

Tryggt, tillgängligt och trafiksäkert

Program för gång- och cykelstaden Finspång

PROGRAM FÖR GÅNG- OCH CYKELSTADEN FINSPÅNG

Tryggt, tillgängligt och trafiksäkert

Finspångs Kommun
612 80 Finspång
Telefon 0122-85 000 • Fax 0122-85 033
E-post: post@kommun.finspong.se
Internet: www.finspong.se

Innehåll

Sammanfattning	1	Barn och ungdomar i	
Inledning	2	Finspångstrafik	11
Finspång	2	Tryggt, tillgängligt och	
Vision	2	trafiksäkert	12
Karaktär	2	Tryggt i Finspång	12
Syfte och mål	3	Tillgängligt i Finspång	13
Metod	3	Trafiksäkert i Finspång	14
Avgränsning	3	Tryggt, tillgängligt och	
Landsbygd	3	trafiksäkert på kort sikt	16
Dokument som ligger till grund för		Tryggt, tillgängligt och	
gc- utvecklingen	4	trafiksäkert på lång sikt	17
Teoretisk information	5	Ansvarsfördelning	19
Trygghet	5	Inriktning	19
Tillgänglighet	5	Utförande	19
Trafiksäkerhet	6	Uppföljning	19
Nät	7	Referenser	20
Stråk	8	Bilagor	21
Definitioner	9	Bilaga 1	21
Nulägesbeskrivning	10	Bilaga 2	22
GC- nätet	10	Bilaga 3	23
Målpunkter	10	Bilaga 4	24
Drift och underhåll	11	Bilaga 5	25

Sammanfattning

Tryggt, tillgängligt och trafiksäkert blir ledorden för kommunens nät av gång och cykelvägar. Det är gentemot dessa begrepp kvaliteten på kommunens gång och cykelvägsnät ska analyseras. Detta för att gång och cykelvägar är mer än en renodlad fysisk infrastrukturell fråga. För gång- och cykeltrafikanter är trygghet, tillgänglighet och trafiksäkerhet huvudsakliga faktorer som inverkar vid val av transport.

Resultatet från utredningen om GC-nätet visade att rent infrastrukturellt så har Finspång ett någorlunda väl utbyggt nät, men för att öka antalet gång- och cykeltrafikanter och minska antalet korta bilresor i kommunen bör GC-nätet mer strategiskt förhålla sig till trygghet, tillgänglighet och trafiksäkerhet.

Särskilt tydligt i utredningen var otryggheten och trafikfarligheten längs med de större vägarna Bergslagsvägen och Östermalmsvägen. Att dessa ger upphov till otrygghet i trafiken, är enligt olycksfrekvensen inte helt obefogat. Båda vägarna är de vanligaste olycksplatserna för gång- och cykeltrafikanter i Finspångs kommun. Att komma till rätta med upplevelsen av otrygghet och att trafiksäkra dessa vägar är därför en viktig fråga för Finspång.

Ytterligare en stor och viktig fråga är att öka, anpassa och systematisera passager över vägbanor. Många olyckor sker vid just passage över väg och som vid de stora vägarna är också övergångar ett vanligt otrygghetsmoment för gång- och cykeltrafikanten.

I slutet av programmet redovisas förslag till hur kommunen i framtiden kan utveckla gc- nätet. Dessa är kategoriserade efter förslag på kort och lång sikt.

Inledning

Finspångs kommun lade 1973 grunden för det nuvarande gång- och cykeltrafiksystemet. Därefter har utbyggnaden av kommunens gång- och cykelvägar skett gradvis. Behovet av en inventering och utveckling av kommunens gång- och cykelvägsnät (GC- nät) har gjort sig tydlig både politiskt och bland kommunens medborgare. Intentionen är att denna översyn ska åstadkomma en strategisk utbyggnad och utveckling av kommunens gång- och cykelvägar. Detta för att få till ett ökat gång- och cykelresande i Finspångs kommun.

Finspång

Vision

Finspång är en attraktiv kommun i en spännande region, där vi skapar utveckling och livskvalitet genom samverkan, öppenhet och nytänkande.

Den övergripande visionen för kommunen är som synes ovan allomfattande men den har också brutits ned och konkretiserats i mer områdesinriktade visioner och strategier. I kommunens remissförslag till trafikstrategi² tydliggörs till exempel både visioner och strategier för gång- och cykeltrafiken inom kommunen. Finspångs kommun är där tydlig med visionen om att fler kommuninvånare skall välj färdssätten gång och cykling framför bilande och vill på det sättet minska antalet korta bilresor och samtidigt reducera antalet trafikolyckor. Visionen beskriver Finspång 2025 som en kommun där ett gent, finmaskigt och säkert GC- nät resulterat i en kraftig utveckling av cykeltrafiken.

Karaktär

Finspångs tätort och flera av dess omgivande orter präglas starkt av traditioner som bruksorter. Även om verksamheterna och dess utformning har förändras över tid finns många av de gamla byggnaderna kvar. I Finspångs kommun ligger stor del av industrin i tätortens centrum och det finns andra kvarvarande bruksanor i form av kulturmiljöer, parker och platser. Industrin i centrum omgiven av sjöar och järnvägsspår innebär många möjligheter för ortsbor och näringsliv men kan för gång- och cykeltrafikanter istället få funktionen av barriärer svåra att ta sig förbi.

I Finspångs kommun är trafiken viktig. Många transporter rör sig till och från industrierna i kommunen men också genom orten längs med riksväg 51. Pendlingen till och från Finspång är av särskild betydelse, år 2006 pendlade 2331 personer in till Finspång och 1900 personer pendlade ut. Störst inpendling kommer från Norrköping, men den geografiska spridningen är relativt omfattande. Positivt för kommunen är att

¹ Finspångs kommun, *Strategisk plan 2008-2010*.

² Finspångs kommun, *Trafik för en attraktiv kommun*, Remissförslag 2008-01-23.

inpendlingen överstiger utpendlingen. Med en så pass omfattande pendling är goda pendlingsförhållanden en förutsättning.

Syfte och mål

Med syfte att minska behovet av bil- och kollektivresor och utveckla Finspång med omnejd till gång- och cykelorter är målet med programmet att förbättra tillgänglighet, trygghet och trafiksäkerhet inom kommunen. Eventuella luckor eller brister ska justeras. Med ett mer sammansatt och tydligt gc-nät får Finspångs kommun förutsättningarna för att bli en tillgänglig, trygg och trafiksäker gång- och cykelstad.

Metod

Till grund för programmet ligger en utredning av gång- och cykelvägsnätet i Finspång. Utredningen har efter sammanställning av remissvar omvandlats till detta program.

Med en inventering som grund har en analys av Finspångs kommuns befintliga gc-vägar genomförts. Inventeringen bestod av att söka reda på var gc- vägarnas lokalisering, form, skyltning och dess anknnytning till nätet, belysning och omgivningar. Gc-nätet har därefter applicerats på karta tillsammans med målpunkter och belysning för att urskilja huvudstråk, flöde och funktion i relation till målen om trygghet, tillgänglighet och trafiksäkerhet. Dessa mål har varit grundläggande för de förslag som utredningen presenterar och även vid beredningen av motioner och medborgarförslag inom ämnet.

