Gång- och cykelplan

Antagen 14 december 2020

ENKÖPINGS KOMMUN

Dokumenttyp: Uppgift finns ej
Beslutad av: Kommunfullmäktige
Ansvarig funktion: Samhällsbyggnadsförvaltningen
Ersätter: Uppgift finns ej
Gäller för: Kommunstyrelsen och Tekniska nämnden
Gäller fr.o.m.: 2020-12-14
Gäller t.o.m.: Uppgift finns ej

Ärendenummer: KS2018/68
Tillgänglig version: KS2026/399

Datum: 2020-12-14

Innehåll

1 Enköpings kommun satsar på gång och cykel! 5

2 Inledning 6

2.1 Bakgrund 6

2.2 Syfte 7

2.3 Mål 7

2.4 Koppling till andra styrdokument 8

2.5 Gång- och cykel i planeringsprocessen 9

2.6 Process för framtagande 10

3 Nulägesbeskrivning 11

3.1 Enköpings kommuns gång- och cykelvägnät 11

3.2 Hur reser vi i Enköpings kommun? 12

3.3 Trafiksäkerhet 15

3.4 Trygghet 16

3.5 Tillgänglighet 17

3.6 Framkomlighet 18

3.7 Drift och underhåll 18

3.8 Parkering och övrig service 19

3.9 Beteendepåverkan och kampanjer 21

3.10 Turism och rekreation 21

4 Strategier 23

4.1 Trafiksäkerhet 23

4.1.1 Riktlinjer 25

4.1.2 Insatsområden 25

4.2 Trygghet 26

4.2.1 Riktlinjer 26

4.2.2 Insatsområden 27

4.3 Tillgänglighet 27

4.3.1 Riktlinjer 28

4.3.2 Insatsområden 29

4.4 Framkomlighet 29
4.4.1 Riktlinjer 30
4.4.2 Insatsområden 30
4.5 Cykelparkeringar och övrig service 31
4.5.1 Riktlinjer 32
4.5.2 Insatsområden 32
4.6 Drift och underhåll 32
4.6.1 Riktlinjer 33
4.6.2 Insatsområden 34
4.7 Beteendepåverkan och kampanjer 34
4.7.1 Riktlinjer 35
4.7.2 Insatsområden 36
4.8 Turism och rekreation 36
4.8.1 Riktlinjer 37
4.8.2 Insatsområden 37

5 Genomförande 38
5.1 Prioritering genomförande 39
5.2 Klassificering av gång- och cykelvägnätet 40
5.2.1 Huvudnät 41
5.2.2 Lokalnät 41
5.2.3 Regionala stråk 42
5.3 Riktlinjer 42
5.4 Prioriteringsprinciper 42

6 Uppföljning 44

7 Bilaga 1. Viktiga begrepp 46

8 Bilaga 2. Kartor 48

1 Enköpings kommun satsar på gång och cykel!

Enköpings kommun har de senaste åren höjt sina ambitioner inom trafikområdet. År 2017 antogs en trafikstrategi med en tydlig inriktning kring att det är de hållbara resorna som ska prioriteras. Till de hållbara resorna hör gång, cykel och kollektivtrafik. Den här planen, som är av strategisk karaktär, är ett viktigt steg för att nå trafikstrategins mål om att de hållbara resorna ska vara norm när staden växer.

Möjligheterna för att gå och cykla i Enköpings kommun är generellt sett goda. I såväl Enköpings stad som kransorter är avstånden korta, vilket lämpar sig väl för att gå eller cykla. Det finns dock en problematik med felande länkar, det vill säga att gång- och cykelvägnätet plötsligt upphör, ofta genom att korsas av trafikerade vägar utan säker och tydlig överfart. Dessa felande länkar försvårar resor med gång och cykel.

Ofta är gång och cykel färdmedel för en del av en resa. För att göra det möjligt att hela resan sker med ett hållbart alternativ är det viktigt att dessa färdmedel kan kombineras med kollektivtrafiken. Då behövs anslutningar för gång och cykel samt cykelparkeringar intill hållplatser.

I Enköpings kommun finns en stor del av cykel- och gånginfrastrukturen redan på plats. Infrastrukturen kan på sina håll behöva anpassas till såväl användare med olika typer av behov som till olika typer av cyklar, exempelvis låd- och elcyklar.

Gång- och cykelnätet ska vara tillgängligt för alla. Barn, äldre, personer med funktionsvariationer, kvinnor och män har alla olika behov och planeringen måste utgå från varje enskild trafikants förmåga.

För att gång och cykling ska upplevas som attraktiva alternativ krävs förutom en hög standard även att säkerhet och trygghetsaspekten tillgodoses. Detta bland annat genom god belysning och sikt samt ett aktivt drift- och underhållsarbete.

Det är viktigt att transportsystemet skapar goda förutsättningar för trygga, säkra och attraktiva färdmiljöer för dagligt resande för både gående och cyklister, till skola, arbete, fritid och rekreation. En ökad andel resor med gång och cykel är i sin tur en ökad andel fysisk aktivitet, vilket bidrar till en ökad folkhälsa.

2 Inledning

I inledningen beskrivs bakgrunden till arbetet med att ta fram en gång- och cykelplan. Här beskrivs även planens syfte och mål samt koppling till andra regionala och lokala styrdokument. Vidare beskrivs processen för framtagande.

2.1 Bakgrund

År 2014 antogs kommunens första cykelplan. I cykelplanen redovisas vinster med ett ökat cyklande utifrån bland annat folkhälsa, miljö och ekonomi. För att cykelplanen ska hållas aktuell föreslås att den ses över en gång per mandatperiod. I uppdraget om att revidera cykelplanen pekas belysning kopplat till gång- och cykelvägar ut som en viktig del i den uppdaterade planen.

Sedan 2014 har det hänt en del inom trafikområdet i Enköpings kommun, och år 2017 antogs en trafikstrategi och en parkeringspolicy. Trafikstrategin pekar mot en tydlig ambitionshöjning inom det trafikstrategiska området, genom mål om att det hållbara resandet ska vara norm när staden växer. I strategin pekas ett antal olika aktiviteter och projekt ut för att nå de uppsatta målen. En uppdatering av cykelplanen med en breddning till att även innefatta gångtrafikanter är ett sådant utpekat projekt.

En översikt av Cykelplan (2014) och arbetet utifrån den har genomförts. Planen fokuserar på fysiska objekt för utbyggnad av felande länkar i gång- och cykelvägnätet. Ett antal av objekten som lyfts fram som prioriterade är inte genomförda, och anses idag inaktuella. En lärdom är

därmed att det finns en risk att en plan som fokuserar på objekt snabbt blir inaktuell. Som en konsekvens av detta är den uppdaterade planen av strategisk karaktär, och innehåller inga namnsatta objekt.

