dialog med målgruppen barn (se rubrik nedan).

I den sista frågan ombads deltagaren skicka med förbättringsförslag till kommunens arbete med gång-

och cykelnätet. De tre vanligaste förslagen med antal röster inom parentes var:

1. GC längs statliga vägar **(92)**
2. Bättre vinterväghållning på GC, prioritera GC framför bilväg vid snöröjningen. **(57)**
3. Knyt ihop cykelnätet **(47)**

På frågan vad som krävs för att invånarna ska gå eller cykla i sin vardag var de tre vanligaste svaren:

1. Säkrare gång- och cykelvägar samt överfarter **(275)**
2. Bättre vinterväghållning/snöskottning **(195)**
3. Ingenting, jag cyklar och går redan! **(149)**

På frågan om vad invånarna tycker om Härnösands gång- och cykelvägar generellt blev resultatet i genomsnitt 4,9 på en 10-gradig skala där 10 är bäst och 1 är minst bra.

Dialog med skolungdomar

Vad ett barn respektive en vuxen behöver när det gäller trafikrummets utformning kan skilja sig stort. I gång- och cykelprogrammet har skolor identifierats som viktiga målpunkter och huvudnätet har dragits med hänsyn till det. För att barn och unga självständigt och tryggt ska kunna ta sig till och från skolan måste det finnas gång- och cykelbanor, gärna separerade från övrig trafik, till och från skolorna.

I mars 2022 genomfördes sex invånardialoger med elever i klass 4–6 från två skolor i Härnösands tätort, en skola på fastlandet och en på Härnön. Det var ett strategiskt val då det är av vikt att få in båda perspektiven. Dialogernas syfte var att skapa ett kunskapsunderlag om barns perspektiv i gång- och cykelfrågor. Dialogen handlade även om att skapa

engagemang och delaktighet kring frågan för att vidare kunna prata om barns upplevelser av gång- och cykelbanor i dagsläget och hur banorna kan förbättras utifrån deras perspektiv. De sex klasserna bestod vardera av 20–30 elever. Barnen fick först svara på korta ja/nej-frågor. Därefter delades de in i mindre grupper för att diskutera frågor om vad som är bra/mindre bra med att cykla och gå samt vad som alltid/aldrig borde finnas på en gång- och cykelväg.

Resultatet av dialogen pekar på att det är relativt jämn spridning mellan de som går/cyklar till skolan och de som får skjuts eller åker buss. Det finns en tydlig säsongskillnad där det är få som cyklar på vintern. Då väljer de flesta att åka bil/buss eller att gå. Många av eleverna var tydliga med att det är bättre att gå och



Figur 12. Eleverna fick använda tummar för att svara på korta ja- och nej frågor. Frågor så som: cyklar du till skolan? Använder du cykelhjälm? Cyklar/går dina föräldrar till arbetet? Använder du ringklockan?

cykla, till stor del för klimatet, men även för den egna hälsan. Flertalet lyfte även att det är en frihet att slippa vänta in föräldrarna och att det är en social aktivitet att cykla/gå tillsammans med vänner.

Eleverna lyfte osäkerheter och otydlighet i trafiken som sådant som kan leda till att de väljer andra trafikslag. Några specifika exempel är att inte veta var man får eller inte får cykla, särskilt i centrum, vilket känns otydligt och därmed otryggt. Smala gång- och cykelbanor skapar osäkerhet, särskilt när flera personer

går i bredd. Flera lyfte att de då inte visste om de kunde eller hur de skulle ta sig förbi. Här var eleverna tydliga med att vägmarkeringar och vägmärken hade varit bra. Om det hela tiden är tydligt var man får och inte får cykla/gå blir det mindre jobbigt. Detsamma gäller överfarter, särskilt vid större vägar, där det kan kännas otryggt och osäkert hur man ska ta sig över. Andra synpunkter var att det kan vara jobbigt att cykla, att det kan vara farligt om det är halt, även när det är mycket grus kvar efter vintern.

Del 5

Riktlinjer

Utifrån inventeringarna, dialogerna och analyserna föreslås följande riktlinjer för att uppnå god standard på gång- och cykelvägnätet i Härnösands tätort. Gång- och cykelnätet har delats upp i tre kategorier för att särskilja dem och vilka standarder som ska gälla för respektive stråk. Där det saknas sträckningar enligt kategorierna nedan bedöms blandtrafik vara lämplig och inga särskilda krav behöver ställas. På stråk genom parkområden kan kraven lättas och/eller undantas om de bedöms ha en negativ inverkan på parkmiljön.

Definitioner och kravställningar i nätet

Följande kravställningar utgår från Trafikverkets riktlinjer. Dessa kravställningar ska beaktas vid planering, gestaltning och utformning av gator, gång- och cykelbanor i Härnösands kommun.

Huvudnätet

Huvudnätet utgör ett skelett av gång- och cykelvägar inom tätorten som förbinder stadsdelar och viktiga målpunkter i staden. Huvudcykelvägar ska ha god framkomlighet och i övrigt hög standard. Utformningen bör vara sådan att cykeln har företräde framför bilen längs med dessa sträckor.

För hela stråket:

- Gent
- Skyltat
- Leda mellan viktiga målpunkter
- Belyst
- Separera trafikslagen
- GC-stråk på båda sidor av vägsträckan där vägbredden tillåter det

Längs med sträckor:

- Krav på separerad yta
- Mål: separerat med kantsten/ledstråk etc.
- Minimikrav: vägmarkering
- Tillräcklig bredd
- Gångbana: 2 meter (minimum 1.80) är gångbanan smalare behöver det finnas vändzoner för rullstol med jämna mellanrum
- Kombinerad gång- och cykelbana: minst 4 meter.
- Separerad gång- och cykelbana: 1.80 + 2.25 +

utrymme för säkerhetszon (utrymme mellan banan och stolpar/bänkar/snöupplag etc.)

- Dubbelriktad cykelbana 2.25 meter.
- Enkelriktad cykelbana: 1.60 m
- Cykelfält: 1.50 m
- På sträckor med extra höga flöden av gående och cyklister bör bredden utredas särskilt.
- Jämn beläggning
- Inga tvära svängar
- Undvika onödiga sidbyten
- Snöupplag/växtlighet ska inte hindra sikten och säkerheten

För korsningar:

- Cykel- och gångtrafik ges företräde framför bil
- Hastighetssäkrade övergångar och korsningar, även för cykel i korsningar där det finns risk för cyklister i hög fart
- Nivåskillnader som kantsten ska undvikas utan att göra det otillgängligt för funktionshindrade
- Undvika 90-graderssvängar för cykel

Övrigt:

- Huvudnätet ska vara möjligt att använda året runt för både gående och cyklister
- Bommar och hinder ska undvikas
- Cykelparkeringar vid målpunkter

Sekundärt nät

Dessa sträckor är viktiga anslutande leder som kopplar an till huvudnätet och viktiga målpunkter. Även de ska ha god framkomlighet och hög standard. Sekundära nätet ska om möjligt ha samma standard som huvudnätet, men anpassningar och prioriteringar kan göras.

Det finns sträckor av sekundära nätet som är utpekade som lämplig blandtrafik, vilket innebär att de är en viktig del i nätet men där åtgärder i dagsläget inte behöver genomföras. Vägvisning kan vara lämpligt på dessa platser ändå.

För hela stråket:

- Ansluta till huvudnätet och viktiga målpunkter
- Gent
- Vägvisning
- Belyst
- Separera trafikslagen där det är möjligt

Längs med sträckor:

Där det är möjligt ska stråken separeras med förslagsvis kantsten/ledstråk/vägmarkering. För sträckor som pekats ut som "okej för blandtrafik" i det sekundära nätet ställs inte dessa krav.

- Tillräcklig bredd
- Gångbana: 2 meter (minimum 1.80) är gångbanan smalare behöver det finnas vändzoner för rullstol

med jämna mellanrum

- Kombinerad gång- och cykelbana: minst 4 meter.
- Separerad gång- och cykelbana: 1.80 + 2.25 + utrymme för säkerhetszon (utrymme mellan banan och stolpar/bänkar/snöupplag etc.)
- Dubbelriktad cykelbana 2.25 meter.
- Enkelriktad cykelbana: 1,60 m
- Cykelfält: 1.50 m
- På sträckor med extra höga flöden av gående och cyklister bör bredden utredas särskilt.
- Jämn beläggning
- Inga tvära svängar
- Undvika onödiga sidbyten
- Snöupplag/växtlighet ska inte hindra sikten och säkerheten, exempelvis i korsningar

För korsningar:

- Hastighetssäkrade övergångar och korsningar, även för cykel i korsningar där det finns risk för cyklister i hög fart
- Nivåskillnader som kantsten ska undvikas utan att göra det otillgängligt för funktionshindrade
- Undvika 90-graderssvängar för cykel

Övrigt:

- Hög standard på drift och underhåll
- Bommar och hinder ska undvikas
- Cykelparkeringar vid målpunkter



Figur 13. Vägvisning. Cykelfrämjandets handbok för cykelvägsanalys (2021)

Vägvisning

I dagsläget saknar Härnösand vägvisning för gång- och cykeltrafikanter. Det är ett problem som visat sig under inventering, analys och i dialog med invånare. Vägvisningen är viktig för att cyklister och gående ska ha lätt att orientera sig och hitta till viktiga målpunkter i kommunen. Vägvisningen ska vara tydlig och visa cyklister och gående till rätt stråk och även ange avståndet till målpunkten.

Vägvisningen måste vara placerad på ett sätt så det inte blir farligt om någon behöver stanna för att läsa och förstå skyltarna. Det får inte finnas för många skyltar på samma ställe och de ska vara konsekventa och lättbegripliga. Det är viktigt att vägvisningen placeras på en höjd och i en riktning som gör dem väl synliga.

En tydlig vägvisning visar trafikanterna att kommunen satsar på att göra gång- och cykelnätet säkrare och lättare att orientera sig i.

Vägvisning bör främst finnas mellan utpekade målpunkter längs huvudnätet i Härnösands tätort. Det bör även finnas vägvisning till andra viktiga målpunkter utanför huvudnätet, till exempel Smitingens badplats. Vägskyltarna ska visa trafikanterna till torget, resecentrum, viktiga besöksmål som Murberget, Stadsparken och Högslätten samt förskolor och skolor. Vägvisning ska också finnas på gator med blandtrafik för att visa trafikanterna den genaste vägen till målpunkten. Exakt hur och var vägvisningen ska ske behöver utredas närmare.