Avgränsning

Det intressanta för programmet är gc- standarden i relation till trygghet, trafiksäkerhet och tillgänglighet för boende och användare av Finspångs tätort. Vidare har utredningen också inriktat sig på att lyfta fram ett antal förslag i form av strategier för det fortsatta arbetet mot en gång- och cykelstad. Sakfrågor som var och hur har undvikits till förmån för vad-frågor. Vad Finspångs kommun vill ha för slags gc- nät har varit det aktuella för utredningen.

Ett nät- perspektiv har varit styrande och sammankopplingarna har stått i centrum. Detta har varit mest angeläget för att möta visionen om att minska de korta bilresorna. Därför har också det geografiska upptagningsområdet främst koncentrerats till Finspångs centralort.

Landsbygd

Programmet innefattar inte egentligen landsbygden då det inte i första hand är genom utbyggda gc- nät på landsbygden som kommunen kan minska de korta bilresorna. Att boende och användare av landsbygden upplever trafik tillvaron som trygg, tillgänglig och trafiksäker är emellertid en fråga av vikt även om den bör behandlas på annat sätt gc- utbyggnaden i staden. Det är inte realistiskt att uppnå ett gc- nät av samma omfattning som stadens.

Vid planering och prioritering av gc- utbyggnaden på landsbygden bör relationen till mer lokala målpunkter vara styrande likväl stråkplaneringen snarare än nätplanering.

De orter som ligger längs med R 51 har en otrygg trafiksituation idag och prioriteras därför i gc- utveckling på landsbygden.

Dokument som ligger till grund för gc- utvecklingen Att kommunens barn och ungdomar kan röra sig säkert i trafiken är en prioriterad fråga för Finspångs kommun. Vägverkets undersökning *Barns och ungdomars tillgänglighet* □undersökning i Finspångs tätort (2004) kommer därför att statuera exempel vad gäller barn och ungdomars trafiksituation inom kommunen idag. Eftersom också barn och ungdomar aktivt medverkade i studien genom enkäter och djupintervjuer vilar gc- utredningen på en god grund präglad av barnperspektiv.

Under 2006 uppdrogs Vägverket ytterligare en undersökning inom Finspångs kommun som resulterade i utredningen *Trafik för en attraktiv kommun* □underlag för trafikstrategi. Att ta del av och använda resultat från utredningen har varit högst väsentligt för att undvika ett dubbelarbete inom området då många delar av utredningens beröringspunkter redan utförts, bland annat en kartläggning av kommuninvånarnas mest använda målpunkter och utvecklingsförslag på GC-nätet och dess knutpunkter.

Också den kommunstrategiska anknytningen är högst väsentlig inför det fortsatta arbetet med utvecklingen av GC-nätet. Därför har utredningen knutit an till det pågående arbetet med kommunens *Trafikstrategi*.

Utöver den kommunala anknytningen har utredningen också styrts av den nationella strategin för en ökad och säker cykeltrafik från Vägverket (2000), *Mer cykeltrafik på säkrare vägar*. Strategin omfattar perioden 2002-2011 och riktar sig både till Vägverkets egen verksamhet men också till Sveriges kommuner. Cykelstrategins uppkomst grundar sig i dåvarande regering och riksdags vilja att utöka cyklandet i mer trafiksäkra former till förmån för både miljö och folkhälsa.

Teoretisk information

Trygghet

Många väljer idag bort att gå eller cykla på grund av att det upplevs otryggt. Trygghet är ett komplext begrepp kopplat till subjektiva upplevelser. Vad som uppfattas som tryggt för den ene kan vara orsak till otrygghet för den andre. Självpupfattning om makt, kompetens och kontroll är betydande faktorer för hur trygg man upplever sig vara.³ Kvinnor upplever till exempel i allmänhet större otrygghet än män på transportrelaterade platser trots att det i realiteten är fler män än kvinnor som utsetts för våld. Otrygghet kan också handla om en ovisshet om resans förfarande och kan bland annat relateras till personer med funktionsnedsättningar. Föräldrars otrygghet gäller ofta både barnens och andra trafikanters uppmärksamhet men även oro för överfall. Barn känner ofta otrygghet vid hårt trafikerade gator, höga hastigheter och för bilar som inte stannar vid övergångsställen.

Gång- och cykelresenärer som kan överblicka det område de färdas i har möjlighet att upptäcka eventuella faror längs med stråket och kan då vid obehagligheter välja en annan riktning. Belysta, öppna ytor med en livfull karaktär är ur trygghetsaspekter därför optimala. Den motsatta typen av GC-stråk med högt buskage, dåligt underhållna byggnader som är ensligt belägna ger ofta en direkt upplevelse av otrygghet.

Belysning är inte i sig en lösning för trygghet vid mörka stråk. Utformningen av belysningen har betydelse för trygghetsfaktorn. Styrka, färgtemperatur och placering inverkar belysningen på GC-stråket. Det behöver heller inte alltid vara just GC-stråket som skall belysas, det kan också vara lummiga omgivningar som tryggas med rätt ljussättning.

Med ett regelbundet underhåll av GC-stråken minskar risken för vandalism och slitage och signalerar samtidigt trygghet och användbarhet.

Möjligheter

Alternativa vägar, överblickbarhet, närhet till människor och bebyggelse, belysning, skötsel och underhåll, grönstruktur, trygg cykelparkering, behagligt avstånd från motortrafik, tygliga övergångs passager som anpassar vägen efter gångaren

Tillgänglighet

Samhällsstrukturen får effekter på tillgängligheten inom kommunen. Till exempel motverkar externa köpcenter den allmänna tillgängligheten genom att öka bilberoendet. I en bilanpassad struktur har inte heller dagens barn samma möjligheter som tidigare barngenerationer att förflytta sig på egen hand i närområdet. Eftersom det idag finns flera grupper med begränsad

³ Banverket, Boverket, Vägverket och Sveriges Kommuner, *Trafik för en attraktiv stad*, (Stockholm, 2004).

tillgång till transportnätet blir Finspångs kommun både tillgängligare och mer jämställt med ett välfungerande GC-nät.

I *Trafik för en attraktiv stad* föreslås följande definition av tillgänglighet:

”Den lätthet med vilken medborgare, näringsliv och offentliga organisationer kan nå det utbud och de aktiviteter som de har behov av i samhället.”⁴

Lättheten kan ställas i relation till den ansträngning som förflyttningen orsakar, möjligheter till förflyttningen, kostnad, tid osv.

Möjligheter

Gent och finmaskigt GC-nät, förbindelser till målpunkter, rikt utbud av markerade övergångar utmed hårt trafikerade gator, belysning, närhet till annan trafik och bebyggelse, drift och underhåll även vintertid, cykelparkeringar, vägvisning och låga hastigheter för bilar vid blandtrafik

Trafiksäkerhet

”Den enskilda människan är ansvarig för att följa lagar och bestämmelser, medan systemutformarna ska se till att hela systemet är säkert.”⁵

Så säger lagarna om den enskilda människans och kommunens ansvar i och för trafiksäkerhet. Gång- och cykelresenärer är utsatta grupper i trafiken men med en säker trafikmiljö kan både minska olyckorna och verka för ett ökat gång- och cykelresande.

Huvudsakligen är det kommunen ansvarar för att trafikmiljön i kommunen är trafiksäker. Eftersom barnen inte bedöms vara fullt trafikmogna förrän vid femton års ålder är det av särskild vikt att barnens skolvägar är trygga och säkra. Därför bör barnens trafikmiljö i första hand diskuteras utifrån skolvägen. Ur olycksbakgrund finns det inget som talar för att barn har en alarmerande väg till skolan, men återigen är upplevelsen den styrande faktorn. Upplever barnen eller föräldrarna att vägen är otrygg faller valet ofta på bilen och resulterar i ökad biltrafik, belastningar på miljön och sämre kondition.