Ytterligare lärdomar är att cykelplanen saknar prioriteringsprinciper för hur objekt ska vägas mot varandra, och övergripande strategier för hur Enköpings kommun ska arbeta med gång- och cykel. Framförallt kan strategier för mjuka åtgärder som beteendepåverkan och kampanj-arbete, drift- och underhåll samt trygghet lyftas ytterligare.

2.2 Syfte

Syftet med gång- och cykelplanen är att formulera strategier som bidrar till genomförandet av trafikstrategins och parkeringspolicyns mål.

Planen är ett verktyg för att kommunens politiker och tjänstepersoner ska kunna fatta väl avvägda beslut som bidrar till utvecklingen i enlighet med de mål som anges i trafikstrategin och parkeringspolicyn.

2.3 Mål

Trafikstrategins övergripande mål har brutits ned till ett mätbart mål för gång- och cykeltrafiken i Enköpings stad.

Det övergripande målet i trafikstrategin är att ”Hållbara transporter ska vara norm när staden växer.”

- 2030 ska hälften av transporterna i staden ske med gång, cykel och kollektivtrafik.
- 2040 ska två tredjedelar av transporterna i staden ske med gång, cykel och kollektivtrafik.

Detta innebär att andelen gång- och cykelresor ska öka i Enköpings stad från 22 procent år 2016 till 33 procent år 2030.

Målet för kommunens kransorter och landsbygd knyter an till målet om ökad färdmedelsandel i den regionala cykelstrategin för Uppsala län. Cykeltrafikens färdmedelsandel ska öka från 13 procent år 2016 till 23 procent år 2030.

2.4 Koppling till andra styrdokument

På regional nivå är gång- och cykelplanen främst berörd av länsplan och den regionala cykelstrategin. Den regionala cykelstrategin gäller för gång- och cykelväg längs med det regionala statliga vägnätet.

Den regionala cykelstrategin anger mål, strategier och inriktning för arbetet med att skapa bättre förutsättningar för cykling i Uppsala län. I länsplanen fördelas de ekonomiska medlen som ett verktyg att nå målen.

Strategin fokuserar på vardagsresor, men behandlar även rekreations- och turismcykling som är av betydelse för besöksnäringen.

Den regionala cykelstrategins mål är:

- År 2030 ska cykeltrafikens färdmedelsandel ha ökat med tio procentenheter jämfört med 2016, från 13 procent till 23 procent.
- År 2030 ska antalet omkomna och allvarligt skadade cyklister ha halverats jämfört med 2017, från 8 till 4.
- År 2030 ska andelen kombinationsresor cykel – kollektivtrafik ha fördubblats jämfört med 2016, från 19 procent till 38 procent.

På lokal nivå är det inom den översiktliga planeringen som nya bostads- och verksamhetsområden pekas ut. Det är viktigt att utbyggnaden av gång- och cykelvägar finns med redan i det här skedet.

Både översiktsplanen (2014) och den fördjupade översiktsplanen för Enköpings stad (2018) innehåller riktlinjer och principer för hur gång- och cykelvägnätet ska utvecklas inom Enköpings kommun.

Trafikstrategin som antogs 2017 kan ses som ett paraply för trafik-planeringen. Trafikstrategin visar på en tydlig inriktning och vilka prioriteringar som behövs i det fortsatta arbetet med trafikplaneringen. Gång- och cykelplanen är en viktig del i genomförandet av trafikstrategin.

Utöver det övergripande målet i trafikstrategin pekas även en prioriteringsordning av trafikslagen ut. Vid varje nybyggnation eller ombyggnation av befintliga platser eller stråk ska åtgärderna prioriteras enligt prioriteringsordningen

1. gångtrafik
2. cykeltrafik
3. kollektivtrafik
4. nyttotrafik
5. biltrafik.

Trafikstrategin innehåller även följande delmål som berör gång- och cykeltrafik:

- Både gångnätet och cykelnätet ska vara attraktivt, tryggt, trafiksäkert, funktionellt och sammanhängande.
- Parkeringssituationen för bil och cykel ska bidra till effektivt utnyttjande av marken, god sammanvägd tillgänglighet samt stödja utvecklingen för en attraktiv stad.
- Ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafikolyckor. Andelen som upplever trafikmiljön som trygg ska öka.
- Trafiken ska utvecklas på ett sätt som bidrar till minskade utsläpp av föroreningar, hälsovådliga partiklar och växthusgaser.
- Trafiksystemet ska bidra till bättre folkhälsa genom att locka fler att gå och cykla.

År 2017 antog även kommunen en parkeringspolicy. Parkeringspolicyn innehåller två delmål som berör gång- och cykeltrafik:

- Cykelparkering skall anordnas på ett sätt som gör det enkelt att välja cykeln som färdmedel in till centrum och andra viktiga målpunkter.
- Goda parkeringsmöjligheter för bil i kantzonerna till centrum ska avlasta parkeringen runt bland annat Stora torget och därigenom göra centrum mer attraktivt för fotgängare och cyklister.

2.5 Gång- och cykel i planeringsprocessen

För att främja gång- och cykeltrafik måste dessa färdmedel lyftas fram genom hela planeringsprocessen. Som tidigare nämnts är det viktigt att gång och cykel finns med redan i den övergripande strategiska planeringen. I detaljplaneskedet är det viktigt att utrymme för gång och

cykel säkerställs i plankarta och planbeskrivning. Det är också av vikt att en person med trafikkompetens är med tidigt i processen och lyfter gång- och cykelfrågor när påverkansgraden är störst.

2.6 Process för framtagande

Ett beslut om att ta fram en ny gång- och cykelplan fattades under 2018. En arbetsgrupp bestående av representanter från plan- och exploateringsavdelningen samt park- och gatuavdelningen har arbetat fram förslaget till gång- och cykelplan.

Som en del i arbetet med att ta fram en nulägesbeskrivning och bristanalys har dialog först med en politikergrupp innehållande politiker från plan-, mark- och exploateringsutskottet samt tekniska nämnden genomförts. Dialog har även hållts med organisationen Funktionsrätt Enköping.

Gång- och cykelplanen var ute på remiss från den 18 december 2019 till den 7 mars 2020. Under denna period inkom 19 yttranden från myndigheter och organisationer, nämnder, politiska partier och privat-personer. Planen har därefter reviderats baserat på synpunkterna. Inkomna yttranden gällande förslag på fysiska åtgärder skickas vidare till park- och gatuavdelningen, detta då gång- och cykelplanen är av strategisk karaktär utan objekt. Gång- och cykelplanen ska antas i kommunfullmäktige.