Gång- och cykeltrafik i fysisk planering

För att andelen gående och cyklister ska öka i Härnösand ska de framtagna strategierna i gång- och cykelprogrammet vara vägledande i alla efterföljande planprocesser som exempelvis planprogram, detaljplaner och genomförandeskedet. Gång- och cykelperspektivet ska lyftas tidigt och likställas med

övrig infrastrukturplanering för exempelvis tåg eller bil. Finns det inte tillräckligt markutrymme för att ordna med de olika trafikslagen gäller prioriteringsordningen; gång, cykel, kollektivtrafik och biltrafik. Det innebär att parkeringsytor och vägbredd för bilar kan behöva minskas för att ge plats för gående och cyklister.



I detaljplaneringen är det viktigt att verka för goda förutsättningar för hållbar mobilitet inom planområdet. Det kan göras genom att mark planläggs för gång- och cykelvägar eller genom att säkerställa att bredden på gator är tillräcklig för tillgängliga och trygga GC-stråk. Tillräcklig bredd beror på vilken standard GC-stråket ska ha och hur omkringliggande trafikmiljö ser ut. I vissa fall kan det vara motiverat med enkelriktade stråk och i andra fall kan det krävas separerade stråk för att värna gåendes och cyklisters trygghet och **säkerhet**. För att GC-stråken ska upplevas trygga och välbevakade är det bra att placera dem i närheten av andra trafikslag

och bebyggelse. Om det på grund av trafikmängd eller liknande krävs kan GC-stråket placeras i naturmark, men det är föredra att ha GC-stråk i anslutning till bilvägar. Att reservera mark för annan nödvändig infrastruktur som cykelparkeringar är också viktigt att tänka på i detaljplaneringen. Sammanhängande nät är viktigt att beakta och nya detaljplaner ska så långt det går verka för att binda samman GC-nätet. Detaljplanearbetet bör därför i den mån det går även se utanför det aktuella planområdet för att planera för ett sammanhängande GC-nät.





I genomförandeskedan är det viktigt att skapa förutsättningar för invånarna att gå eller cykla till sina målpunkter i vardagen. Det kan handla om service som cykelparkeringar och servicestationer med luftpump. Det handlar även om GC-stråkens specifika utformning och hur stråket upplevs som resenär. Tillräcklig bredd, belysning, jämn beläggning, inga skarpa kurvor och tydliga vägmarkeringar

och vägmärken är grundläggande egenskaper som måste följas längs huvud- och sekundärnätet. I genomförandeskedan ska man eftersträva att skapa stråk som upplevs trygga under alla tider av dygnet, särskilt nattetid. Detta kan göras genom belysning av vägbanan eller omkringliggande miljö samt genom att gång- och cykelstråken placeras i närheten av andra trafikslag och bebyggelse.



Beteendeförändrande åtgärder

Fysiska åtgärder påverkar på ett mer direkt sätt människors och fordons beteenden, möjligheter och förutsättningar i miljön. Det finns även en mängd icke-fysiska åtgärder som GC-programmet föreslår genomföras för att uppnå målet om ökad andel gående och cyklister i kommunen. Beteendeförändrande åtgärder kan vara att använda sig av nudging i planeringen. Begreppet nudging (på svenska: puffning/ge en knuff i rätt riktning) är ett verktyg för att ändra människors beteenden genom att göra det enklare att göra vissa val. Det kan till exempel handla om att göra det lättare att följa en regel, agera mer hälsosamt eller att öka andelen gående och cyklister. Exempel på insatser och aktiviteter kan vara evenemang som cyklistens dag, vintercyklist eller liknande satsningar tillsammans med andra aktörer.

För att nudging ska funka måste också rätt förutsättningar finnas. I gång- och cykelprogrammet vill kommunen påverka folk att välja gång och cykel som transportmedel i fler resor. Då kan det finnas flera anledningar till att folk inte gör det idag. Något som framkommit under dialogerna är till exempel att bristfällig vinterväghållning gör att folk tar bilen istället för att gå och cykla. Det har också framkommit att det saknas säkra gång- och cykelbanor längs vissa stråk, vilket gör att man tar bilen istället. Detta är exempel på

fysiska åtgärder som måste åtgärdas innan nudging kan påverka folk att gå och cykla.

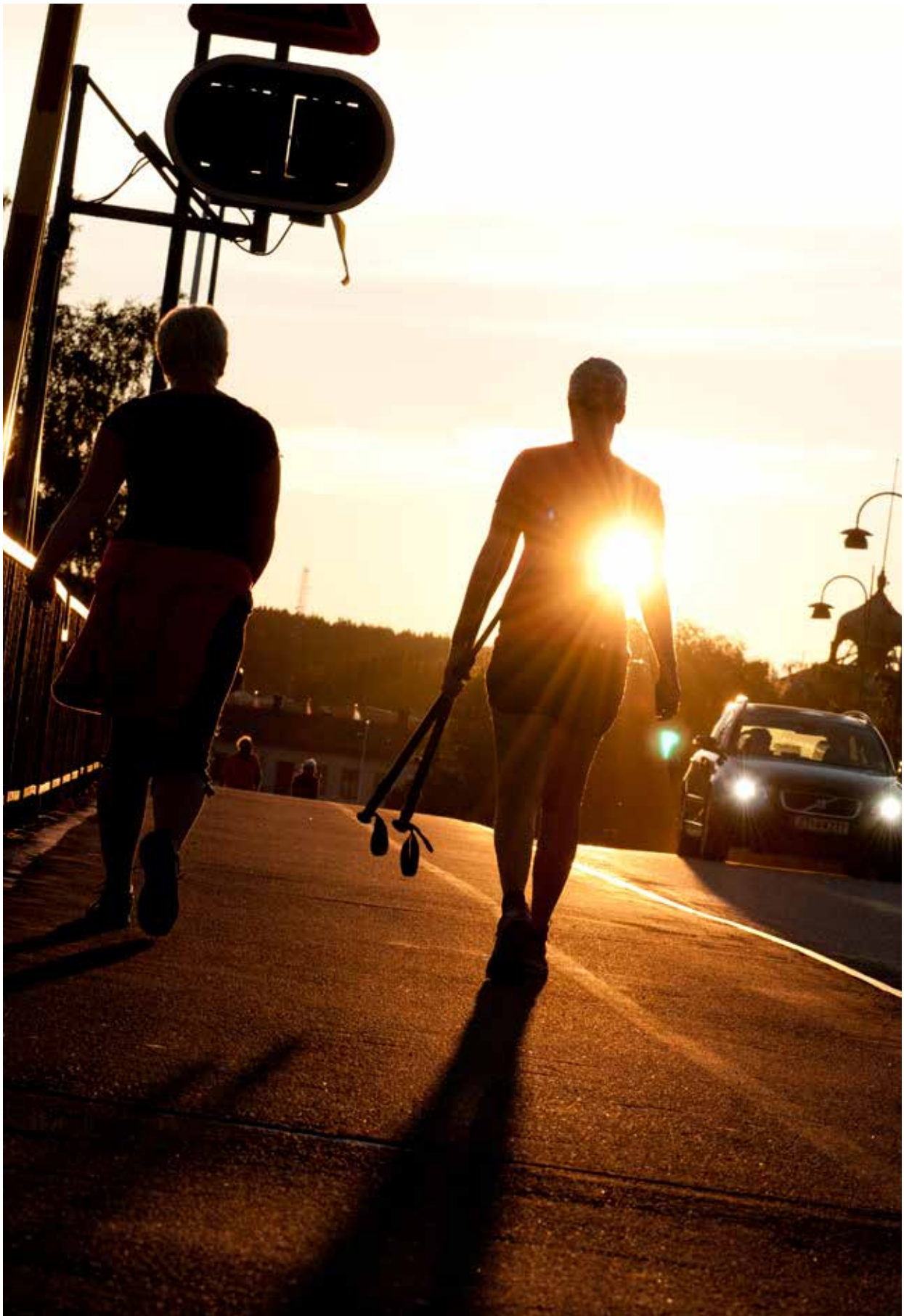
Ingredienser i en framgångsrik nudge:

- Förenkla och koppla till en specifik handling
- Steg-för-steg-manualer
- Framhäv viktig information på ett enkelt sätt
- Undvik för mycket information

Exempel på beteendeförändrande åtgärder

- Uppmuntra cykelresor till och från jobbet som arbetsgivare
- Informationstavlor med statistik för hur många cyklister som passerat
- Informationskampanjer gällande trafikregler för allmänheten och mot skolorna
- Öka cykelparkeringar och placera dem på strategiska platser (skolor, arbetsplatser, badplatser, systembolaget)
- I Gävleborg lät man en konstnär måla en gång- och cykelbana för att skapa nyfikenhet och en positiv upplevelse samtidigt som det blir en säkerhetsåtgärd då även bilister kan förväntas köra mer försiktigt då de ser målningen.
- Kunskapshöjande åtgärder gällande drift bland de som arbetar med frågorna samt de som drifvar GC-vägarna.







Cykelmätningar

I syfte att öka kunskapen om bland annat cykelflöden, antalet cyklande och cykeltrafikens fördelning över dygnets timmar använder sig kommunen av mätningar. Fram till idag har mätningar av cykel utförts samtidigt som övrig trafik mäts och då har mätningen skett under ungefär en vecka.

I samband med att handlingsplanen genomförs har kommunen för avsikt att hitta nya sätt att mäta cykeltrafik – helst före och efter en åtgärd, men minst efter att åtgärden genomförts. Till skillnad från biltrafik som håller sig efter en gata och därför kan mätas på traditionellt sätt med slang så är förhållandet inte detsamma när det gäller cykel. Cyklister kan

använda sig av olika typer av vägar: bilvägar, trottoarer, gångvägar, cykelvägar, gång- och cykelvägar/banor, stigar i naturen och så vidare. Det är därför en viss utmaning att mäta just gång och cykel men det finns teknik för det och den kommer i större grad att behöva användas. Mätning av cykel och mätning av biltrafik kan också behöva göras vid olika tidpunkter under året. Biltrafik mäts oftast när det är helgfria vardagar under senhösten medan cykeltrafik, av naturliga skäl, är mer lämplig att mäta under försommar, sommar och tidigt på hösten. Cykelmätning behöver också göras under en längre tidsperiod eftersom den typen av trafik är väderberoende. Att då bara mäta under en vecka ger inte tillräckligt tillförlitliga uppgifter.

Gång- och cykeldialog

Som ett komplement till kvantitativa cykelmätningar bör invånardialoger om gång- och cykelnätet samt dess utveckling genomföras vart annat år. Dessa kan utföras i samband med revideringen av handlingsplanen.