Eftersom gång- och cykeltrafikanter är beroende av både egna muskelkrafter och energi är känsligheten för omvägar stor. Om GC-banan inte motsvarar flödet är riskerna stora att GC-trafikanterna ger sig ut i motortrafikerade gator utan särskilda anpassningar för gc- trafik.

Vid oövervakade gång- och cykelpassager skapar osäkerhet farliga situationer. Därför bör tydlig information om vilka regler som gäller finnas

⁴ Banverket, Boverket, Vägverket och Sveriges Kommuner, *Trafik för en attraktiv stad*, (Stockholm, 2004), s. 45.

⁵ Banverket, Boverket, Vägverket och Sveriges Kommuner, *Trafik för en attraktiv stad*, (Stockholm, 2004), s. 80.

tillgänglig för både bilist och gc- trafikant. Om biltrafiken skall lämna företräde är det viktigt att det så framgår av skyltning. Andra åtgärder för att öka möjligheten för kommunikation mellan bilist, gående och cyklister kan vara att klippa ner växtlighet, skapa farthinder för bilister samt grindar för cyklister.

Allra störst effekt på trafiksäkerheten har separering av oskyddade trafikanter från biltrafik och sänkta hastighet till 30 km/h vid blandtrafik.

Möjligheter

Hastigheter, GC-banor, gena banor, sikt, skyltning, gupp, avsmalning av körbanan, upphöjda övergångsställen/ överfarter, belysning och underhåll.

Nät

Att GC-stråken är gena, sammanhängande och säkra är förutsättningar för att komma till stånd med en väl utvecklad gång- och cykeltrafik. Ofta är GC-stråkens infrastruktur bristfällig. Det krävs kontinuitet, orienterbarhet och flexibilitet. Åtgärder i befintlig infrastruktur men också en utveckling av vägvisning, cykelparkering, drift och underhåll samt vad som i trafikplaneringssammanhang benämns som Hela resan.

Hela resan innefattar den förflyttning, kunskapsinhämtning, service och planering som pågår före och under resan. Planeringen av GC-nätet utgår då från ett dörr- till dörr resande och inkluderar också kollektiva transportslag. Att GC-vägarna följer flödet mot målpunkter är en del av resan, att det på bytesplatser finns säkra parkeringar är en annan. Bytet mellan trafikslagen är ofta det mest bristfälliga i kedjan. Vidare skall resan vara bekväm, enkel, trygg och bekräfta det behov som finns.

Vikten av drift och underhåll av GC-nätet kan inte nog betonas. Nybyggnationer och investeringar förbättrar nätet. Underhållet har stor betydelse för ett tryggt, säkert och fortsatt cyklande eller gående. Särskilt cyklister väljer ofta bort ett dåligt underhållet trafiksystem och använder istället den bättre underhållna och mer trafikfarliga körbanan. Undersökningar som gjorts har visat att cyklisten främst vill att cykelbanan ska tillåta snabba och smidiga förflyttningar.⁶ Beläggningen bör vara jämn, halkfri och utan sprickor eller håligheter.

För barn, äldre och funktionshindrade är det lokala nätet det som används oftast. Det är därför viktigt att insatser inte enbart inskränks till det större huvudnätet.

Möjligheter

Vägvisare, cykelparkering - i synnerhet vid bytesplaser, målpunktstyrt GC-nät, hela resan.

⁶ Vägverket, 2000:8, *Nationell strategi för ökad och säker cykeltrafik*.

Stråk

I ett GC- nät skall det finnas två slags stråk; huvudstråk och lokala stråk. Huvudstråken binder samman stadsdelarna med kommunens centrum och skall vara utformade så att det lätt går att ta sig fram till målpunkter. Det är passande att ordna det så att huvudstråken är användbara både under dag- och nattetid. De lokala stråken skall mer vara anpassade efter bostadsområdet och garanterar inte på samma sätt en lika hög framkomlighet som huvudstråken.

Definitioner

Definitionerna av de begrepp som används vid utredningen av GC-vägar är hämtade från Vägverket och till viss del anpassat efter annat material:

GC- väg

En cykelbana med fritt liggande eller med minst 3 meters skyddszon mot körbana

Cykelbana

En väg, eller del av väg, som är avsedd för cykeltrafik och trafik med moped klass II.

Cykelfält

Ett särskilt körfält som med vägmarkeringar anvisat cyklister och förare av mopedklass II. Cykelfält kan anläggas om den skyltade hastigheten är lika med eller lägre än 50 km/h.

Blandtrafik

Gata som används av både gång- och cykeltrafik och olika slag av biltrafik. Ofta finns gångbanor utmed blandtrafik- gatorna, medan cyklister är hänvisade till körbanan. Cykling i blandtrafik bör endast ske i 30-zoner och på andra gator där hastigheten är 30 km/h eller lägre.

Cykelpassage

Del av väg som är till för att korsa vägbanan för motorfordonstrafik.

Skyddsremsa

Område mellan cykelbana eller cykelfält och intilliggande körfält för motorfordonstrafik.

Gång- och cykelstråk

Gång- och cykellänkar, en eller flera, sammansatta i ett nätverk.

Nulägesbeskrivning

GC- nätet

I dagsläget har inte stråken tilldelats någon särskild status i egentlig mening även om de praktiskt och infrastrukturmässigt redan i viss mening har en status i form av lokala stråk eller huvudstråk. Nätets struktur utgår från centrum varifrån huvudstråken strålar både till öster och till väster. I Östra Finspång löper tre huvudstråk mellan centrum och ytterområdena via Östermalmsvägen, Norra Storängsvägen och Norrköpings- Hårstorpsvägen. Det finns också ett större lokalt stråk parallellt med Östermalmsvägen mellan Villavägen och Grosvad, som leder till Grosvadsområdet. I Hårstorpsområdet finns det många GC- förbindelser och möjligheter till alternativa vägar, men där det gena inte alltid är självklart. Kring de fyra skolorna i området är finmaskigheten relativt god. En trolig förklaring till luckor i nätet är att lokala trafikförhållanden bedömts brukbara för blandtrafik. Östra Finspång är GC-anslutet till Lotorp och det finns intentioner från Vägverket att samverka kring en utbyggnad mot Kolstad. Barn boende i Butbro går i skola i Lotorp, varemellan det inte finns heltäckande gc- anslutning.

I västra Finspång löper huvudstråken längs med Bergslagsvägen och Linköpingsvägen med flertalet stråk däremellan. Också i denna del finns både mindre och större luckor mellan stråken. Till två av de tre skolorna i området löper stråk ända fram. Det finns dock ingen GC- väg ända fram till skolan i Viggestorp, där slutar istället samtliga GC- vägar en bit ifrån skolan. Mot Falla finns det GC- anslutning under en del av sträckan från Finspång, dock inte längs med hela vägen.

Större delen av GC-nätet är asfalterat men det finns några avsnitt där beläggningen är av grus. Samma sak vad gäller belysning, huvuddelen av nätet är belyst dock är några få stråk fortfarande obelysta. Både beläggning och belysning finns nu kartlagt i kommunens kartprogram.