3 Nulägesbeskrivning

I det här avsnittet beskrivs Enköpings kommuns gång- och cykelvägnät. Nulägesbeskrivningen baseras på Cykelfrämjandets kommunvelometer, en resvaneundersökning som genomfördes under 2016 och Statistiska centralbyråns medborgarundersökning från år 2018. Även inventeringar av gång- och cykelvägnätet och cykelparkeringar samt bristanalyser som tagits fram genom dialog med politiker, tjänstepersoner och Funktionsrätt Enköping (tidigare Handikappförbundens samarbetsorgan).

3.1 Enköpings kommuns gång- och cykelvägnät

Totalt har Enköpings kommun 109 kilometer gång- och cykelvägar. Av dessa är 99 kilometer gång- och cykelvägar som kommunen ansvarar för och 10 kilometer gång- och cykelväg som annan part ansvarar för, exempelvis Trafikverket eller enskilda väghållare. Det innebär att det finns 2,23 meter gång- och cykelvägar per person i kommunen. Det är mindre än genomsnittet bland små kommuner.

Enligt Cykelfrämjandets kommunvelometer, en studie som jämför kommunernas satsningar på cykel, är snittet 2,36 meter gång- och cykelväg per person för mindre kommuner.

År 2018 investerade Enköpings kommun totalt 134 kr per invånare i ny infrastruktur för cykling samt drift och underhåll av infrastruktur för cykling. Detta är mindre än andra små kommuner som i snitt investerade totalt 278 kr per invånare. Kommunen står sig däremot bra

jämfört med andra mindra kommuner när det gäller säkerhetshöjande åtgärder och utbyggnad av belysning längs cykelvägar.

Gång- och cykelvägnätet är uppdelat i ett huvudnät och lokalnät. Huvudnätet utgör stommen i gång- och cykelvägnätet och präglas av längre resor mellan områden. Lokalnätet används ofta för korta resor inom områden. I kransorterna utgörs gång- och cykelvägarna enbart av lokalnät.

På landsbygden saknas till stor del separata gång- och cykelvägar vilket medför att den främsta cyklingen sker på trafikerade vägar i bilvägnätet.

Gång- och cykelvägar längs med det statliga vägnätet ägs och hanteras av Trafikverket. Inom det statliga vägnätet skiljer man på nationella- och Enköpings kommun – Gång- och cykelplan regionala vägar. Nationella vägar består främst av motorvägar och riksvägar med en nationell funktion. Exempelvis E18 och riksväg 70. Regionala vägar har en regional funktion och är ofta viktiga pendlingsstråk. Exempel på regionala vägar är riksväg 55, väg 263 mot Bålsta och väg 515 mot Hummelsta. Trafikverket ansvarar för åtgärder på det nationella vägnätet och Region Uppsala på det regionala.

Åtgärder på det regionala cykelvägnätet finansieras helt av länsplanen (2018–2029). I vissa fall finns det gång- och cykelvägar längs det statliga vägnätet som har mer av en lokal funktion. Exempelvis den planerade gång- och cykelvägen längs Nysätravägen mellan Örsundsbro och Alstabadet. Dessa kan delfinansieras via länsplanen som då står för 40 procent av finansieringen och aktuell kommun står för 60 procent.

Kommunen har årligen möjlighet att spela in objekt till Region Uppsalas verksamhetsplanering. En prioritering av cykelvägarna görs sedan av Region Uppsala.

3.2 Hur reser vi i Enköpings kommun?

År 2016 genomfördes en resvaneundersökning i Enköpings stad. I denna framkom att det hållbara resandet, gång, cykel och kollektivtrafik, utgör 33 procent av det totala resandet som utgår ifrån tätorten. I resterande 67 procent av resorna används bilen som färdmedel, vilket innebär att två av tre resor som startar i tätorten görs med bil. Vid de allra flesta av dessa resor är det bara en person i bilen. Av bilresorna är

två tredjedelar under fem kilometer och runt hälften är kortare än tre kilometer. Avstånd där såväl gång som cykel har potential som färdmedel.

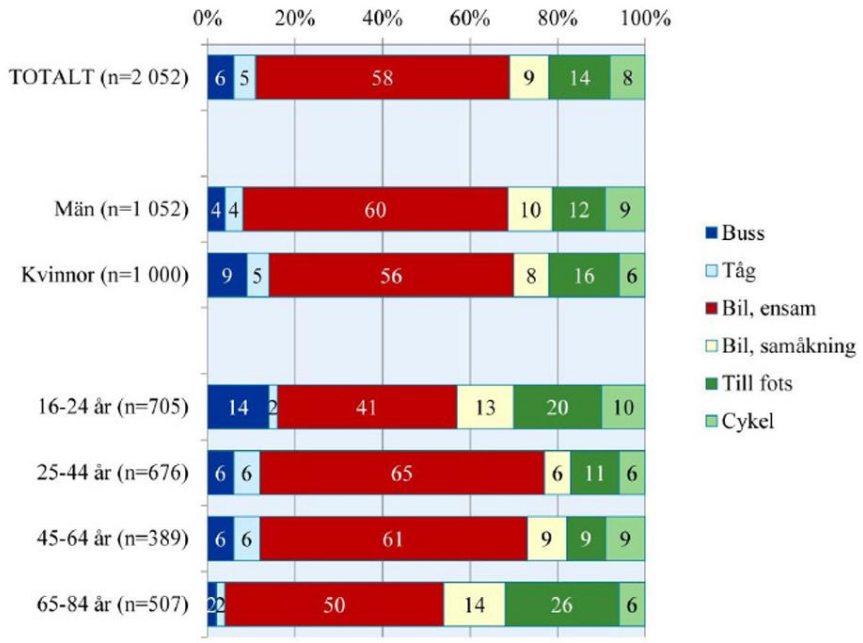
Främst används gång och cykel i Enköpings kransorter och på landsbygden för kortare transporter mellan till exempel hemmet och lokala målpunkter som förskola/skola, mötesplatser, service och handel. Alternativt i turism-, och rekreationssyfte.

Andelen resor som sker helt inom tätorten med cykel som det huvudsakliga färdsättet är 10 procent, och med gång18 procent. Den största andel resor med cykel eller till fots görs i stadens centrala delar. Av andelen resor med mål utanför Enköpings stad sker en procent med cykel som det huvudsakliga färdsättet och två procent till fots.