Exempelvis kan Cykelfrämjandets enkät "Velometern" användas, men behöver då marknadsföras från kommunens sida för att nå ut till en bred allmänhet.

Drift och underhåll

Vinterväghållning

En avgörande faktor för att få fler människor att välja att cykla även under de kallare månaderna är att vinterväghållningen sköts på ett bra sätt. Redan vid några få centimeters snödjup kan det vara besvärligt för en cyklist att ta sig fram på ett bra sätt. Många cyklister upplever också säkerhetsrisker med kombinationen av halka och mörker. Därför är det av största vikt att vinterväghållningen sker med mycket hög kvalitet. Gång- och cykelbanorna bör inte vara hala, spåriga eller ha ett snödjup som försvårar framkomligheten eller skapar otrygghet hos dem som promenerar eller cyklar.

I Härnösands tätort ska gång- och cykelvägar snöröjas före bilvägar - i enlighet med trafikprogrammet. Inom cykelnätet ska prioriteringsordningen vara följande:

1. Huvudnätet
2. Sekundära nätet
3. Övriga gång- och cykelvägar

Härnösands kommun ska ha som mål att snöröjning ska ske på de primära gång- och cykelstråken inom två timmar när snödjupet överstiger två centimeter. Detta för att göra det möjligt att cykla på vintern och ett ökat nyttjande av gång- och cykelbanorna året runt.

- Det innebär att snöröjningen bör starta senast vid två centimeter nysnö
- Vinterväghållningen bör ske innan morgontrafiken drar igång (kl. 6.30)
- Halkbekämpning bör ske minst en gång per dygn
- Skrapning/sopning eller liknande för att motverka spår- och moddbildning bör ske minst en gång per dygn



Vår-, sommar- och höstväghållning

Efter vintersäsongen är det viktigt att sanden sopas upp snarast eftersom det har stor betydelse för cyklisternas säkerhet och framkomlighet. På hösten är det också viktigt att löv sopas upp kontinuerligt. Upptagning av sand och löv ska prioriteras på gång- och cykelvägar framför bilvägar. Under sommarmånaderna ska gång- och cykelvägarna vara fria från ogräs och annan växtlighet som kan vara en säkerhetsrisk för fotgängare och cyklister. Beskränning av skymmande häckar och träd längs med gång- och cykelvägar ska ske ur både säkerhets- och trygghetssynpunkt.

Detaljerna för riktlinjerna för drift och underhåll av gång- och cykelvägarna regleras i den tekniska beskrivningen i entreprenadavtalen för Gata och Park. Riktlinjerna i entreprenadavtalen ska gå i linje med de övergripande målen i gång- och cykelprogrammet vad gäller prioriteringar, avvägningar och utförande. Gång- och cykelprogrammet utelämnar därför detaljerad information om riktlinjer för drift och underhåll.



Härnösands
kommun

Handlingsplan

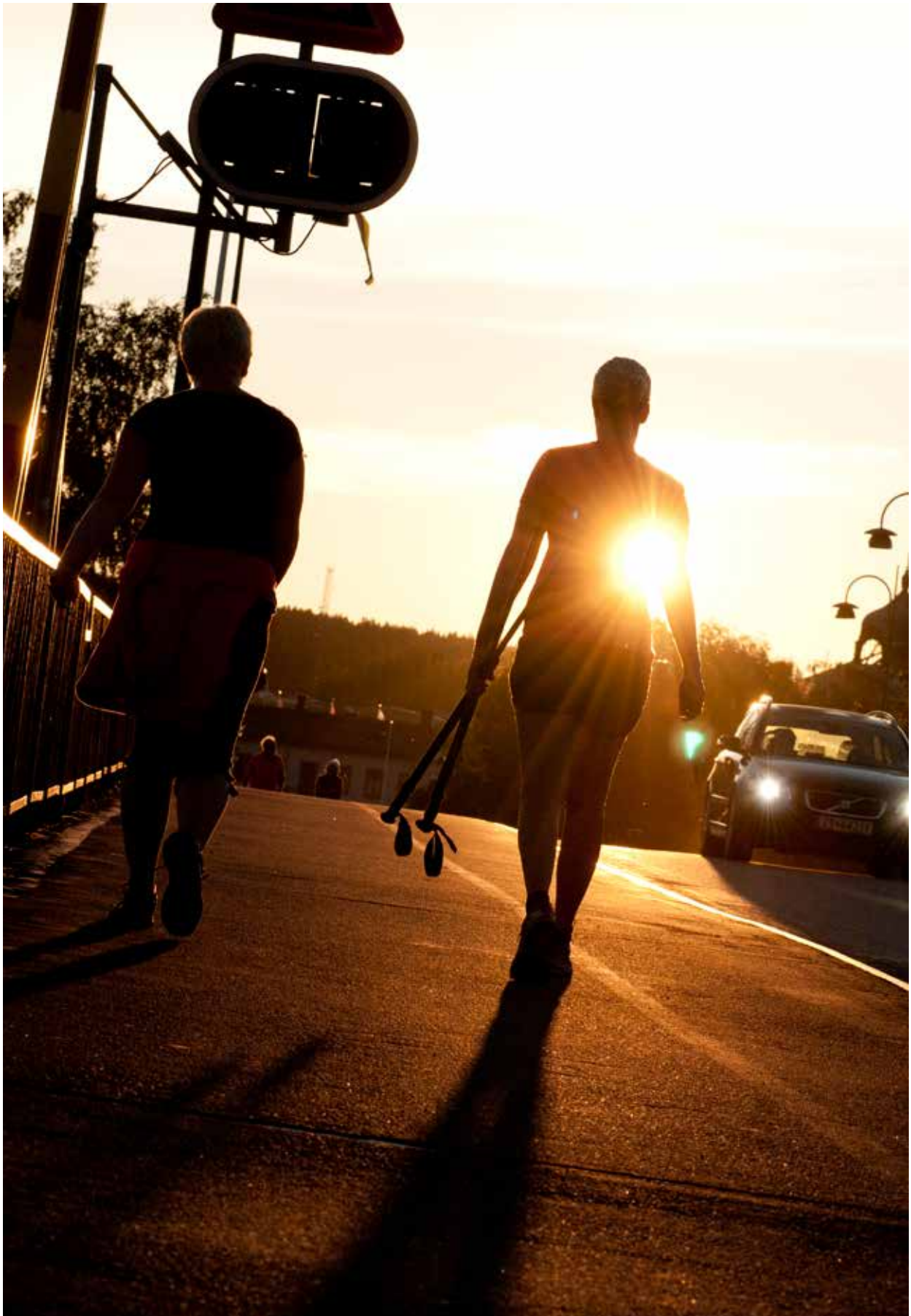
För Härnösands kommuns gång- och cykelprogram (2022–2040)



Härnösands
kommun

Innehåll

Inledning	4
Generella åtgärder	4
Prioritering av åtgärder.....	4
Checklista	5
Åtgärdslista Fastlandet	6
Åtgärdslista Härnön	7
Åtgärder Fastlandet	8
Åtgärder Härnön	26
Checklista.....	49
För hela stråket	49
Korsning.....	50
Trafiksignal - vägmärken	50
Övrigt	51



Inledning

Handlingsplanen beskriver problemområden som behöver åtgärdas i gång- och cykelvägnätet. Specifika lösningar presenteras inte utan hanteras i kommande projekteringskedan. Befintligt GC-nät finns inte redovisat i handlingsplanen om det inte krävs åtgärder längs stråk eller vid korsningspunkter.

Utpekade problemområden innefattar dels mindre åtgärder som att tydliggöra trafikanternas skyldigheter eller förbättra framkomligheten genom att ta bort hinder – dels större ombyggnationer eller ny vägdragnings. Inventering i fält, dialog med skolungdomar, enkätsvar, analyser av det befintliga vägnätet och identifiering av viktiga målpunkter ligger till grund för handlingsplanens åtgärder.

Generella åtgärder

Det finns flera generella åtgärder som inte står nämnda i handlingsplanen men som ändå behöver genomföras och beaktas.

- Det ska tas fram ett separat dokument med riktlinjer för vägvisning till strategiskt viktiga målpunkter i kommunen med tydliga resmål (Högslätten, Sälstens badplats med mera) och avstånd (gärna i tid och i kilometer).
- Huvudnätet och sekundärnätet ska uppnå riktlinjerna för utformning och drift som beslutats i GC-programmet.
- GC-stråket ska inventeras löpande för att få syn på platser där vägmärken saknas, ojämn markbeläggning finns eller där det finns andra brister.
- Dialog och eller information ska utföras med berörda

Prioritering av åtgärder

Handlingsplanen har för vissa åtgärder i beskrivningen av problembilden pekat ut dessa som högt prioriterade att genomföra. Det kan gälla stråk som pekas ut som huvudnät men som i dag helt saknar GC-bana. Det kan även vara åtgärder där det identifierats stora otydligheter där det finns risk för att oskyddade trafikanter kan skada sig.

Kompletterande dialoger krävs när det planeras för om- och nybyggnation av GC-nätet.

Handlingsplanen ska revideras minst vartannat år eller i takt med att åtgärder och områden åtgärdas. Planen ska därför ses som en nulägesbild över vad som identifierats som behov nu och i framtiden. Åtgärderna i planen är numrerade, utpekade och kategoriserade i kartor som visas i början av detta dokument. Handlingsplanen har identifierat större utredningsområden som behöver utredas särskilt utifrån ett gång- och cykelperspektiv i kommande planeringsprocesser. Handlingsplanen finns också sammanställd i sin helhet i en kartberättelse, så kallad story map.

aktörer (näringsliv, skola, boende) vid planering eller om- och nybyggnation av GC-stråk.

- Finns det inte tillräckligt markutrymme för att ordna med de olika trafikslagen gäller prioriteringsordningen; gång, cykel, kollektivtrafik och sist biltrafik. Det innebär att parkeringsytor och vägbredd för bilar kan behöva minskas eller tas bort för att ge plats för gående och cyklisterna.
- Vid detaljplanering är det viktigt att verka för goda förutsättningar för hållbar mobilitet inom planområdet.
- Genomföra invånardialoger (kvalitativ mätning) vartannat år, innan handlingsplanen ska uppdateras.
- Genomföra cykelmätningar innan och efter en åtgärd på en gata.

För vissa åtgärder står det att de är lågt prioriterade. Då kan det gälla mindre sträckor som utpekats för att binda samman GC-nätet men där det inte föreligger risker eller stort behov av GC-banor eftersom blandtrafik kan vara acceptabelt utifrån trafikmängd. Vissa åtgärder föreslås genomföras om det görs annat

anläggningsarbete eller åtgärder, men behöver enskilt inte prioriteras åtgärdas först.