Målpunkter

Målpunkter i Finspång är framförallt kopplade till skola, arbete, fritid, sjukvård och resor inom och från Finspångs tätort. Genom att identifiera målpunkter kan ett GC-behov urskiljas. Matchningen mellan GC-stråk och målpunkter visade att dagens GC-vägar överlag överensstämmer med de framtagna målpunkterna. Det finns ofta flera alternativa vägar vilket är viktigt ur framförallt trygghets- och tillgänglighetsperspektiv.

I Finspångs kommun arbetar flest personer inom industri, vård, skola och omsorg. Lasarettet, skolor, försäkringskassan, särskilda boenden och industriområden är således några viktiga arbetsplats- målpunkter. Fritids- målpunkter är svårare att fastställa utan vidare undersökningar men grosvadsområdet, badplatser, centrum, bruksparken, ridhuset och Viberga köpcenter bör uppskattningsvis betraktas som viktiga målpunkter för fritid och rekreation.

Drift och underhåll

I Finspångs kommun är det Finspångs tekniska verk som uppdragits att utföra drift och underhåll av kommunens GC- vägar. Det finns ett skötselprogram och en beskrivning av drift och underhåll för gator och parker. Materialet är dock inte uppdaterat på flertalet år och kan bli tydligare vad gäller underhållet av GC- vägar och nät.

Barn och ungdomar i Finspångstrafik

För att säkerställa goda levnadsvillkor för barn och ungdomar, innehållande frihet, trygghet och säkerhet måste barns rörlighet och tillgänglighet i trafikmiljön prioriteras. Generellt har tillgängligheten för barn i trafiken förändrats och grannskap som ordnats med barns säkerhet och rörelsefrihet i åtanke är idag alltför få.⁷ Vägverkets undersökning 2004 om barn och ungdomars tillgänglighet i Finspångstrafiken visade på ett flertal brister och utvecklingsområden inom GC-nätet i relation till barn och ungdomars säkerhet och tillgänglighet.

Det var tre stråk och områden som stack ut vad gäller behovet av trafiksäkring; Östermalmsvägen – Grosvadsvägen, stråken omkring Storängsskolan, det nordvästra stråket omkring Nyhemsskolan och Bergska skolan. Barnen i undersökningen upplever flera orosmoment längs med stråken; det är många bilar längs med vägen, många bilar stannar inte vid övergångsställen, bristande siktförhållanden och bilar och cyklister kör fort. Längs med de större vägarna är närheten till både bilar och cyklister påtaglig och en källa till otrygghet i trafiken. Kring Storängsskolan saknas också GC-vägar som följer det naturliga flödet vilket har lett till att många cyklar på trottoarer istället.

Det nordvästra stråket bedömde Vägverket av flera anledningar vara mindre gott i sin utformning. Vid korsningen Lassarettsvägen/ Pirvägen och Bergslagsvägen är skiten skymd av fastigheten Snipen och trafikbelastningen är hög utmed sträckan. Bitvis utmed Bergslagsvägen hade cyklisterna tilldelats ett fält i vägbanan men lyftes vid avsmalnande övergångsställen upp i höjd med gångbanan. Körfältet för cyklisterna var trångt och avgränsades endast med en målad linje. Som den täta trafikled Bergslagsvägen är menade Vägverket att fordonsslagen borde separeras tydligare. Sedan undersökningen har Finspångs kommun korrigerat delar av dessa brister med att separera GC- trafik från motortrafik längs med hela sträckan Bergslagsvägen. Problemen med övergångar vid Lassarettsvägen kvarstår emellertid.

⁷ Vägverket, GD Jan Brandborn, *Inriktning dokument barn*, 2001.

Tryggt, tillgängligt och trafiksäkert

För att öka antalet gång- och cykeltrafikanter och minska antalet korta bilresor i kommunen bör GC-nätet mer strategiskt förhålla sig till trygghet, tillgänglighet och trafiksäkerhet. Hur tryggt, trafiksäkert och tillgängligt Finspångs gång- och cykelvägsnät är idag behandlas därför i det följande tillsammans med förslag inför fortsatt utveckling av nätet.

Tryggt i Finspång

I Finspång finns det idag ett någorlunda välutbyggt GC-nät, vilket innebär att GC-trafikanter kan ta sig fram genom framförallt i Finspångs tätort mestadels via GC-vägar. Det finns dock brister i nätet för att uppnå målet om ett tryggt nät.

De stora genomfartslederna som finns i Finspång vållar otrygghet för gång- och cykeltrafikanter. Vägverket har genomfört en undersökning som visade att barn och ungdomar i kommunen upplever både Bergslagsvägen och Östermalmsvägen som farliga. I dag finns det GC-stråk längs med hela Bergslagsvägen vilket torde mildra till viss del. Dock saknas det en naturlig gångpassage över Bergslagsvägen mot Lassarettsvägen. Den som idag finns är inte i tillräckligt anpassad efter flödet för att passagen skall användas. Samtidigt vet man att närheten till en stor mängd bilar utmed ett längre stråk upplevs obehagligt. Detta kan dock dämpas eller byggas bort med mindre ingrepp som tydligare markerar avstånd mellan GC- bana och motorbana.

En fortsatt utbyggnad av alternativa vägar i nätet och tydligare anknäringar mellan de befintliga skapar ett tryggare och tydligare nät. Idag är det inte helt klart för ovana GC-trafikanter vilken väg som är den mest gena eller vart den väg man befinner sig på leder i hela nätet. Där kan Finspång bli mycket tydligare.

Inför fortsatt utbyggnation av nätet är det en bra tumregel att nätet skall röra sig genom eller intill bebyggelse. Stråken måste vara gena men för att stråken skall användas måste de upplevas trygga och bör därför inte gå alltför avsides från människor i rörelse eller byggnation.

Vad gäller belysning har Finspång idag ett gott utgångsläge där majoriteten av GC- banorna är belysta. Ett tillvägagångssätt kan vara att belysa huvudstråk, platser som behövs markeras tydligare eller stråk där många rör sig även kvällstid. Platser att belysa kan till exempel vara övergångar som med en belysning blir tryggare att färdas över.

Gång- och cykelpassagera i Finspång kan bli mycket tryggare och stå i tydligare förbindelse med GC- stråken. Pollare, annan beläggning, belysning, refug i mitten eller en avsmalnad väg i anslutning till passagen är sådant som kan få stora effekter på tryggheten. Då det finns så pass många passager på vägar med högtrafik är tryggheten vid dessa en fråga som bör ha hög prioritet i utvecklingen av GC-nätet.

Tillgängligt i Finspång

För att nätet skall vara tillgängligt behöver det vara anpassat för gång- och cykeltrafikanten och dessas behov. Nätet i Finspång behöver utvecklas på flera punkter för att kunna betraktas som tillgängligt.

För en gång och cykeltrafikant är genheten viktig ur tillgänglighetssynpunkt. För långa avstånd till målpunkterna ska undvikas och likaså kraftiga barriärer som försvårar förbindelserna. I Finspång finns det barriärer i form av järnväg, genomfartsleder, industrier och vattendrag. Barriärerna kan vanligen inte tas bort, dock så går det ofta att minska barriäreffekten. En stor barriär som Finspång på sikt bör lösa ut är färdvägen till centrum över sjön Skuten. Då Bron över Skuten längs med riksväg 51 inte är tillåten att cykla på finns det idag endast möjlighet att med cykel eller till fots ta sig till centrum via bron utmed Slottsvägen. Detta är en angelägen fråga för att åstadkomma goda förbindelser i Finspång, särskilt då bostadsområdet Lugnet befinner sig under framkomst. Idag är förbindelserna i Finspångs- GC-nät annars överlag goda, men det är viktigt att ständigt integrera GC- förbindelser i planprocesser.