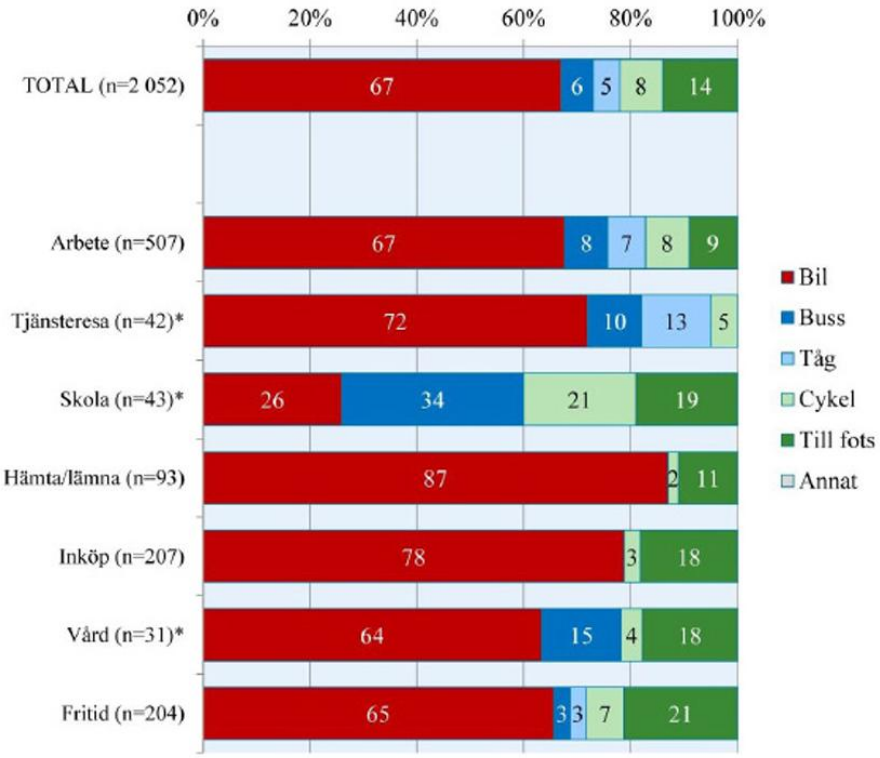
Skillnaden mellan hur mycket kvinnor och män går och cyklar i Enköpings stad är liten. Kvinnor går eller cyklar i något högre grad. För såväl män som kvinnor står gång och cykel för drygt 20 procent av det totala resandet.

Det är de yngre och de äldre som går och cyklar mest. Åldersgruppen 16–24 år och 65–84 år är de som främst går eller cyklar i staden.

Transport till skola och fritidsaktiviteter är de aktiviteter som gång och cykel främst nyttjas till.



Figur 1. Färdmedelsfördelning vid samtliga resor (även utanför tätorten) uppdelat på kön och ålder. Källa. Enköpings kommun & UL, 2017. Resvaneundersökning i Enköpings tätort.



Figur 2. Färdmedelsfördelning vid resor med olika ärenden. Källa. Enköpings kommun & UL, 2017. Resvaneundersökning i Enköpings tätort.

3.3 Trafiksäkerhet

Enköpings kommuns arbete med trafiksäkerhet utgår från observationer och inventeringar av trafiknätet, inkomna ärenden från allmänhet och olycksstatistik. Enköpings kommun gör regelbundet utdrag från STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) som är ett informationssystem gällande olyckor och skador inom vägtransportsystemet som drivs av Transportstyrelsen.

Olycksstatistik bidrar till en uppfattning av när, var och hur olyckor inträffar och vilka åtgärder som kan vara motiverade att genomföra. I rapporteringen finns dock mörkertal då långt ifrån alla tillbud och olyckor rapporteras in till STRADA.

En viktig fråga för trafiksäkerheten är att separera olika trafikslag från varandra. I Enköpings stad finns ett relativt heltäckande gång- och cykelnät som är separerat från biltrafik. I kommunens kransorter varierar tillgången till separerade gång- och cykelvägar. Att separera gående och cyklister från varandra handlar till viss mån om trafiksäkerhet, men är framförallt en åtgärd för upplevd trygghet för gående och framkomlighet för cyklister.

För de som cyklar och går på Enköpings landsbygd är trafiksäkerheten en viktig fråga. Flera av de större vägarna i kommunen upplevs som osäkra för cyklister då vägrenen är obefintlig eller smal samtidigt som trafiken kan vara intensiv. Enköpings kommun har en löpande dialog med Trafikverket och Region Uppsala gällande trafiksäkerheten på de statliga vägarna i Enköpings kommun.

En annan fråga för trafiksäkerheten handlar om när gående och cyklister ska passera bilvägar. År 2000 infördes en lagändring som innebär att samtliga fordonsförare har väjningsplikt gentemot gående. I samband med detta har Enköpings kommun successivt tagit bort övergångsställen som inte har bedömts som trafiksäkra, då övergångsställen kan medföra en falsk trygghet och leda till olyckor.

Övergångsställen och cykelöverfarter bör av denna anledning inte ses som en trafiksäkerhetsåtgärd, utan i de fall de finns som en framkomlighetsåtgärd för gående och cyklister.

Enköpings kommun arbetar också med hastighetssänkningar och/eller hastighetsdämpande åtgärder vid korsningspunkter och särskilt utsatta vägar.

Även drift och underhåll av gång- och cykelvägar är viktigt för trafiksäkerheten. Enköpings kommun arbetar systematiskt med beläggningsinventeringar för gång- och cykelvägar. Mindre beläggnings-arbeten, exempelvis åtgärdande av beläggningsskador på gång- och cykelvägar, genomförs löpande.

Enköpings kommun har sedan länge arbetat för säkra skolvägar. Syftet är att göra barns skolvägar säkrare, tryggare och stödja att barn och unga kan gå eller cykla till skolan. Trafiksituationer runt skolor blir ofta uppmärksammade gällande exempelvis röriga trafiksituationer vid hämtning och lämning.

3.4 Trygghet

Resultatet i medborgarundersökningen från hösten 2018 visade att kommunens invånare känner sig mindre trygga i offentliga miljöer under kvällar och nätter jämfört med genomsnittet i riket. Enköpings kommun får 52 poäng av 100, medan genomsnittet får 58. Inom kommunen skiljer det sig mellan kvinnor och mäns upplevelser av trygghet. Män känner sig i regel tryggare än kvinnor.

God belysning och överblickbarhet i omgivningen som gående och cyklister rör sig i kan bidra till ökad upplevd trygghet. Belysningen längs gång- och cykelvägar i Enköpings kommun är relativt väl utbyggd. I staden är det endast ett fåtal sträckor som helt saknar belysning. Majoriteten av gång- och cykelvägar har antingen en egen belysning eller får släpljus från belysningen för bilvägen. Längs Doktor Westerlunds gata och Fjärdhundragatan belyses gång- och cykelvägen med släpljus från bilvägen exempelvis.

Även i kransorterna är det relativt väl utbyggt vad gäller belysning. I Hummelsta är all friliggande gång- och cykelväg belyst, detsamma gäller gång- och cykelvägarna kring skolan i Lillkyrka.