För de åtgärder där det inte står prioritering gäller följande på kommunens gator:

1. Huvudnät. GC-banor byggs ut och åtgärdas först på utpekade huvudnät
2. Problematiska åtgärder längs sekundärt nät. Åtgärder som behövs för att lösa en problematisk trafiksituation längs sekundärt nät prioriteras näst högst om det inte är en uppenbar risk för olyckor. Då ska åtgärden prioriteras högre.
3. Övriga åtgärder på sekundärt nät. När huvudnätet

är gent, sammanhängande, vägvisat och uppnår huvudnätstandard och när de problematiska åtgärderna är genomförda längs sekundärnätet genomförs övriga åtgärder på sekundärnätet.

4. Övriga åtgärder. Det kan gälla mindre åtgärder för att förtydliga en GC-bana längs en gata där det är okej med blandtrafik eller kortare stråk som byggs ihop för att skapa kopplingar mellan målpunkter som inte är utpekade i huvudnät eller sekundärt nät.

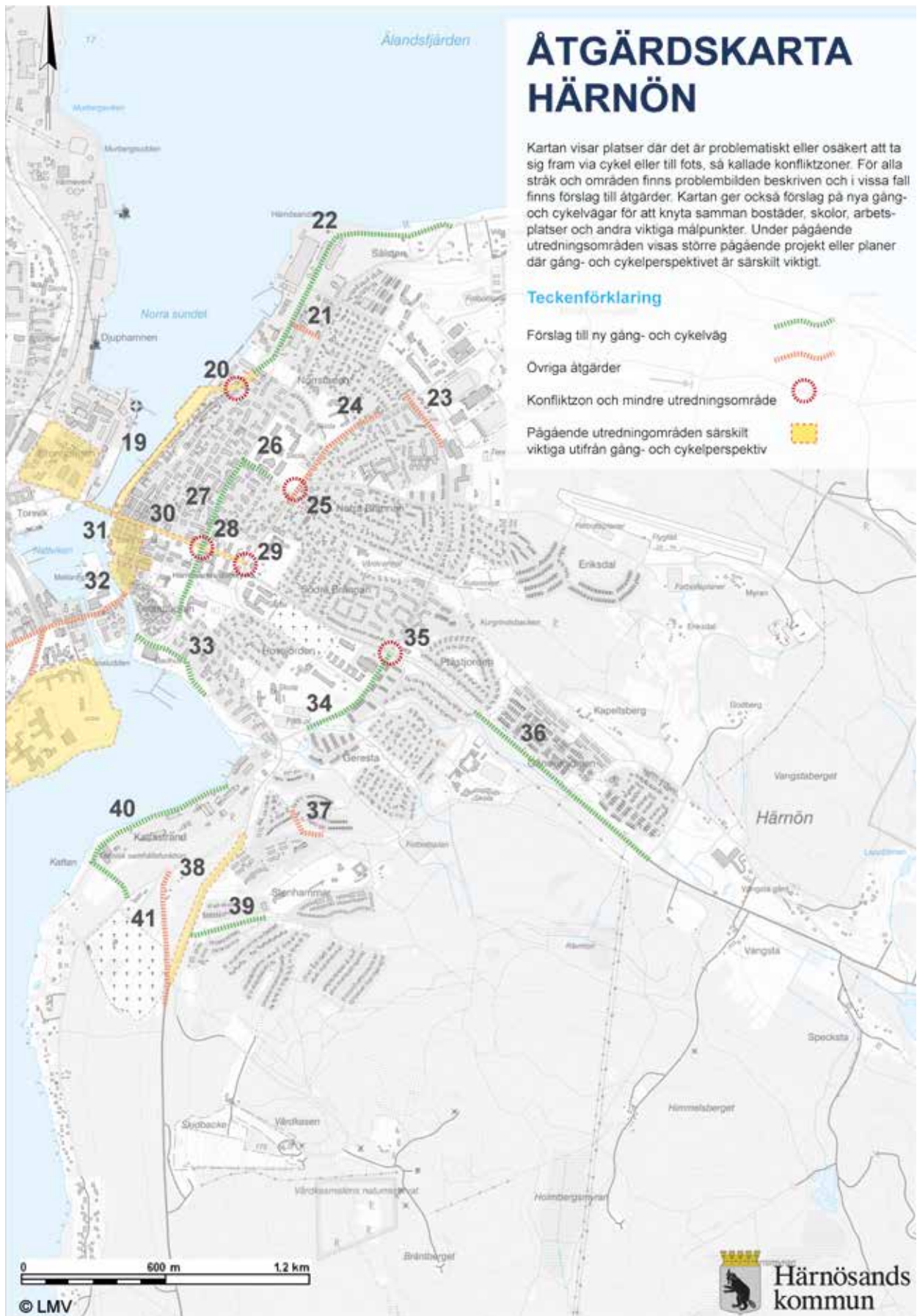
För statliga vägar sätts prioriteringsordningen generellt i åtgärdsvalsstudier tillsammans med Trafikverket och Regionen och behandlas inte i detalj i varken GC-programmet eller handlingsplanen.

Checklista

I slutet av handlingsplanen finns en checklista att använda sig av i planering, genomförande och slutrapportering av specifika projekt. Checklistan kan med fördel användas som ett dialogverktyg mellan entreprenör och beställare för att säkerställa att GC-programmets riktlinjer efterlevs.







Åtgärder Fastlandet

ÅTGÄRD 1 - VÄSTRA SALTVIK



Nuläge:

Västra Saltvik utvecklas till ett blandat verksamhetsområde med handel, kontor och industri. Till området finns idag inga gång- och cykelbanor, cykeltrafikanter är hänvisade till villagator. Längs Gamla ådalsvägen finns många hus med utfarter längs vägen samt en större möbelbutik.

Föreslagna åtgärd:

Eftersom Västra Saltvik planeras för flera arbetsplatser behöver hållbara resor till området främjas. Att anlägga en gång- och cykelbana kan möjliggöra för fler andel hållbara resor. Stråket är utpekad som ett huvudnät och bör eftersträva tillräcklig bredd och säkerhet som huvudnätet har som standard. Längs delar av Gamla ådalsvägen finns en detaljplan som gör ett separerat GC-stråk i naturmark möjligt. Utfarterna längs Gamla ådalsvägen behöver beaktas i kommande projektering och säkerhetsåtgärder ska till för att undvika risker från backande fordon på GC-stråk.

ÅTGÄRD 2 – KORSNINGEN LÖPARGATAN – SEHLSTEDTSVÄGEN**Nuläge:**

Cyklister leds idag under Sehlstedtsvägen via en separerad GC-bana för att sedan ledas ut på Löpargatan där sidbyte krävs för att fortsätta norrgående.

Föreslagen åtgärd:

Sträckan pekas ut som huvudnät i GC-programmet med en gen sträckning mellan GC-banan och Löpargatan. Detta för att undvika att gående och cyklister först måste ner under Sehlstedtsvägen och sedan över bilvägen på Löpargatan för att fortsätta sin resa. Detta behöver åtgärdas efter kraven som ställs på huvudnätet.

ÅTGÄRD 3 – SEHLSTEDTSVÄGEN



Nuläge:

Hela Sehlstedtsvägen saknar separerad GC-bana och är utpekat som del av det sekundära cykelnätet. Relativt mycket skolbarn i området med tanke på att både Wendela Hellmanskolan samt Murbergsskolan finns i närheten. Det finns även långt gångna planer på en ny idrottsarena på gamla Ängevallen, vilket kommer påverka trafikflödena både av bil, buss och oskyddade trafikanter. Det kommer även vara en central målpunkt för barn, vilket ställer stora krav på att det byggs en säker trafikmiljö omkring.

Föreslagen åtgärd:

Anlägg GC-bana längs sträckan utifrån sekundärnätstandard. GC-banan ska utformas särskilt för att vara tryggt för barn att självständigt färdas längs sträckan eftersom området kring Ängevallen kommer nyttjas mycket för fritidsändamål och av barn. Finns tillräcklig bredd längs sträckan bör GC-banan utformas väl tilltagen för att ta höjd för höga flöden av gående och cyklister.

ÅTGÄRD 4 – THEODOR HELLMANSVÄG



Nuläge:

Hela Theodor Hellmans väg saknar GC-bana och är utpekad som en del av det sekundära nätet. Relativt mycket skolbarn i området med tanke på att Murbergsskolan finns i närheten.

Föreslagen åtgärd:

Anlägg GC-bana längs sträckan utifrån sekundärnätstandard. Finns tillräcklig bredd längs sträckan bör GC-banan utformas väl tilltagen för att ta höjd för höga flöden av gående och cyklister.

ÅTGÄRD 5 – MURBERGSVÄGEN



Nuläge:

Hela Murbergsvägen saknar GC-bana och är utpekad som en del av huvudnätet.

Föreslagen åtgärd:

Högt prioriterad åtgärd. Anlägg GC-bana längs sträckan utifrån huvudnätutformning. GC-banan ska utformas särskilt för att vara tryggt för barn att självständigt färdas längs sträckan eftersom området kring Ängevallen kommer nyttjas mycket för fritidsändamål och av barn. GC-banan måste utformas för att säkerställa att bilar håller låga hastigheter och att gående och cyklister ges företräde i trafiken. Eftersom vägen lutar nedåt kan hastighetsreglerande åtgärder krävas både för bil och cykel.

ÅTGÄRD 6 – PASSAGE ÄNGSVÄGEN – NORRA RINGVÄGEN



Nuläge:

Passagen över Ängsvägen mot Norra Ringvägen är inte säker för oskyddade trafikanter. Bommnar hindrar cyklisters framfart på GC-banan som sträcker sig från Norra Ringvägen till Västra Bondsjögatan som är utpekad som huvudcykelväg. Det finns en cykelpassage som uppmanar bilister att hålla uppsikt för cyklister och gående men bilarna har fri framfart på Ängsvägen och har inte väjningsplikt för cyklister.

Föreslagen åtgärd:

Bör hastighetssäkras för att ge företräde till cyklister och gående. Cykelöverfart bör övervägas för att skapa en trygg trafikmiljö. Bommarna bör tas bort för att förbättra framkomligheten men då krävs att det införs andra hastighetssäkrande åtgärder för att förhindra att cyklister kommer för fort ut på bilvägen.