Idag är driften och underhållet av GC- nätet eftersatt. Det bör därför finnas en plan som tydligt visar när och vad som ska skötas. Detta är särskilt viktigt för att GC- nätet skall få en god status både vad gäller framfart och estetik. Planen bör upprättas med intentionen att GC- vägen skall komma prioriteras vad gäller drift och underhåll eftersom GC- trafikanten är så pass oskyddade, till skillnad från motortrafikanten.

En viktig fråga för tillgängligheten är också drift och underhåll av GC-banorna vintertid. Banorna måste vara snö- och halkfria för att stå som tillgängliga året runt. Med cykel eller till fots är det svårare att ta sig fram i snö än för ett motordrivet fordon. GC- nätets status bör därför vara av det slaget att det underhålls före bilbanan. Idag finns det en viss prioritering mellan GC-banorna vintertid, vad som fortfarande behövs är en informativ och tydlig plan av drift och underhåll som uppdateras kontinuerligt.

Det måste vara enkelt att förstå och följa nätet. Då banan ändrar karaktär skall det vara tydligt för trafikanten var denne ska ta vägen. Finspång som gång- och cykelstad behöver därför hitta ett enhetligt system som gör det enkelt att följa och förstå nätets struktur och flöde. Vägvisning, skyltning och den fysiska utformningen kan vara verktyg för att åstadkomma en god orienterbarhet i GC- nätet. Vad gäller skyltning har Vägverket upprättat ett system för hur GC- banor och vägar bör skyltas beroende på karaktär. Samma skyltning finns i Finspång, dock stämmer inte alltid skylten överens med den typ av bana den ska beskriva, något som bör ingå i ordinarie drift att se över.

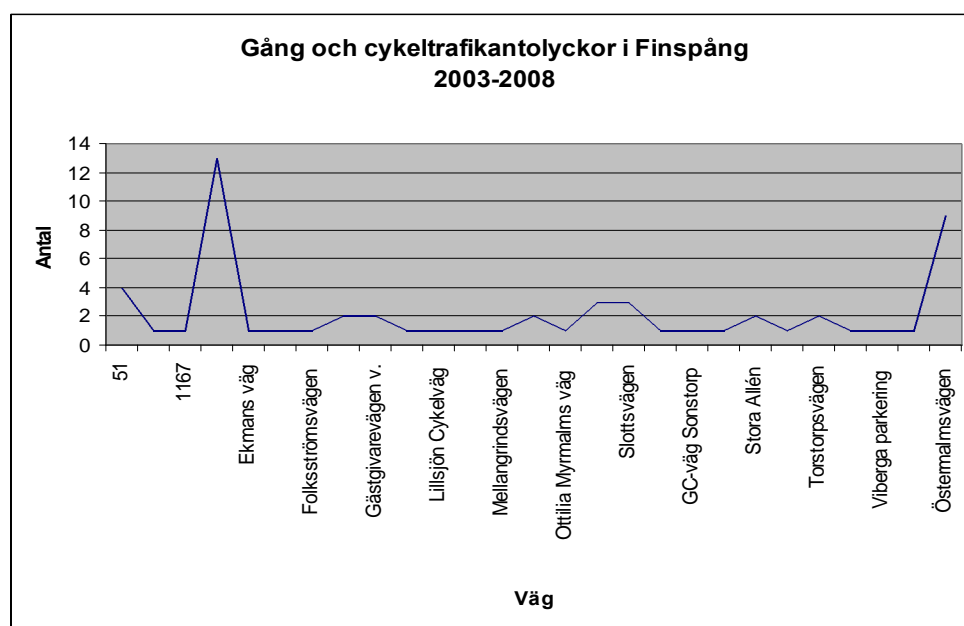
I Finspång är pendlingen omfattande. Då expressbussarna passerar endast några få hållplatser i tätorten är det viktigt att tänka på hela resan och därför underlätta för pendlaren att ta sig till hållplatsen med cykel. Det är därför

optimalt att vid de mest använda hållplatserna satsa på säkra cykelparkeringar. En säker cykelparkering innebär att den antingen är bevakad eller är utformad på det sättet att cykelramen kan låsas fast. Säkra cykelparkeringar bör finnas på platser där man kan anta att det kan finnas ett större antal cyklister som under en stund behöver ställa ifrån sig cykeln.

Målet måste vara att GC- nätet skall vara tillgängligt för alla. För att personer med fysiska begränsningar skall ha möjlighet att nyttja GC-banan måste ojämnheter i vägbanan åtgärdas och viloplats utmed stråken upprättas. Det bör särskilt finnas bänkar som möjliggör vila i anslutning till backarna i nätet. Detta är också frågor som det bör arbetas med kontinuerligt och implementeras i drift och underhållsarbetet.

Trafiksäkert i Finspång

Sedan år 2003 har det skett sextio stycken gång- och cykeltrafikantsolyckor i Finspångs kommun.⁸ Tjugofyra av dessa skedde vid passage över väg. Andelen olyckor vid överpassager är högt i förhållande till andra typer av olyckor och ger därmed en signal om att Finspångs kommun behöver arbeta mer med trafiksäkerhet, särskilt med övergångspassager för att närma sig nollvisionen. Vid en kartläggning av var olyckorna sker så stämmer de också till stor del överens med barnen och ungdomarnas uppfattningar i Vägverkets studie. Både Bergslagsvägen och Östermalmsvägen upplevdes otryggt, till stor del på grund av höga hastigheter och bilar som inte stannade vid övergångsställen. Samma vägar toppar också olycksstatistiken, båda topparna i följande diagram visar olycksfrekvensen utmed Bergslagsvägen och Östermalmsvägen;



⁸ Enligt uppgifter från vägverket och polismyndighetens polisrapportsregister Strada, 20080619.

Källa: Bakgrundsuppgifter är hämtade från Strada, vägverket och polismyndighetens polisrapportsregister.

För att få till en säkrare trafikmiljö, särskilt vid övergångar och i blandtrafik bör Finspångs kommun arbeta både med den fysiska utformningen av nätet men också med information. De fysiska åtgärder som bör vidtas är framförallt att konsekvent utforma gång- och cykelpassager som uppmärksammar trafikens parter på varandra utmed GC- nätets huvudstråk. Annan beläggning, exempelvis gatsten, tillsammans med pollare och mittrefug eller avsmalning åstadkommer trafiksäkrare och tillgängligare övergångspassager. Information om trafiksäkerhet, lagar och regler i gång och cykeltrafiken bör finnas på en cykelkarta tillsammans med symbol- och skyltförklaring. Vad gäller barnens skolväg vore det idealt om skolan gick ut med information om Finspångs GC-nät och lämpliga vägar till och från skolan. Att minska föräldrars skjutsande till och från skolan är högst väsentligt för att komma närmre målet om minskandet av de korta bilresorna.