I Örsundsbro, Fjärdhundra och Grillby har majoriteten av gång- och cykelvägarna egen belysning eller släpljus från bilvägen. Gång och cykelvägen i Skolsta är däremot inte belyst.

Kommunen genomför kontinuerligt trygghetsröjningar för att öka överblickbarheten. Detta innebär att vegetation röjs i anslutning till exempelvis torg och gång- och cykelvägar för att undvika att träd och buskage skymmer sikten.

Ibland kan intressekonflikter uppstå mellan trafiksäkerhet och trygghet. Ur trafiksäkerhetssynpunkt är det viktigt att separera olika trafikslag från varandra. Ur ett trygghetsperspektiv kan dessa åtgärder leda till stråk där färre människor rör sig, vilket kan leda till otrygga miljöer.

3.5 Tillgänglighet

Enköpings stad har goda förutsättningar för ett tillgängligt gång- och cykelvägnät. Topografin, det vill säga höjdskillnaderna, är låga i staden och avstånden mellan målpunkter inom staden och kransorterna korta.

Enköpings kommun arbetar med tillgänglighetsfrågor både på övergripande nivå och detaljnivå. Exempelvis genom att kontinuerligt inventera och åtgärda enkelt avhjälpta hinder i centrum. Kommunen har även regelbundna möten med Funktionsrätt Enköping för att diskutera tillgängligheten i kommunen.

I dialog med Funktionsrätt Enköping lyfts exempelvis Enköpings parker och framför allt Åpromenaden som platser med god tillgänglighet. Däremot upplevs varken centrum eller Myranområdet som särskilt tillgängliga. Detta på grund av den ogena gång- och cykelvägnätet, dåliga anslutningar från gång- och cykelvägen till målpunkter, undermålig trafikseparering, kullersten och farliga passager.

I kransorterna skapar hårt trafikerade vägar en barriäreffekt som i vissa fall delar orten i två. Avsaknad av säkra passager för att ta sig över dessa vägar är något som försvårar tillgängligheten för fotgängare och cyklister.

Ytterligare en aspekt på tillgängligheten är orienterbarheten i trafiksystemet. Enköpings kommun saknar en enhetlig vägvisning för gångtrafikanter och cyklister. Det finns enstaka skyltar men de är inte kartlagda och visar heller inte avståndet till målpunkter.

3.6 Framkomlighet

Ett gent och sammanhängande gång- och cykelvägnät är viktigt för framkomligheten. Ett gent nät bör inte avvika mer än nödvändigt från fågelvägen mellan start- och målpunkt. För att få till ett sammanhängande gång- och cykelvägnät behöver felande länkar byggas ut, något kommunen jobbar kontinuerligt med.

Då gång- och cykelvägarna inte är utbyggda i samma omfattning i kransorterna innebär det att cyklister i högre grad befinner sig i blandtrafik. Det innebär en begränsning i framkomligheten.

Övergångsställen ska i de fall de finns i vägnätet ses som en framkomlighetsåtgärd för gående. Det är av stor vikt att övergångsställen är trafiksäkert utformade.

Andra exempel på brister i framkomligheten är fasta hinder, exempelvis i form av betongsuggor, bommar eller grindar på gång- och cykelvägar. Även vägarbeten på eller i anslutning till gång- och cykelvägar kan skapa stora framkomlighetsproblem för cyklister.

Framkomligheten i gång- och cykelnätet i Enköpings stad begränsas på sina håll av att vägarna inte har återställts efter fiberarbete eller annat arbete som krävt ingrepp i marken.

3.7 Drift och underhåll

Samhällsbyggnadsförvaltningen ansvarar för drift och underhåll av kommunens gång- och cykelvägar. Underhållet innefattar både själva vägbanan och angränsande markområden. De asfalterade gång- och cykelvägarna kräver beläggningsunderhåll i begränsad omfattning, däremot behöver de blåsas rena från höstlöv och snöröjas på vintern. Grusade cykelvägar kräver regelbundet tillförsel av grus och eventuellt även skrapning och packning då grus är ett rörligt material.

Trafikverket är ansvarig väghållare för en del gång- och cykelvägar i kransorterna. Enköpings kommun har löpande dialog med Trafikverket gällande drift- och underhåll på statligt ägda gång- och cykelvägar. Vissa underhållsinsatser, exempelvis snöröjning, koordineras därför mellan Trafikverket och Enköpings kommun.

I tättbebyggda områden är det fastighetsägaren som ansvarar för att trottoaren snöröjs och är framkomlig. Enskilda vägar och stigar faller under den privata markägarens ansvar.

I dagsläget sköts underhållet av Enköpings kommuns belysning av entreprenörer som hanterar inkomna felanmälningar. Det finns cirka 8000 belysningspunkter i Enköpings kommun. Fel och brister på belysningspunkter åtgärdas löpande, men exempelvis kan insatstider för åtgärdande uppdateras.

På kommunens hemsida finns en felanmälningsfunktion där invånare kan lämna in synpunkter och klagomål. I kransorterna inkommer ofta synpunkter om att drift och underhåll av gång- och cykelvägar är bristfällig och inte tillräckligt högt prioriterad. Även klagomål kring brister i plogning, att sandupptagningen sker sent på våren och brister i underhåll av trottoarer är vanligt förekommande.

3.8 Parkering och övrig service

I Enköpings stad finns cirka 660 cykelparkeringsplatser. De flesta cykelparkeringarna ligger i centrala Enköping.

En av de viktigaste målpunkterna i kommunen är Enköpings resecentrum, här finns totalt 270 parkeringsplatser för cyklar, varav de flesta har väderskydd. Under sommartid råder det brist på cykel-parkeringar vid stationen och flera cyklister tvingas parkera sina cyklar utanför de cykelställ som finns.

Gustav Adolfs plan och Stora torget är andra viktiga målpunkter och här finns ungefär 100 respektive 85 cykelparkeringsplatser. Trots det råder det brist på cykelparkeringar i centrum. Även Myranområdet är uppmärksammat gällande bristande parkeringsmöjligheter med cykel.

Cykelparkeringar finns även lokaliserat vid de större busshållplatserna Doktor Westerlunds gata, Herrgården och Enköpings station norra sida. I dagsläget är de av varierande standard. Kommunen har beviljats statlig medfinansiering för att bygga om dessa för att förbättra möjligheterna för kombinationsresor.

På landsbygden och i kransorterna är hållplatser för kollektivtrafik viktiga målpunkter för cyklister. I dagsläget saknas ofta cykelparkering vid hållplatser. Cykelparkering invid större busshållplatser i kransorterna finns i Örsundsbro centrum och Salnecke, samt i Fjärdhundra.