ÅTGÄRD 7 – CIRKULATIONSPLATS ANKARET



Nuläge:

Otydlig cirkulationsplats i huvudstråk för gående och cyklister. Ett vältrafikerat område som är en av entréerna till Härnösand från E4. Cirkulationsplatsen ligger vid Ankaret som också är ett stort besöksmål för handel och service. I och kring cirkulationen stämmer inte vägmärken överens med det faktiska flödet.

Föreslagen åtgärd:

Tydliggör huvudstråk med fysiska åtgärder och anvisningar. Större utredning krävs. Högt prioriterad åtgärd! Områdets gator måste utformas och regleras utifrån faktiska rörelsemönstren och behov, där fokus ska ligga på trygg trafikmiljö för oskyddade trafikanter.

ÅTGÄRD 8 – ÅDALSVÄGEN



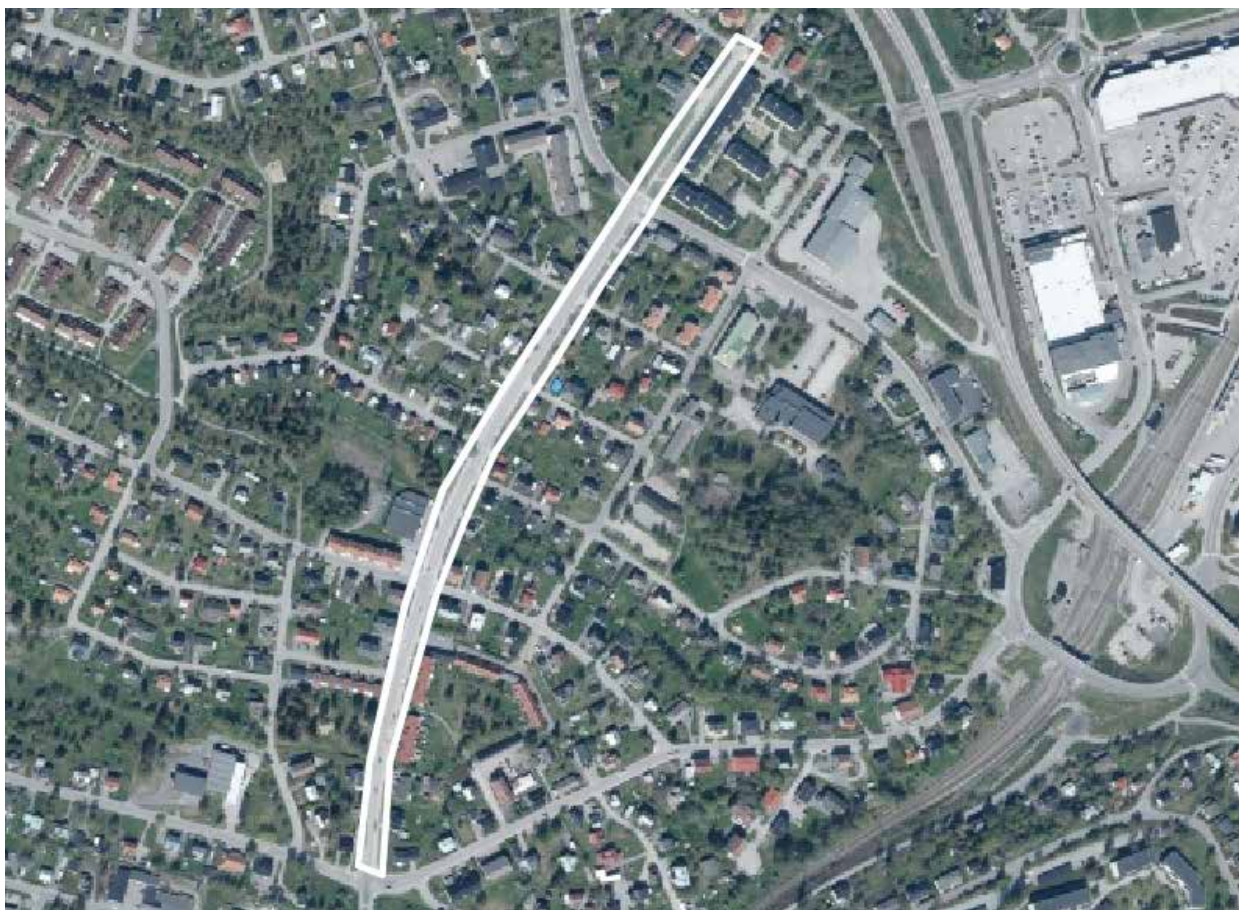
Nuläge:

Sträckningen Ådalsvägen saknar helt GC-bana och är utpekad som en del av det sekundära nätet. Det finns tillräcklig bredd för att anlägga GC-bana längs Ådalsvägen.

Föreslagen åtgärd:

I programmet är stråket utpekad som sekundärt nät och har hög prioritet eftersom det sker många olyckor i korsningen Ådalsvägen/Västra Ringvägen.

ÅTGÄRD 9 – VÄSTRA RINGVÄGEN



Nuläge:

Sträckan från Säbråvägen till Ådalsvägen längs med Västra Ringvägen är utpekad som huvudnät men saknar GC-bana idag. Det är en högt trafikerad sträcka. Något otydligt för GC vid passage över korsningen Västra Ringvägen/Säbråvägen. Övergångsställen/passager saknas. Korsningen mot Jaktstigen saknar överfart för GC och trafikanterna leds ut i biltrafiken.

Föreslagen åtgärd:

En högt prioriterad åtgärd på grund utav att den kopplar samman huvudnätet. Västra Ringvägen bör ses över i samband med nybyggnation av GC-bana för ett sammanhållet stråk och tydliga och trygga passager.

ÅTGÄRD 10 – KORSNING SÄBRÅVÄGEN/ÅDALSVÄGEN**Nuläge:**

Behov av förtydligande i korsning Säbråvägen/Ådalsvägen. Cykelväg med många skarpa svängar på kort sträcka för cyklister som ska passera Ådalsvägen från/mot Säbråvägen.

Föreslagen åtgärd:

Möjlighet att förenkla stråk för cyklister bör ses över. GC på bägge sidor av Ådalsvägen är att föredra.

ÅTGÄRD 11 - KRONHOLMEN



Nuläge:

Kronholmen är en brokig och levande stadsdel med många verksamheter och aktörer. I området är det en del tunga fordon som kör till olika industrier och verksamheter. Det finns trottoarer men infrastrukturen för gång och cykel är eftersatt och behöver ses över. Samtidigt har det länge funnits tankar på att utveckla Kronholmen med mer bostäder, handel och grönska. Ett detaljplaneärende är påbörjat och i det ska gång- och cykelperspektivet tidigt finnas med. Arbetet med hållbara resor finns som en tydlig vision i området på grund av dess närhet till resecentrum. Kommunens fritidsgård har även etablerat sig på Kronholmen vilket gör att GC-vägar måste planeras för att ungdomarna tryggt ska kunna ta sig till målpunkten.

Föreslagen åtgärd:

Utbyggnad av gång- och cykelbanor i samklang med detaljplanearbete och andra utvecklingsprocesser i området. Vid prioritering av gatuutrymme ska företräde alltid ges för gående och cyklister, sist bilen. Avstängning av bilvägar bör övervägas för att skapa levande gaturum. Tunga transporter bör förläggas till Järnvägsgränd och inte ledas in i Kronholmens kvartersstruktur.

ÅTGÄRD 12 - NYBRON



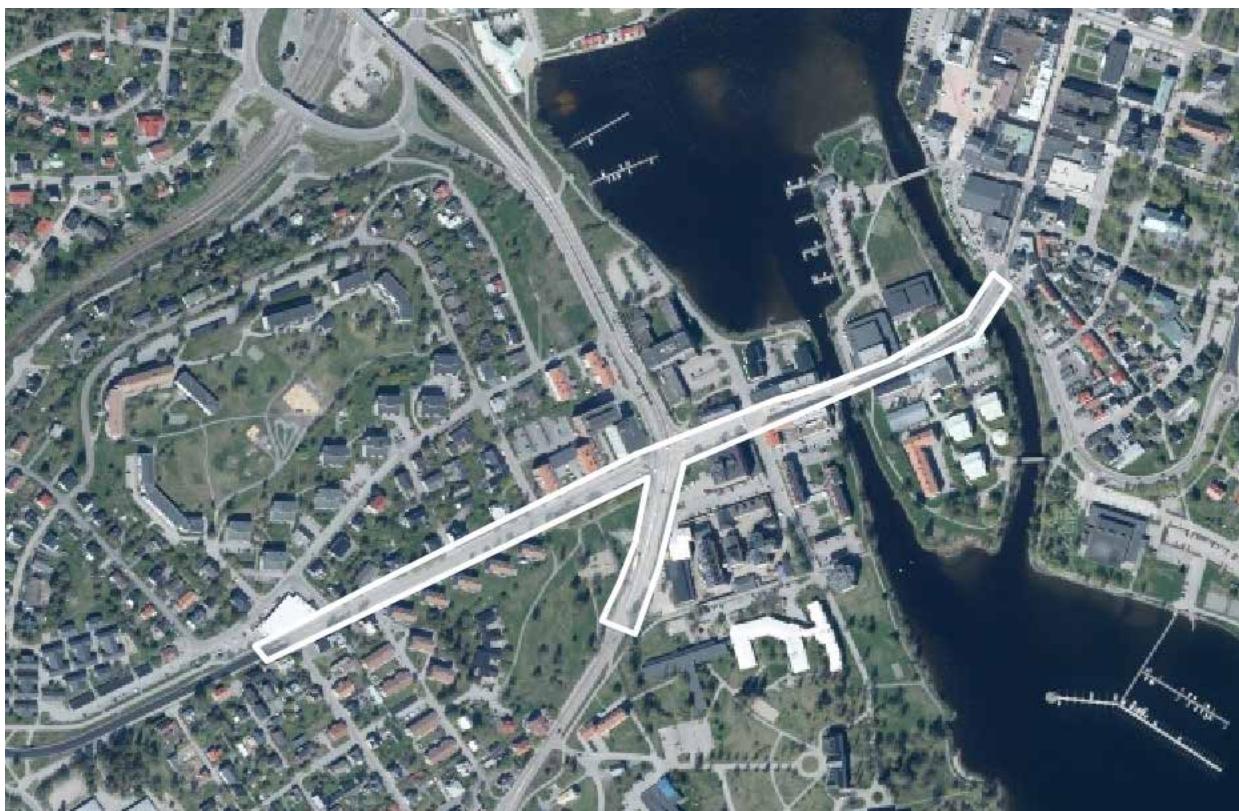
Nuläge:

Nybron har haft stort behov av reparation och nu pågår planering för att byta ut bron. Bron har idag två gång- och cykelbanor, dock ej enkelriktade. Många resenärer färdas över bron och det är en av två infarter till staden, vilket gör att säkerhet för oskyddade trafikanter är viktigt. Se även åtgärd nummer 19 på Skeppsbron.