På de sträckor där gc- trafikanten delar vägbanor med motortrafik, dvs. färdas i blandtrafik, är bilhastigheten ett påtagligt hot och en trafikfara för den oskyddade gångaren och cyklisten. Ett samarbete mellan Vägverket, Rikspolisstyrelsen och Svenska kommunförbundet 1997 resulterade i ett antal rekommendationer utifrån nollvisionens perspektiv. Dessas gemensamma efterforskningar sökte efter hastigheter där dödsfall i hög grad kan undvikas vid en krock. För en gångare eller cyklist motsvarar våld från 50 km/h ett fall från hög höjd. Därför rekommenderas att blandtrafikerade sträckor inte tillåter högre hastigheter än 30km/h eller gånghastighet för motortrafiken.

Tryggt, tillgängligt och trafiksäkert på kort sikt

Befintliga och framtida övergångspassager bör byggas tryggare och tydigare samt följa ett enhetligt och estetiskt tilltalande system, där den fysiska skillnaden mellan övergångsställen och ickeskyttade övergångar är obetydlig.

Ansvarig: Kommunstyrelsen/ Sektorn för samhällsplanering

För att minska otryggheten och trafikfarligheten på de stora genomfartsvägarna Östermalmsvägen, Bergslagsvägen och riksväg 51 upprättas fler trygga, tillgängliga och säkra övergångspassager.

Ansvarig: Kommunstyrelsen/ Sektorn för samhällsplanering

Fysiska ingrepp utmed både Bergslagsvägen och Östermalmsvägen skall upplevelsemässigt distansera GC-trafiken från motortrafiken. Sådana ingrepp förenas med idén om att göra GC- banorna mer estetiskt tilltalande. Pollare längs med vägen kan vara en lösning.

Ansvarig: Kommunstyrelsen/ Sektorn för samhällsplanering

Drift och underhåll tillskrivs ökad betydelse i planering och betraktas som en möjlighet till utveckling.

Ansvarig: Kommunstyrelsen/ Sektorn för samhällsplanering

Grundskolan skall årligen informera föräldrar och barn om gång- och cykelvägar eller andra lämpliga vägar till skolan samt vidta andra åtgärder för att uppmuntra föräldrar och barn att välja gång- eller cykel framför bil.

Ansvarig: Kommunstyrelsen/ Sektorn för samhällsplanering

Huvudstråken skall vara utformade som delade gc-banor med tydlig skyltning och god standard. De lokala stråken skall vara utformade som gemensamma gc-banor eller endast gångbanor, standarden är god men kan vara mer varierande än huvudstråken.

Ansvarig: Kommunstyrelsen/ Sektorn för samhällsplanering

För att underlätta för den ovane cyklisten skall det i Finspång finnas vägvisare på de platser där stråken delar sig eller kan vara svåra att följa.

Ansvarig: Kommunstyrelsen/ Sektorn för samhällsplanering

Säkrade cykelparkeringar skall finnas vid kommunens offentliga målpunkter och byggas i enlighet med ett hela resan perspektiv.

Ansvarig: Kommunstyrelsen/ Sektorn för samhällsplanering

Tryggt, tillgängligt och trafiksäkert på lång sikt

En fortsatt utbyggnation skall grundas på de tre huvudbegreppen tryggt, tillgängligt och trafiksäkert.

Ansvarig: Kommunstyrelsen/ Sektorn för samhällsplanering

GC-stråken utmed Östermalmsvägen/ Slottsvägen kompletteras med GC-bana på motsatta sidor.

Ansvarig: Kommunstyrelsen/ Sektorn för samhällsplanering

För att få nätet mer gent och sammansatt skall bortbyggnation av barriärer i Finspångs tätort prioriteras vid en fortsatt utbyggnation av nätet. Särskilt prioriterat är ytterligare en gc- anslutning över sjön Skuten med närhet till bron vid riksväg 51.

Ansvarig: Kommunstyrelsen/ Sektorn för samhällsplanering

Huvudstråken skall i framtiden knytas an till ett sammanhängande nät enligt förslag på bilaga 5 samt efter framtida behov.

Ansvarig: Kommunstyrelsen/ Sektorn för samhällsplanering

Lokala stråk tillkommer vid uppkomsten av nya bostadsområden eller andra sammanströmningar av människor samt efter behov.

Ansvarig: Kommunstyrelsen/ Sektorn för samhällsplanering

Fortsatta utbyggnationer skall främja alternativa vägar i nätet och tydligare anknytningar mellan de befintliga.

Ansvarig: Kommunstyrelsen/ Sektorn för samhällsplanering

Fortsatt utbyggnation av nätet skall röra sig genom eller intill bebyggelse eller rörelse. Stråken måste vara gena men för att de skall bli använda måste de upplevas trygga och bör därför inte gå alltför avsides från människor i rörelse eller från byggnation.

Ansvarig: Kommunstyrelsen/ Sektorn för samhällsplanering

Byggnation av GC- stråk utanför Finspångs tätort skall ske löpande men inte behandlas som en del av GC- nätet. De förhållningssätt som utredningen behandlar gäller goda förutsättningar för ett nät, medan det finns annat som kan komma vara angelägnare på de mer långväga eller lokala stråken. Dessa

TRYGGT, TILLGÄNGLIGT OCH TRAFIKSÄKERT

skall förvisso gagna trygghet, tillgänglighet och trafiksäkerhet men anpassas efter lokala förutsättningar.

Ansvarig: Kommunstyrelsen/ Sektorn för samhällsplanering

Ansvarsfördelning

Inriktning

Ansvar för inriktningen på Finspångs gång- och cykelnät åligger kommunfullmäktige som tar ställning till gc- strategi genom att fatta beslut om *Program för gång- och cykelstaden Finspång*.

Utförande

Ansvar för verkställande är kommunstyrelsen som tillsammans med sektorn för samhällsplanering verkställer de åtgärder som presenteras i programmet.

Finspångs tekniska verk har tecknat avtal med Finspångs kommun avseende drift och underhåll av kommunens gång- och cykelvägar. Som ansvarig står dock fortfarande Finspångs kommun i form av beställare och för positivt utfall krävs god dialog, samförstånd och medel motsvarande beställning.

Uppföljning

För uppföljning av kommunens arbete med gc- nätet svarar Kommunstyrelsen genom Samhällsbyggnadsavdelningen. Vartannat år skall uppföljning av gc- nätet i relation till trygghet, tillgänglighet och trafiksäkerhet avrapporteras som information till KS.

Referenser

Anders Berggren, Svenska kommunförbundet, □ *det finns bara dåliga kläder! Cykeltrafik i tätort* (Stockholm, 1998)

Banverket, Boverket, Vägverket och Sveriges Kommuner, *Trafik för en attraktiv stad*, (Stockholm, 2004)

Finspångs kommun, *Strategisk plan 2008-2010*

Finspångs kommun, *Trafik för en attraktiv kommun*, Remissförslag 2008-01-23

Finspångs kommun, *Finspångs centrum En attraktiv mötesplats för handel, service och nöjen*, (Finspång 2007)