Attraktiva cykelparkeringar är viktiga för att fler ska välja att cykla. Idag saknas väderskydd vid de flesta parkeringarna i Enköpings kommun. Vid cirka 65 procent av cykelparkeringarna i Enköpings stad saknas möjligheten att låsa fast ramen. Även cykelparkeringarna i kransorterna saknar väderskydd och ramlås. Grillby torg är undantaget, där är cykelparkeringen utrustad med ramlås.

Övergripande i kommunen saknas det cykelparkeringar som är anpassade till olika typer av cyklar, till exempel lådcyklar.

Cykelpumpar finns på två platser i kommunen, vid Enköpings resecentrum och på Stora torget. De går att använda för att pumpa exempelvis cykelhjul, hjul till rullstolar och barnvagnar. Cykelpumpen på Stora torget är eldriven och den vid resecentrum är manuell.

3.9 Beteendepåverkan och kampanjer

För att få fler att gå och cykla krävs en attityd- och beteendeförändring såväl bland kommunens politiker, tjänstepersoner och invånare. Mobility management kallas det när man jobbar med åtgärder för att förändra människors beteende inom trafikområdet. Enköpings kommun har inget strategiskt arbete kring mobility management. Arbetet drivs i dagsläget i projektform från fall till fall. Arbetet med en Mobility management-plan inleds i samband med att denna gång- och cykelplan antas, med målet att realiserandet av MM-planen påbörjas under 2021.

Enligt kommunvelometern satsas det mindre på information och marknadsföring i Enköping jämfört med andra små kommuner.

Inom ramen för beteendepåverkande insatser arbetar kommunen med säkra skolvägar. En satsning på att öka trafiksäkerheten och få fler barn att gå eller cykla till skolan.

3.10 Turism och rekreation

De senaste åren har vandrings- och cykelturismen ökat över hela Europa och även i Sverige och länet. I Enköpings kommun finns två kommuntäckande leder, Upplandsleden och Mälardalsleden, som binder ihop Enköpings kommun med omgivande kommuner. Dessa används till såväl vandring som cykling.

En av kommunens största besöksanledningar är Enköpings parker. I Enköpings stad finns hälsans stig, med två sträckningar, som går genom de kända parkmiljöerna. Stigarna är tänkta att få folk att komma ut och röra på sig för bättre hälsa, samtidigt som de får en naturskön upplevelse.

Både Enköpings stad och kransorterna är försedda med upplysta motionsspår där möjligheten att gå med hunden, jogga eller åka skidor finns.Mälarens badplatser är mycket välbesökta under sommarhalvåret. Till badplatsen i Bredsand finns en gång- och cykelväg.

Foto: Parkenheten

4 Strategier

Utgångspunkten för gång- och cykelplanen är att arbeta för att förbättra förutsättningarna för ett ökat resande till fots och med cykel. I avsnittet redovisas hur Enköpings kommun behöver arbeta framåt för att nå de uppsatta målen. Arbetet redovisas utifrån prioriterade strategiska områden och till varje område finns även ett antal riktlinjer och prioriterade insatsområden.

4.1 Trafiksäkerhet

Separering är ett enkelt sätt att minska risken för konflikter mellan olika trafikantgrupper. Vid ny- och ombyggnation ska gående och cyklister separeras från biltrafiken för att åstadkomma en ökad trafiksäkerhet. Utgångspunkt för när och var separering ska ske baseras på motorfordonens hastighet och flöden, samt vilka flöden av gående och cyklister som förväntas i stråket. Stråkets förväntade användare, exempelvis många barn och äldre, avgör också för var och hur separering ska ske.

Gående och cyklister ska också separeras från varandra vid ny- och ombyggnation. Detta är särskilt aktuellt vid höga gång- och cykelflöden och höga hastigheter för cykel, det vill säga i huvudcykelnätet.

Separering kan exempelvis ske genom skyltning och linjemålning, olika typer av underlag på gång- och cykelbana eller en fysisk separering. Det är även av vikt att det är tydligt markerat vad som är gångbana respektive cykelbana. Detta exempelvis genom skyltning och markering i marken.

Vid korsningspunkter för oskyddade trafikanter visar forskning på att det krävs hastighetsdämpande åtgärder för att uppnå god trafiksäkerhet. Enköpings kommun ska kontinuerligt arbeta med hastighetssäkrade korsningspunkter för oskyddade trafikanter och vid behov anlägga hastighetssäkrade övergångsställen och cykelöverfarter. Hastighetssäkring är en åtgärd som förhindrar att motorfordonstrafik kör fortare än gällande hastighetsgräns.

Genom att anpassa hastigheter för motoriserad trafik skapas bättre flöden och även lägre hastigheter, vilket får en positiv effekt för trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. I Enköpings kommuns Trafikstrategi finns utpekat att en hastighetsöversyn ska genomföras på kommunalt vägnät. Detta innebär att en revidering och uppdatering av kommunens hastighetsgränser ska genomföras i syfte att sänka den generella hastigheten.

Barn och ungas rörelsemönster ska priorteras vad gäller trafik-säkerheten. Viktiga målpunkter för barn och unga är skolor, kultur- och fritidsanläggningar samt idrottsplatser. Kommunen ska arbeta löpande med trafiksäkerhetsfrågor i anslutning till dessa målpunkter. Störst möjligheter finns vid nybyggnation, då är lokalisering och utformning viktiga frågor.

Utöver fysisk utformning har drift och underhåll av gång- och cykelvägnätet en direkt påverkan för oskyddade trafikanters säkerhet. Singelolyckor är den vanligaste olyckstypen. Kommunen ska därför löpande åtgärda bristande beläggning på gång- och cykelvägar inklusive nivåskillnader.

Minskad biltrafik runt skolorna bidrar till en bättre trafiksäkerhet, trevligare utomhusmiljö och bättre luftkvalitet. Den övergripande strategiska inriktningen för detta arbete är därför att fler elever ska gå, cykla eller åka kollektivt till sina skolor och generellt att minska motortrafiken runt skolor i kommunen.

För att kunna arbeta strategiskt och långsiktigt med säkra och hållbara skolvägar behöver ett gemensamt styrdokument och arbetsmetodik mellan Samhällsbyggnadsförvaltningen och Utbildningsförvaltningen tas fram. Ett liknande samarbete behöver också finnas mellan Samhällsbyggnadsförvaltningen och Upplevelseförvaltningen, för viktiga målpunkter för barn och unga.

Bristande trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter i kransorter och på landsbygden är stora frågor som kommunen får in många synpunkter på. Kommunen saknar i många fall rådighet över dessa frågor i och med

att Trafikverket har väghållaransvaret. För att uppmärksamma Trafikverket och Region Uppsala på trafiksäkerhetsproblem som finns längs med det statliga vägnätet ska kommunen fortlöpande föra dialog med dessa. Kommunen ska även spela in brister och behov till Region Uppsalas verksamhetsplan som uppdateras årligen.