Föreslagna åtgärd:

Längs Nybron bör det utredas med separerade och enkelriktade gång- och cykelbanor. Det bör även finnas utrymme för att stanna på bron för att vila, kolla på utsikten och båtlivet. Eftersom bron troligen kommer vara öppningsbar måste det säkerställas att gående- och cyklisterna kan stanna på lämpliga ställen vid öppningar av bron. Framkomligheten kan begränsas av detta, men genom att skapa en upplevelserik och behaglig trafikmiljö kan negativa effekter av detta motverkas.

ÅTGÄRD 13 – TULLPORTSBACKEN/STORGATAN



Nuläge:

Sträckan Tullportsbacken över E4 till Teatern har många olycksdrabbade korsningar. Lutningen skapar en otrygg trafikmiljö i båda riktningar. Storgatan är komplex med många aktiviteter som ska samspela på liten yta. Storgatan är även en av Härnösands entréer, vilket gör det viktigt att främja trygga trafikmiljöer för oskyddade trafikanter för att möjliggöra för invånare att gå- och cykla till stan.

Föreslagen åtgärd:

Korsningar mot Trossgatan, Vasagatan, Artillerigatan bör hastighetssäkras. Stråket längs Storgatan (E4-Härnön) behöver förtydligas, separerad GC-bana bör anläggas hela sträckan. Besluta om och tydliggör huvudstråk mot E4 syd. Detta bör ske i samråd med utvecklingen av Sjukhusområdet och Trafikverkets åtgärder längs södra infarten, se åtgärd 14.

ÅTGÄRD 14 - SJUKHUSOMRÅDET



Nuläge:

Sjukhusområdet är ett stort sammanhängande verksamhetsområde med stora gröna kvalitéer. Det är en uppskattad plats i människors vardag, både för promenader och för cyklar. Idag finns en grusad väg längs delar av parkstråket och vägen saknar belysning. Kommunen äger inte parkmarken och saknar möjlighet att åtgärda GC-stråket. I dagsläget går gång- och cykelstråket längs fängelset vid E4, vilket kan vara en gen väg för en snabb cyklist men för en som promenerar/cyklar för trivsel är E4 ingen trevlig eller trygg trafikmiljö.

Det pågår ett arbete där Trafikverket planerar för upprustning längs med södra delen av E4 genom Härnösand. Trafikverket planerar för ett gång- och cykelstråk med tryggare passager över E4 för att öka trafiksäkerheten och tillgängligheten för de oskyddade trafikanterna som går och cyklar längs

europavägen. Trafikverket kommer även se över placering av busshållplatsernas läge utifrån dagens behov. Trafikverket ska även förbättra för drift och skötsel av gång- och cykelvägen vintertid. I korsningen med Skarpskyttegatan vid bensinstationen Gulf och sjukhuset planeras en ny cirkulationsplats. Byggstart planeras till år 2025.

Föreslagen åtgärd:

För området har arbetet med en detaljplan startats. I planen ska gång- och cykelfrågorna utredas och möjligheten för kommunen att ta över parkmark ska ses över. Det behövs fler och tydligare stråk inom området. Stråken ska ta hänsyn till parkmiljöerna och stora ingrepp i parkmiljön ska inte göras. Avsteg från nätets standard kan därmed göras för att värna kulturmiljön och grönstrukturen i området. Även infarten till området via Hospitalsgatan behöver förtydligas och arbetas med i kommande skeden.

ÅTGÄRD 15 – SOLENSKOLAN/VÅRSTAGATAN



Nuläge:

Runt Solenskolan rör sig många barn och ungdomar under och efter skoltid. Många föräldrar lämnar och hämtar sina barn och det finns en avlämningslinga där det stundtals är höga trafikflöden. Vårstagatan har en gång- och cykelbana som är för smal. Många korsningspunkter.

Föreslagen åtgärd:

Eftersom det är många barn som vistas i området krävs förtydligande främst på Vårstagatan från Sockenvägen – infart ”avlämningslinga”. Relativt liten åtgärd, GC behöver förtydligas. Eventuellt hastighetsäkra GC-passage över Vårstagatan närmast Sockenvägen. En översyn av korsningspunkterna bör göras för att få en bra helhetslösning på platsen. Informationsinsatser för föräldrar som lämnar sina barn på avlämningslingan bör göras för att främja fler resor med gång och cykel till skolan.

ÅTGÄRD 16 - SKOGSSTIGEN



Nuläge:

Från Sockenvägen längs Skogsstigen saknas GC-väg mellan befintliga GC-vägar.

Föreslagen åtgärd:

Sammankoppla GC-banorna och/eller förstärk med vägmarkeringar för att skapa ett sammanhängande nät. Sträckan är inte högt prioriterad eftersom det är relativt små trafikmängder, men bör åtgärdas om arbeten i gatan utförs för att knyta ihop stråk.

ÅTGÄRD 17 - SOCKENVÄGEN



Nuläge:

Stora delar av Sockenvägen saknar GC-bana idag. Smal gata med många intressen som ska samspela. Busslinje trafikerar sträckan och det finns många utfarter från villor.

Föreslagen åtgärd:

GC-programmet föreslår att sträckan utreds och att lämpliga åtgärder görs utifrån trafikmängd och analyser.

ÅTGÄRD 18 – OLOF HÖGBERGSGATAN**Nuläge:**

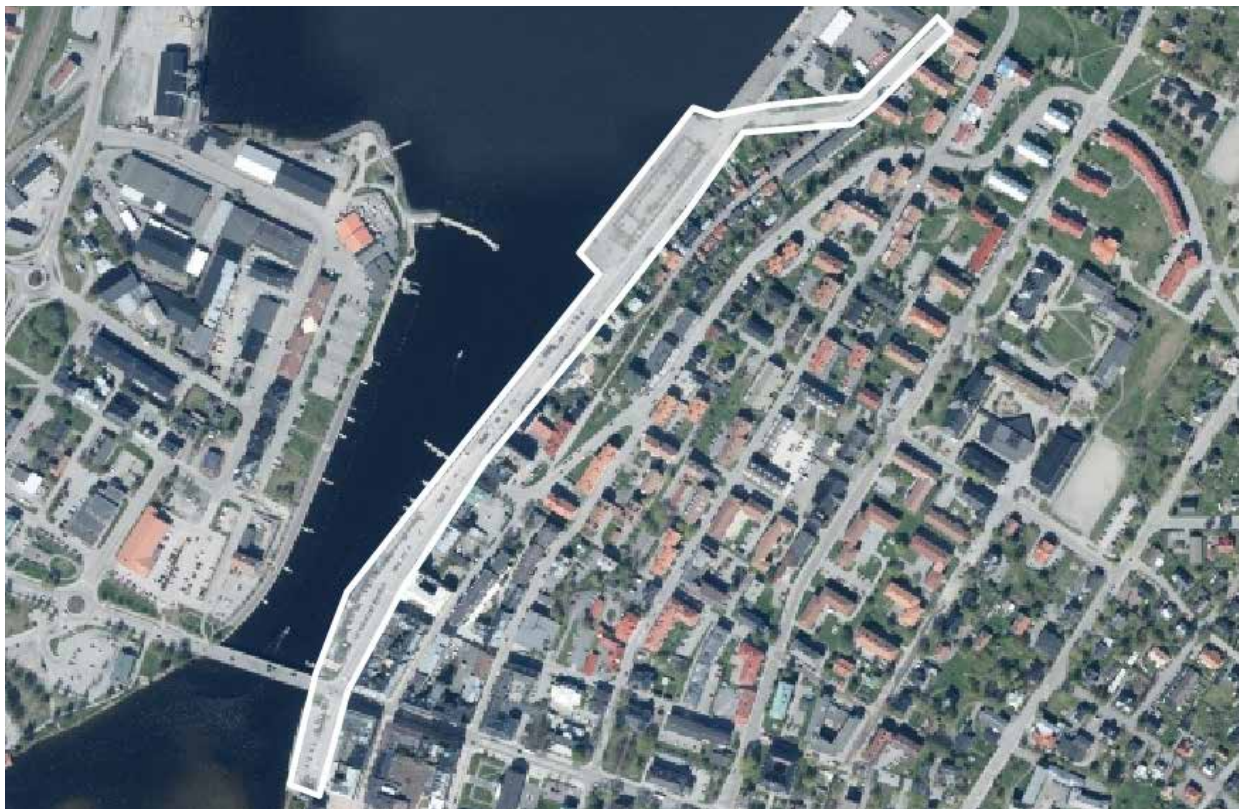
En otrygg trafikmiljö för oskyddade trafikanter där de leds under en järnvägsbro utan trottoar eller andra trafiksäkerhetsåtgärder.

Föreslagen åtgärd:

Förslagsvis en vägmarkering för att separera biltrafik från gående och cyklister. Belysning under järnvägsbron skulle också kunna öka den upplevda tryggheten.

Åtgärder Härnön

ÅTGÄRD 19 - SKEPPSBRON



Nuläge:

Skeppsbron är ett kajstråk utan tydlig och tillgänglig GC-väg. Trafikmiljön uppmanar till höga hastigheter för motortrafik. Ett planprogram håller på att tas fram för området Skeppsbron. I dialogen för planprogrammet har synpunkter framkommit på att trafikmiljön och beläggningen på gatorna är dålig och behöver åtgärdas. Befintliga trottoarer längs stråket är inte tillgängliga och gör att en stor del av kommunens invånare inte kan färdas längs sträckan. Utsprångskajen har rasrisk och inväntar politisk inriktning. Det finns planer på att göra Utsprångskajen tillgänglig för större kryssningsanlöp.

Föreslagen åtgärd:

En högt prioriterad åtgärd eftersom det är ett stråk som saknar GC-nät och är utpekat som huvudnät. Ett GC-stråk av huvudnätstandard ska utvecklas längs Skeppsbron. Stråket är brett och består till stora delar av hårdgjord mark för bilväg och parkering. Här gäller vid åtgärd prioriteringen; gång, cykel, kollektivtrafik och bil. Det bör utredas enkelriktade gång- och cykelbanor åt båda håll för att leda trafiken på ett säkert sätt längs sträckan. Tillkommer större båttrafik på Utsprångskajen ska enkelriktade gång- och cykelbanor anläggas för att säkerställa trafikmiljön för oskyddade trafikanter. Infrastrukturplaneringen bör åtgärdas samtidigt som åtgärder görs i områdets grönstruktur så att GC-stråken både blir funktionella, tillgängliga, gröna och upplevelserika.