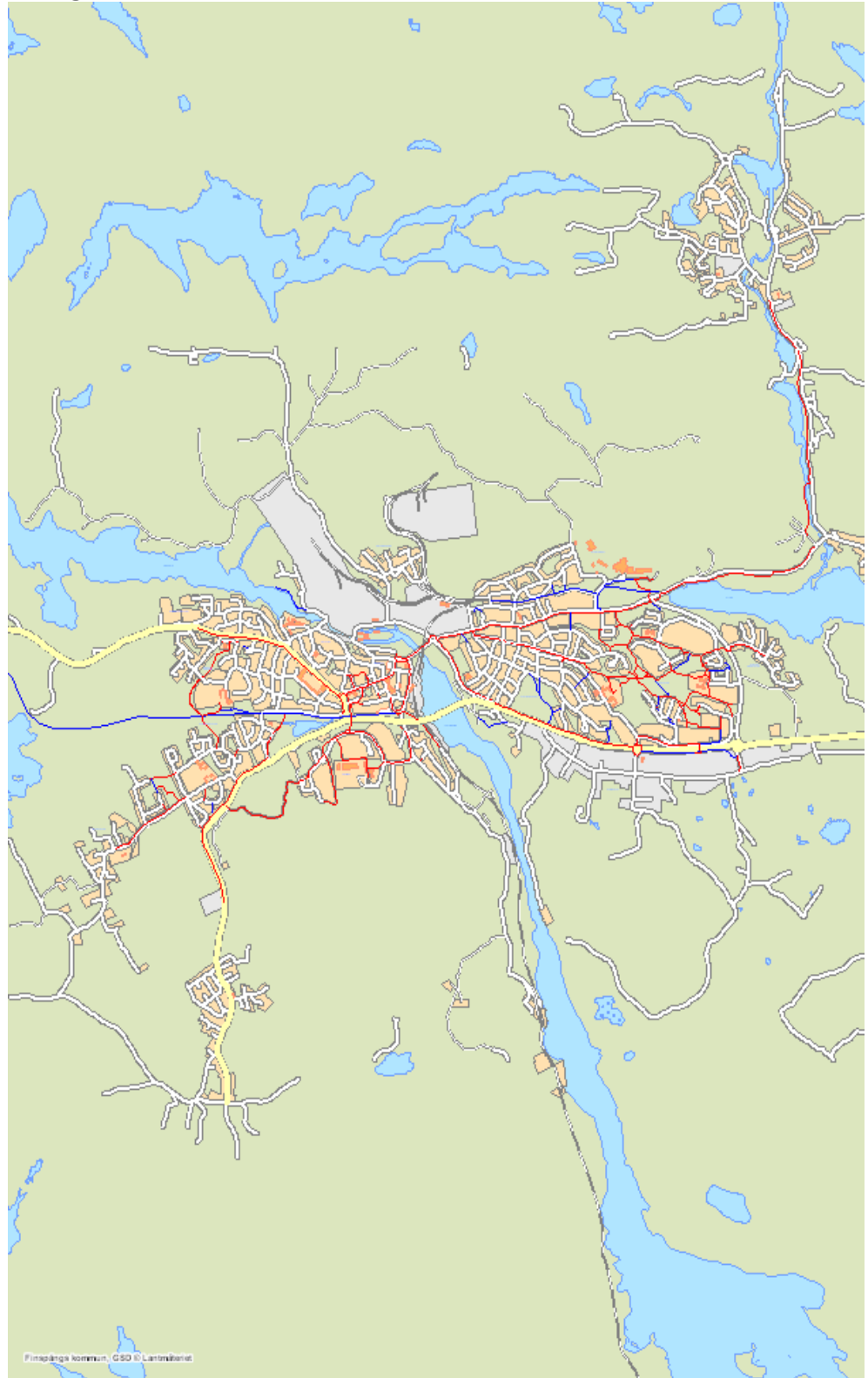
Vägverket 2000:8, *Nationell strategi för ökad och säker cykeltrafik*

Krister Spolander, *Cykeln i transportsystemet □ utvecklingsmöjligheter*

Staffan Eriksson mfl, Stockholms trafikkontor 2005:4, *Cykeln i staden. Utformning av cykelstråk i Stockholms innerstad*