En viktig del i trafiksäkerhetsarbetet är att informera om vilka lagar och regler som gäller samt hur man ska bete sig som trafikant. För att öka invånarnas kunskap om detta ska kommunen driva och/eller delta i trafiksäkerhetskampanjer.

4.1.1 Riktlinjer

- Vid ny- och ombyggnation ska gående och cyklister separeras från biltrafik, och om möjligt från varandra genom exempelvis skyltning eller linjemålning.
- Korsningspunkter ska säkras för oskyddade trafikanter.
- Platser där barn och unga rör sig, exempelvis skolor, fritidsanläggningar och idrottsplatser, ska vara trafiksäkert utformade.

4.1.2 Insatsområden

- Genomför en översyn av samtliga korsningspunkter för oskyddade trafikanter. Åtgärda enligt prioriteringsordning.
- Fortsätt arbeta med hastighetsöversynen på kommunalt vägnät, specifikt där gående och/eller cyklister rör sig i blandtrafik.
- Kontinuerligt röja skymmande vegetation på gång- och cykelvägar och vid korsningspunkter.
- Kontinuerligt åtgärda bristande beläggning på gång- och cykelvägar inklusive nivåskillnader.
- Ta fram en arbetsmetodik gällande Enköpings kommuns arbete med säkra och hållbara skolvägar.
- För fortlöpande dialog med Region Uppsala och Trafikverket gällande trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter på statligt vägnät.
- Driva och/eller delta i trafiksäkerhetskampanjer.

4.2 Trygghet

Människor tenderar att vilja röra sig i närheten av andra människor. Därför ska Enköpings kommun sträva efter att planera gång-och cykelvägnätet så att det är väl synligt från omkringliggande bostäder, verksamheter och bilvägar.

Tunnlar upplevs ofta som otrygga. Det kan leda till att dessa undviks. Därför är utformning och belysning av tunnlar av stor vikt för att skapa såväl trafiksäkra som trygga lösningar. En inventering av kommunens tunnlar ska genomföras utifrån trygghetsaspekten.

Ytterligare aspekter som ökar den upplevda tryggheten är väl upplysta områden och att de är lätta att överblicka. För att åstadkomma överblickbarhet behöver vegetation röjas i anslutning till gång- och cykelvägar för att undvika att träd och buskar hänger ut över vägen. Enköpings kommun ska kontinuerligt genomföra trygghetsröjningar.

Gång- och cykelvägnätet i Enköpings kommun ska erbjuda trygga stråk med god belysning. Belysning ska prioriteras för gång- och cykelvägar framför bilvägar och ljus från dessa kan användas som släpljus för biltrafiken istället för tvärtom.

När nya gång- och cykelvägar byggs ska dessa ha belysning. I befintliga gång- och cykelstråk ska belysningsåtgärder i första hand prioriteras där belysning helt saknas. I andra hand ska stråk där belysning endast består av släpljus från bilvägen åtgärdas.

Cyklister ska kunna känna sig trygga när de parkerar sina cyklar. Därför är en attraktiv, synlig placering av cykelparkeringen viktig för att motverka känslan av isolering. Vid behov kan cykelparkeringarna även behöva vara belysta.

Även andra offentliga miljöer, där människor rör sig, så som torg och parker ska upplevas trygga. Detta genom överblickbarhet, beskärning av buskage och omkringliggande växtlighet och god belysning.

4.2.1 Riktlinjer

- Planera gång-och cykelvägnätet så att det är väl synligt från omkringliggande bostäder, verksamheter och bilvägar.
- Cykelparkeringar ska lokaliseras i attraktiva lägen där de är synliga.

- Gång- och cykelvägnätet ska upplevas tryggt för alla genom att det är belyst och lätt att överblicka.
- Friliggande gång- och cykelvägar ska alltid ha separat belysning.
- Befintliga och nya gång- och cykeltunnlar ska vara belysta och ha god genomsikt så att de upplevs trygga.

4.2.2 Insatsområden

- Bygg ut belysning längs gång- och cykelvägnätet enligt prioriteringsordning.
- Se över var i kommunen det finns behov av belysta cykelparkeringar och offentliga rum.
- Kommunens gång- och cykeltunnlar ska inventeras och trygghetssäkras.
- Sidoområden, cykelparkeringar och offentliga rum ska kontinuerligt trygghetsröjas.

4.3 Tillgänglighet

Gång- och cykelvägnätet ska vara tillgängligt för alla. I planeringen behöver hänsyn tas till barn, äldre och personer med funktionsvariation. Att planera gång- och cykelnätets utformning, funktion och användning utifrån dessa grupper medför en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet för alla.

För att gång- och cykelvägnätet ska bli mer tillgängligt finns det behov av att exempelvis sänka kantstenar och bredda passager. Särskilt prioriterade målpunkter är centrum, stationsområdet, handelsområden, vårdanläggningar, skolor/förskolor och fritidsanläggningar. Anslutningsvägar och hållplatser för kollektivtrafiken ska kontinuerligt tillgänglighetsanpassas.

I trafikstrategin finns utpekat att kommunen ska inventera enkelt avhjälpta hinder för att efterhand åtgärda dessa. Vid ny- och ombyggnation av gator och torg ska enkelt avhjälpta hinder undvikas och vid behov åtgärdas.

En viktig tillgänglighetsfråga är att se till att utrymmet på gång- och cykelvägar inte begränsas av andra funktioner som exempelvis parkeringar, busshållplatser eller dåligt placerade bänkar.

Andelen aktörer som erbjuder olika alternativ av elsparkcyklar eller cyklar runt om i Sverige ökar. Vid en eventuell framtida etablering i Enköping bör kommunen och aktören ta fram en avsiktsförklaring gällande frågor om tillgänglighet och framkomlighet på gång- och cykelvägar och andra offentliga miljöer.

Tillgänglighet ställer krav på drift och underhåll. Under vintertid är det viktigt att snöröjning fungerar då modd och snövallar försvårar för synskadade att hitta ledstråk. Det försvårar även för personer i rullstol och permobil att ta sig upp och fram på trottoarerna. Platser och stråk där många människor rör sig ska prioriteras vid snöröjning.

Utbildning av driftpersonal och väghållare bör genomföras i form av insiktsutbildningar. Detta för att öka förståelsen för hur det är att vara gravt synskadad eller ha nedsatt rörelseförmåga.

Längs med promenadstråken är sittbänkar för vila viktigt för tillgängligheten. Hårdgjorda ytor för rullstol ska finnas intill sittplatsen som ska ha armstöd.