ÅTGÄRD 20 – KORSNINGEN LÅNGGATAN/SKEPPSBRON



Nuläge:

Utfarten från Långgatan/korsningen Skeppsbron är mycket bred och otydlig. Ingen cykelbana finns och trottoarerna är mycket smala. Här samspelar parkeringar, gående, cyklister och biltrafik kring en yta med dålig sikt för alla trafikslagen.

Föreslagen åtgärd:

Åtgärd bör utredas för att förtydliga trafikmiljön och smala av ytan. Dessa ska samtidigt samspela med de åtgärder som krävs för att uppnå huvudnässtandard. Åtgärden kan med fördel vara en del av utvecklingen av grönstrukturen längs stråket, där till exempel lägre planteringar, ängsmark eller platser för bänkar och vila kan finnas på platsen.

ÅTGÄRD 21 – STRENGBERGSGATAN



Nuläge:

Strengbergsgatan som passerar under Tobaks är mycket smal där flera trafikslag möts och delar yta. Sträckan har många utfarter med dålig sikt.

Föreslagen åtgärd:

Gatan kan i GC-programmet inte utpekas som en del av GC-nätet på grund av det problematiska trafikläget men då det nyttjas frekvent av både gående och cyklister är det viktigt att utreda möjliga förbättringar.

ÅTGÄRD 22 – FISKAREGATAN



Nuläge:

Sträckan från Långgatan till Sälstens badplats saknar delvis separerad GC-bana. Belysning saknas närmst badplatsen.

Föreslagen åtgärd:

En högt prioriterad åtgärd eftersom det är ett stråk som saknar GC-bana och är utpekad som huvudnät. Gång- och cykelstråk av huvudnätstandard ska utvecklas längs Skeppsbron. Vid badplatsen kan standarden anpassas för att harmonisera med omkringliggande miljö men kravet på trygghet och tillgänglighet för gående och cyklister ska ändå uppfyllas.

ÅTGÄRD 23 – BRÄNNAVÄGEN (3 KORSNINGAR)



Nuläge:

Brännavägen i anslutning till Högslätten har tre problematiska korsningar.

Vid stora entrén in till Högslättens parkering finns ingen möjlighet för gående och cyklister att korsa Brännavägen på ett hastighetssäkrat sätt. Det finns en väldigt smal funktionsseparerad GC-bana inne på området.

GC-banan vid korsningen Brännavägen/Gamla Karlebyvägen är smal, har tvära svängar och skapar otydlighet för gående och cyklister.

Hela korsningen Kastellgatan/Brännavägen behöver ses över. Här sker ett sidbyte utan möjlighet för trygg överfart.

Föreslagen åtgärd:

Stråket bör utredas för att både uppnå huvudnätsstandard och öka säkerheten vid korsningspunkterna. Högt prioriterad eftersom det är utpekad huvudnät och det rör sig många barn i området.

ÅTGÄRD 24 – KASTELLGATAN



Nuläge:

På Kastellgatan vid Brännaskolan sker ett sidbyte i huvudnätet. Många sidbyten längs Kastellgatan generellt.

Föreslagen åtgärd:

Bör utredas för att både uppnå huvudnätetsstandard och öka säkerheten vid korsningspunkten. Se över om alla överfarterna verkligen är nödvändiga. Högt prioriterad åtgärd eftersom det är utpekat huvudnät och finns mycket barn i området på grund av gymnasiet och Brännaskolan.

ÅTGÄRD 25 – KORSNINGEN ERIKSBERGSGRÄND/KASTELLGATAN



Nuläge:

Korsningen Eriksbergsgården/Kastellgatan är brant samt har ett dåligt placerat vägmärke samt bom.

Föreslagen åtgärd:

Bör utredas för att både uppnå huvudnåtsstandard och öka säkerheten vid korsningspunkten. Ta bort vägmärke i GC-banan. Utred möjligheten att ta bort bom för att förbättra framkomlighet för gående och cyklister. Utred möjlighet för att hastighetssäkra bilvägen.

ÅTGÄRD 26 – ERIKSBERGSGRÄND



Nuläge:

Eriksbergsgården är försedd med GC-bana endast utmed halva sträckan, mellan Brunshusgatan och Kastellgatan.

Föreslagen åtgärd:

Sträckan bör länkas samman med GC-banan på Kastellgatan samt uppdatera hela sträckan till huvudnätsstandard. Dialog när åtgärd görs kan med fördel göras med elever på gymnasiet för att få in ett användarperspektiv på utformningen.

ÅTGÄRD 27 – BRUNNHUSGATAN



Nuläge:

Brunnhusgatan har ingen GC-bana från gymnasiet fram till rondellen mot Hovsgatan.

Föreslagen åtgärd:

Ska åtgärdas med gång- och cykelbana av huvudnätstandard för att skapa trygga skolvägar för gymnasieskolans elever. Den ska vara sammanhängande och knytas ihop med Eriksbergstränd och befintlig GC-väg mot Simhallen. GC-bana på bägge sidor av Brunnhusgatan mellan gymnasiet och Trädgårdsgatan är att föredra.

ÅTGÄRD 28 – NYBROGATAN/BRUNNSHUSGATAN**Nuläge:**

Problematisk korsning Nybrogatan/Brunnshusgatan. Smala GC-banor och höga trafikflöden.

Föreslagen åtgärd:

Korsningen Nybrogatan behöver hanteras och utredas för att skapa en trygg överfart för passerande gående och cyklister på Brunnshusgatan utan att för den delen begränsa framkomligheten för gång-, cykel- och motortrafik längs Nybrogatan. Det bör utredas om det är möjligt att låta cyklar få egna trafikljus för att förbättra flytet för cyklister som färdas längst huvudnätet.

ÅTGÄRD 29 – KASTELLGATAN/NYBROGATAN



Nuläge:

Korsningen Kastellgatan/Nybrogatan är problematisk ur flera perspektiv. Många trafikslag ska samspela i denna korsning. Våldigt otydlig vad bilar och cyklister ska och får göra. Korsningen är bred och mycket information i form av vägvisningar, skyltar och annat som för att det är en svårnavigerbar miljö.

Föreslagen åtgärd:

Korsningen behöver utformas för att på ett lämpligt sätt hantera mötet mellan gång-, cykel- och motortrafik för de som vill fortsätta ner för Nybrogatan.

ÅTGÄRD 30 – KORSNINGEN NYBRON



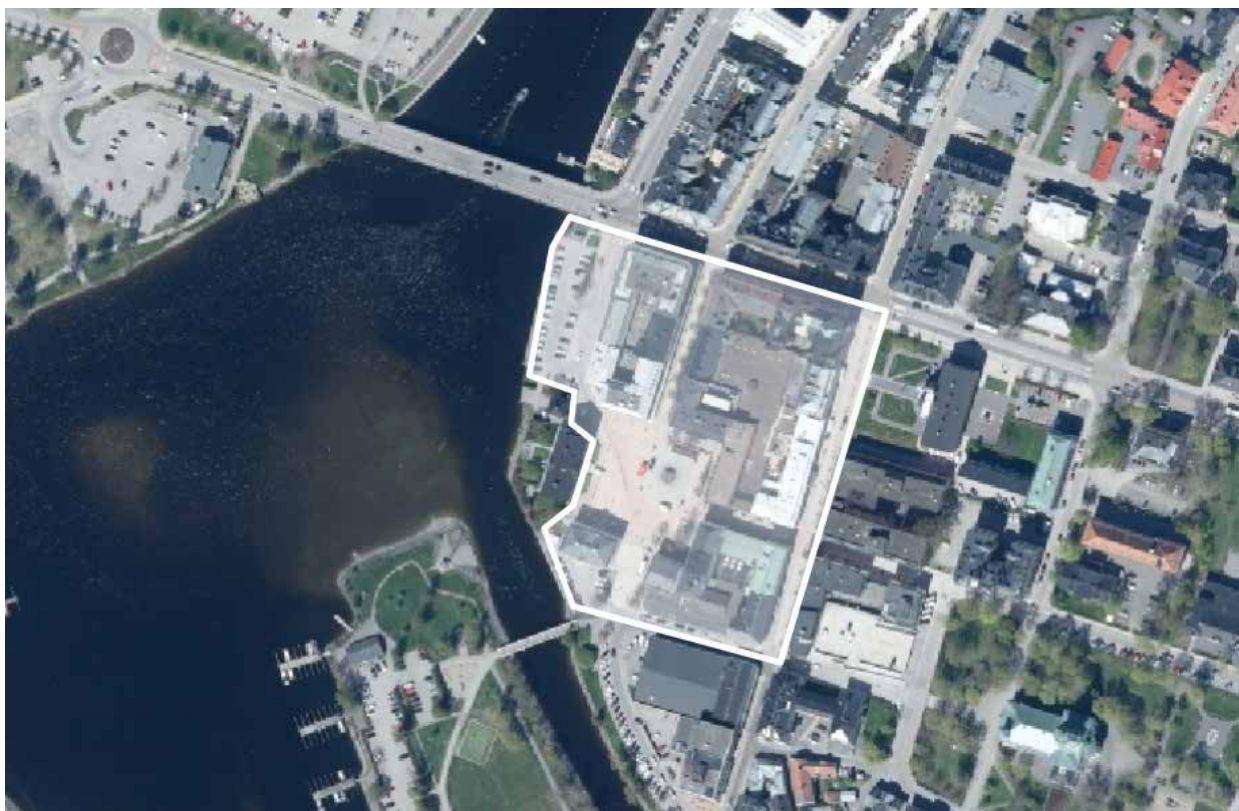
Nuläge:

Nybrogatan och korsningen Nybron har en problematisk trafiksituation som är under pågående utredning i Nybrogatan-projektet. Trafiken kör enligt hastighet oftast men det är brant terräng och mycket trafik vilket gör stråket otryggt.

Föreslagen åtgärd:

Sträckan ska utvecklas med huvudnätstandard om än av enklare slag, exempelvis fält snarare än upphöjd cykelbana. Vid korsningen vid Nybron föreslås GC i båda riktningar för att hantera större flöden av trafik. Vid ett byte av Nybron behöver gång- och cykelperspektivet särskilt beaktas eftersom det är en av Härnösands infarter.