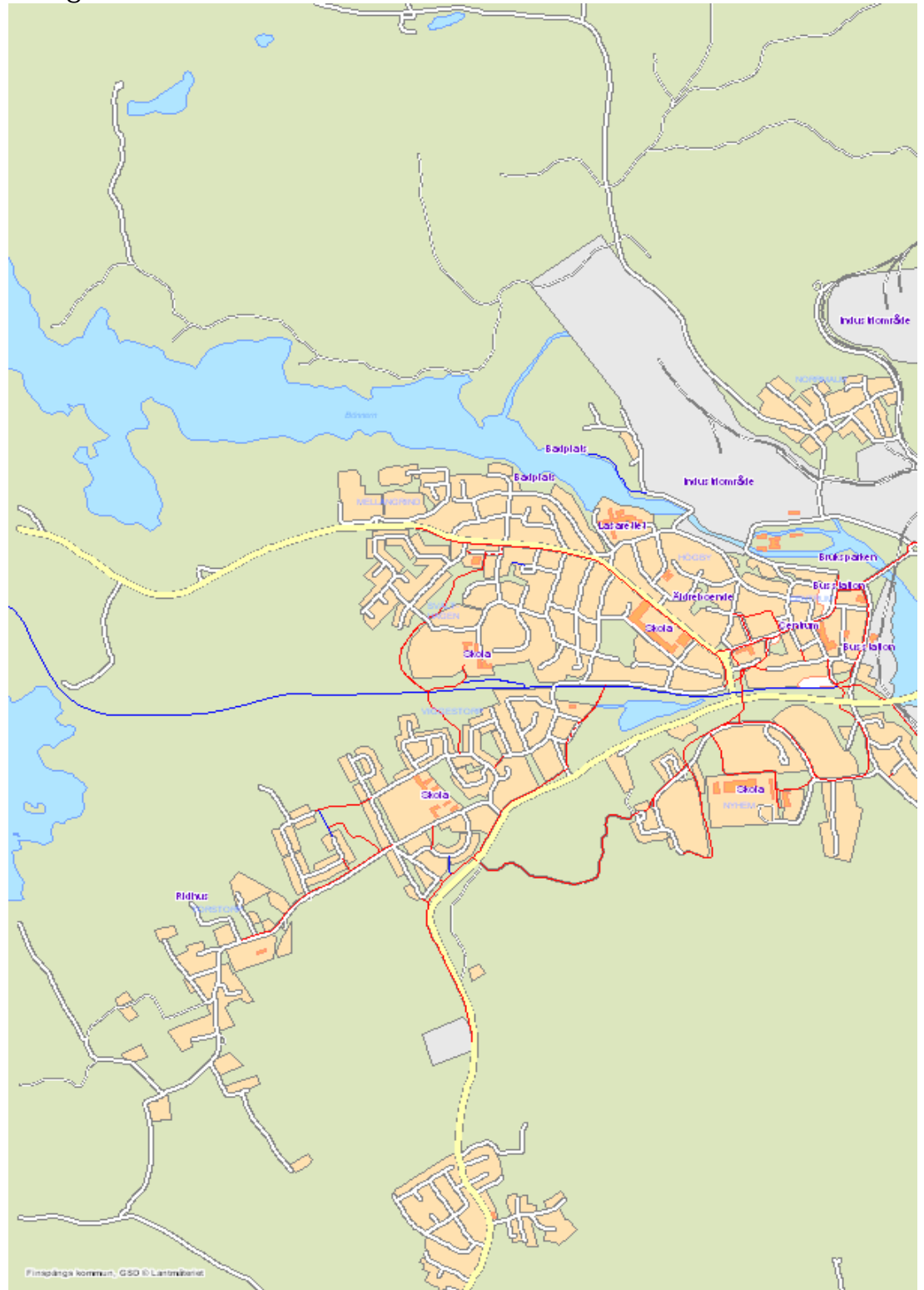
Bilagor

Bilaga 1



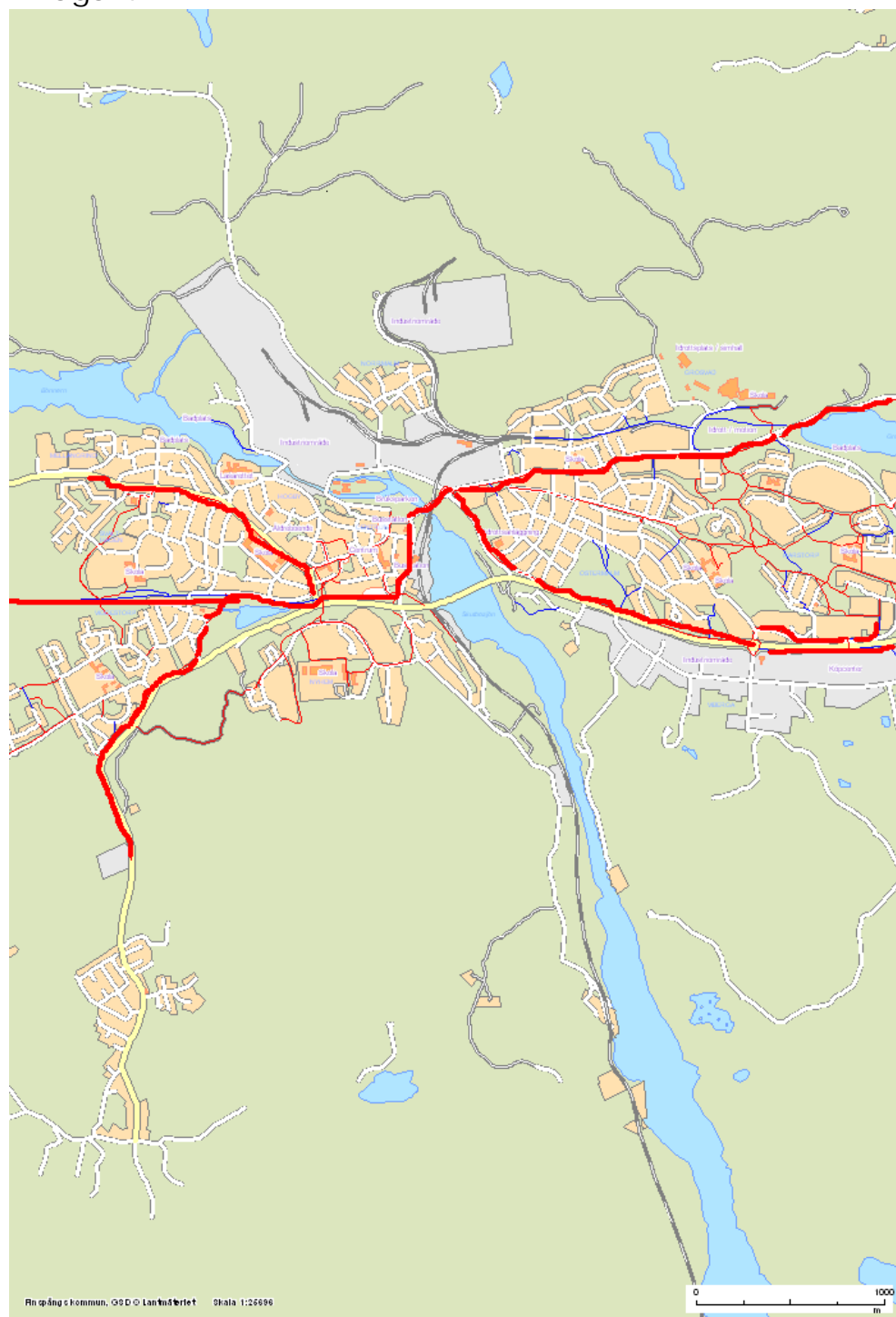
Kartbild över Finspångs nät av gång- och cykelvägar. Blå stråk saknar belysning.

Bilaga 2



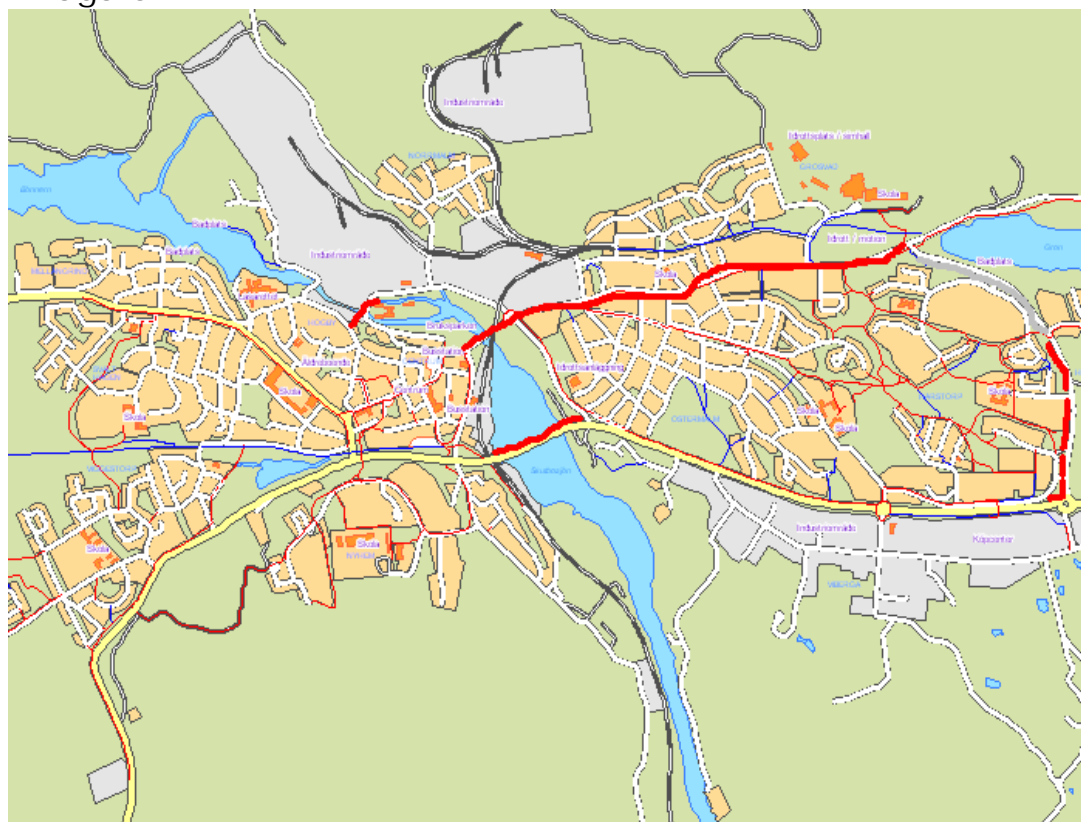
Målpunkter inom västra Finspång

Bilaga 4



De breda röda stråken förelås en klassning som huvudstråk och stråken däremellan förlås därmed klassas som lokala.

Bilaga 5



Den breda grå linjen visar en sträcka där en utbyggnadsprocess redan pågår. Den breda röda linjerna visar lämpliga platser för framtida utbyggnationer. Dessa skulle knyta samman nätets huvudstråk, göra nätet tryggare och trafiksäkrare samt överbygga barriärer.