ÅTGÄRD 31 – CENTRUMKÄRNAN



Nuläge:

I centrumkärnan samexisterar idag många trafikslag med otydliga riktlinjer för vad som gäller. Här finns uteserveringar, butiker, restauranger, leveranstrafik, marknadsplatser samt utrymme för demonstrationer och evenemang.

Föreslagen åtgärd:

Inom centrumkärnan ska gående ges högsta prioritet i enlighet med trafikprogrammets riktlinjer. Det krävs åtgärder för att verka för detta. Varutransporter och färdtjänst behöver ta sig fram inom området men då på gåendes villkor. Önskvärt är att leveranser sker på särskilda tider och/eller med mindre fordon.

Inom centrumkärnan bör initiativ om sommargåtor och andra främjande insatser för gåendes tillgänglighet i centrum uppmuntras. Riktlinjer för motorfordon bör utredas och genomföras.

ÅTGÄRD 32 – STORGATAN – VÄSTRA KYRKO GATAN – ÖSTRA KANALGATAN**Nuläge:**

I området som innefattar Storgatan – Västra Kyrkogatan – Östra Kanalgatan är trafiksituationen problematisk. Smala gator där parkeringar, biltrafik, busslinje, gående och cyklister ska samsas om utrymmet.

Föreslagen åtgärd:

Hela området behöver utredas med hänsyn till alla trafikslagen. Gatumiljön behöver göras om så att den bättre överensstämmer med den prioritering som gäller i centrum, gång och cykelns framkomlighet före bussens och bilens. Den större korsningen vid Kanalbron behöver förbättras för gående och cyklister när det gäller framkomlighet och företräde i huvudnätsstandard.

ÅTGÄRD 33 – KANALUDDEN



Nuläge:

Cykelvägen leder idag in cyklister på parkeringsytan från Kanaluddens parkområde.

Föreslagen åtgärd:

Färdigställa planerad sträckning på nedsidan av parkeringsytan där det redan finns riktad belysning från tidigare planer om GC-bana där. Då sträckan leds genom parkyta ställs inte lika höga krav trots att det utpekats som huvudnät - utformning ska anpassas efter omkringliggande miljö utan att kompromissa med säkerhet och trygghet.

ÅTGÄRD 34 – BRÄNNAVÄGEN



Nuläge:

Det saknas idag cykelbana längs Brännavägen mellan Solumsvägen och Gånsviksvägen. Det finns en smal trottoar för gående.

Föreslagen åtgärd:

Gång och cykelväg av huvudnätstandard ska utvecklas efter Brännavägen för att ansluta mot befintlig gång- och cykelbana. Högt prioriterad åtgärd.

Förslagsvis bör GC-banan placeras på Brännavägens norra sida, mot parkområdet vid Landsarkivet på grund av radhusbebyggelsen och utfarterna på södra sidan. Det innebär en ny GC-överfart som möter befintlig GC-bana som sträcker sig mot vägtunneln under Solumsvägen.

ÅTGÄRD 35 – KORSNINGEN BRÄNNÄVÄGEN/GÅNSVIKSVÄGEN



Nuläge:

Detta är en otydlig korsning för gående och cyklister både vad gäller sträckning, skyltning och vägmarkering.

Föreslagen åtgärd:

I korsningen ska förtydligande åtgärder genomföras samt knyta ihop befintliga och nya GC-banor med varandra.

ÅTGÄRD 36 – GÅNSVIKSVÄGEN



Nuläge:

På denna sträcka längs Gånsviksvägen saknas idag GC-bana där det är utpekat som huvudnät. Sträckan är en viktig länk mot Härnösand Hästport Arena och Smitingen där barn och unga färdas. Vägen är kommunal fram till korsningen Eriksdalsgatan och Gånsviksvägen och blir därefter statlig. Utveckling av Gånsviksvägen fortsättningsvis behöver ske i samverkan med Trafikverket. Sträckan har utretts av Trafikverket och Härnösands kommun i en åtgärdsvalsstudie

Föreslagen åtgärd:

Sträckan ska utvecklas med huvudnätstandard. Eftersom det är höga hastigheter längs sträckan och det finns en målpunkt som många barn tar sig till, ridskolan, längs sträckan kan det behövas ytterligare utrymme och åtgärder för att GC-banan ska upplevas trygg.

ÅTGÄRD 37 – TJÄDERVÄGEN/KACKELABACKEN



Nuläge:

En sträcka som idag används som genväg/stig mellan Tjädervägen och Kackelabacken.

Föreslagen åtgärd:

Enklare anslutning anläggs för att knyta ihop sekundära gång- och cykelnätet från Tjädervägen till Kackelabacken. Inte högt prioriterad men kan göras i samband med andra gatu- eller anläggningsarbeten.

ÅTGÄRD 38 – SOLUMSVÄGEN



Nuläge:

Vältrafikerad vägsträckning som saknar GC-bana idag. Flertalet önskemål om GC-bana efter denna sträckning har framkommit under dialogen i samband med framtagandet av GC-programmet samt i tidigare dialoger inom kommunen. Vägen är kommunal fram till avfarten mot Vårdkasen och blir därefter statlig, därför behöver utveckling av stråket ske i samverkan med Trafikverket och Regionen. Sträckan mot Solumshamn har utretts av Trafikverket och Härnösands kommun i en åtgärdsvalsstudie.

Föreslagen åtgärd:

Anlägga GC-bana längs sträckan med sekundärnårsstandard med hänsyn till fortsatt sträckning på statlig väg.

ÅTGÄRD 39 – STENHAMMARSVÄGEN



Nuläge:

Infarten till Stenhammarsvägen från Solumsvägen saknar GC-bana. Separerad GC finns längre upp på Stenhammarsvägen och kan anslutas.

Föreslagen åtgärd:

Koppla samman GC längs Stenhammarsvägen.

ÅTGÄRD 40 – KATTASTRAND



Nuläge:

Finns endast GC-bana fram till Bryggaren strand. Resterande stråk är i ett industri- och verksamhetsområde som är under omvandling. Det finns tidiga planer på bostadsutveckling i området. Det är ett vackert havsnära stråk där det finns stor potential att lyfta fram rekreationsvärden och koppla samman stadens stränder.

Föreslagen åtgärd:

Vid ombyggnation av Kattastrand mot bostadsbebyggelse ska gång- och cykelnät av sekundärnårsstandard möjliggöra för passage till Södersundsvägen.

ÅTGÄRD 41 – KYRKOGRÅDSVÄGEN



Nuläge:

Från Solumsvägen ner mot Kyrkogårdsvägen finns en separerad GC-bana men väl på Kyrkogårdsvägen saknas tydlighet kring hur cyklister ska fortsätta sin resa.

Föreslagen åtgärd:

Överfart och anslutning behöver utredas på lång sikt. Framför allt vid utveckling av bostadsområden bortom kyrkogården, längs med Södra sundet.

Checklista

Följande checklista är tänkt att kunna appliceras på riktlinjerna för huvudnätet och ska användas för att säkerställa att gång- och cykelprogrammets strategier efterföljts i genomförda projekt. Kolla gärna igenom checklistan innan projektet påbörjas för att få kunskap om, följa upp och se till att gång- och cykelstråket uppfyller checklistan. Valda delar eller hela checklistan kan kryssas i beroende på projektets omfattning.

För hela stråket	Ja	Nej	Ej aktuellt
Är bredderna tillräckliga för gång- och cykelbana/-fält?			
Är stråket sammanhållet och gent?			
Har stråket god orienterbarhet och känns logiskt?			
Är stråket utpekade och vägvisade?			
Har stråket jämn beläggning?			
Är linjeföringen så rak som möjligt för cykel?			
Är kurvor tilltagna och säkerhetsmarginalerna tillräckliga?			
Är separeringen mot gående utförd på lämpligt sätt utifrån omkringliggande trafikmiljö?			
Har åtgärder vidtagits för att begränsa motorfordonstrafikens hastighet i eventuella konfliktpunkter eller korsningar?			
Finns det fasta hinder som till exempel skyltar, stolpar, bommar eller träd på eller i direkt anslutning till gång- och cykelbanan?			
Har trafikflödena mätts? Om "Nej" överväg behovet.			
Är det tydligt markerat där cykelbanan slutar och övergår i blandtrafik? På sträcka ska övergång göras innan eventuell korsning.			
Om blandtrafik – är det få motorfordon och låga hastigheter?			

Korsning	Ja	Nej	Ej aktuellt
Är det logiskt och begripligt hur man ska cykla i korsningen?			
Tas cyklisterna om hand genom korsningen, d.v.s. finns det fungerande anslutningar mot tvärgator, korsande cykelstråk och viktiga målpunkter från alla håll och riktningar?			
Finns rimlig vänstersvängsmöjlighet i korsningarna?			
Är avslut och start av bana utformade för bekväm och säker körning?			
Om huvudnät - är stråket prioriterat på så sätt att trafik ska väja för de cyklade?			
Är hastigheten på korsande motortrafik låg?			
Finns acceptabla siktvinklar utan skrymmande föremål i vägen (reklamtaflor, vägmärken osv.)?			

Trafksignal – vägmärken	Ja	Nej	Ej aktuellt
Finns stopplinje där cyklisterna har egen signal?			
Finns erforderliga Lokala trafikföreskrifter där det klart framgår vilka väjningsregler som gäller?			
Är skyltningen i överensstämmelse med Lokala trafikföreskrifter			
Har antalet vägmärken och antalet vägmärkesstolpar minimerats?			
Är minsta säkerhetsavstånd till vägmärkesstolparna tillräckligt?			
Är vägmärkesstolpar och dylikt som sätts inom säkerhetsavståndet försedda med kontrastmaterial, t.ex. stolprör?			
Har markerat övergångsställe även över cykelbanan undvikits?			
Finns tillräckligt med cykelsymboler, pilar och gångsymboler på strategiska platser?			
Är cykelvägvisningen riktig och fullständig?			
Finns tillräckligt stort utrymme för cyklister som väntar vid trafiksignal så att de inte stoppar korsande cyklister eller fotgängare?			

Övrigt	Ja	Nej	Ej aktuellt
Finns goda parkeringsmöjligheter vid målpunkter?			
Är stråket belyst?			
Fungerar stråket dygnet runt och året om?			
Är stråket i en behaglig och trygg miljö?			
Går det på ett enkelt sätt att nå cykelparkeringar? Är t.ex kantstenen nedsänkt?			
Har det genomförts informationsdialog med berörda aktörer, exempelvis näringsliv, föreningar, skolor, boende eller verksamheter i anslutning till att en gång- och cykelbana byggs om?			



Härnösands
kommun