Vägvisning är en viktig tillgänglighetsfråga och ska visa den snabbaste eller mest lämpliga vägen. Vägvisning ska ske till viktiga målpunkter och innehålla avståndsangivelser. Den ska vara tydlig och enkel att förstå. Genom en tydlig och väl utbyggd vägvisning kan fotgängare och cyklister känna sig trygga i att de inte går fel och behöver gå några långa sträckor. Dessa vägvalspunkter kan med fördel kompletteras med stråkkartor, information om felanmälan samt servicepunkter som exempelvis cykelpumpar.

4.3.1 Riktlinjer

- Gång- och cykelvägnätet ska anpassas efter olika typer av fotgängare, cyklister och cykeltyper.
- Vid ny- och ombyggnation ska enkelt avhjälpta hinder undvikas och vid behov åtgärdas.

4.3.2 Insatsområden

- För dialog med intresseföreningar gällande tillgänglighet.
- Anslutningsvägar och hållplatser till kollektivtrafiken ska tillgänglighetsanpassas.
- Inventera och åtgärda enkelt avhjälpta hinder.
- Driftpersonal och väghållare ska insiktsutbildas.
- Sittbänkar ska inventeras, tillgänglighetsanpassas och eventuellt nya tillkomma där det saknas.
- En väl fungerande gång- och cykelvägvisning ska byggas ut i staden och i kransorterna.

4.4 Framkomlighet

Framkomlighet kännetecknas av hastighet, kapacitet och att nå sin målpunkt snabbt och bekvämt. För att möjliggöra detta krävs ett sammanhängande och gent gång- och cykelvägnät utan felande länkar. Vid nybyggnation ska gena gång- och cykelvägar prioriteras framför gena bilvägar. Enköpings kommun ska även koppla samman det kommunala gång- och cykelvägnätet till de regionala stråken så att felande länkar undviks.

Det är inte alltid möjligt eller ekonomiskt försvarbart att bygga nya gång- och cykelvägar längs alla sträckor i gång- och cykelvägnätet på kort sikt. Cykelbara stråk är därför ett viktigt komplement. Detta är stråk där det är möjligt att cykla, men som inte är fullgoda gång- och cykelvägar. Exempelvis vägar med låg årsdygnstrafik.

Bilvägar kan skapa barriärer som påverkar såväl kontinuiteten som genheten i gång- och cykelvägnätet. Barriäreffekten kan minska något om vägen har mittrefug, är hastighetssäkrad eller om den är planskild. De flesta stora barriärerna finns i kransorterna och på landsbygden. Kommunen ska kontinuerligt föra dialog med Trafikverket och Region Uppsala om att öka framkomligheten vid dessa.

Övergångsställen kan underlätta för gående att korsa en barriär. Grundprincipen är att nya övergångsställen kan byggas förutsatt att de hastighetssäkras. Enköpings kommun ska genomföra en översyn av platser där nya övergångsställen kan vara motiverat.

Cykelöverfarter innebär att fordonsförare har väjningsplikt mot cyklande och förare av mopedklass II. Det bidrar till ökad framkomlighet för

cyklister. Enköpings kommun ska utreda behovet av och vid lämplighet införa cykelöverfarter på kommunalt vägnät.

För att ytterligare möjliggöra en positiv utveckling kring cykling är det viktigt att anpassa infrastrukturen till olika cykeltyper. Det innebär bland annat att se över bredden på cykelvägar och sätta standarden på nya så att lådcyklar får plats. De nya cyklarna möjliggör också att cyklister rör sig längre sträckor. Det är viktigt att ha med sig och se över vid om- och nybyggnation av gång- och cykelnätet.

Vägarbeten på eller i anslutning till gång- och cykelvägar kan vara ett framkomlighetsproblem om de är utformade på fel sätt. Korta och trafiksäkra omledningsvägar för gående och cyklister ska därför premieras vid vägarbeten. Vid större ombyggnationer ska vägvisnings-skyltar kompletteras med omledningsskyltar för rekommenderade gång- och cykelstråk. Genom att premiera gång- och cykeltrafik vid större ombyggnationer kan även tillfälle ges att jobba med kampanjer för att få över bilister till hållbara färdmedel.

4.4.1 Riktlinjer

- Gång- och cykeltrafik ska prioriteras i trafikplaneringen, tillsammans med kollektivtrafik.
- Cykelbara stråk kan vara komplement till fullgoda gång- och cykelvägar.
- Vid utformning av nya gång- och cykelvägar ska hänsyn tas till olika typer av cyklar.
- Vid vägarbeten ska framkomligheten för gång och cykel prioriteras framför bilen. Vägarbeten ska även ses som en möjlighet för mobility management-åtgärder.

4.4.2 Insatsområden

- Felande länkar i gång- och cykelvägnätet ska åtgärdas. Det kommunala gång- och cykelvägnätet ska kopplas samman med de regionala stråken.
- För fortlöpande dialog med Region Uppsala och Trafikverket gällande bristande framkomlighet längs det statliga vägnätet.
- Genomför en översyn för att identifiera platser där nya övergångsställen kan vara motiverat.
- Utred behovet av cykelöverfarter och bygg ut om lämpligt.

4.5 Cykelparkeringar och övrig service

Enköpings kommun ska verka för attraktiva cykelparkeringar som är stöldsäkra, har god kapacitet, är trygga och tillgängliga. Cykelparkeringar ska premieras framför bilparkeringar genom att lokaliseras närmare målpunkter. Cykelparkeringar bör anläggas max 25 meter från entréer och målpunkter.

Viktiga målpunkter för cykelparkeringar är Enköpings resecentrum och busshållplatser, centrum, skolor/förskolor, idrotts- och fritidsanläggningar och handelsområden.

Det är viktigt att cykelparkeringen blir en del av platsens gestaltning. För att cykelparkeringarna ska fylla sin funktion är det även viktigt att det finns tillgängliga och säkra anslutningsvägar dit.

Standarden på cykelparkering bör anpassas efter målpunktens funktion. Vid samtliga cykelparkeringar ska det finnas möjlighet att låsa fast cykeln i ramlås. På platser där cykeln förväntas stå under en längre tid, exempelvis vid resecentrum, är det lämpligt med väderskydd.

Vid större målpunkter kan det vara aktuellt att anordna cykelparkeringar som går att låsa, exempelvis cykelboxar eller cykelgarage.

Nya cykeltyper ställer andra krav på cykelparkeringar. Elcyklar behöver säkra anordningar för att ladda batterierna vid cykelparkeringar. Lådcyklar behöver större yta för att få plats i ett cykelställ. När kommunen bygger om eller bygger nytt är det viktigt att säkerställa att det finns yta för cykelparkering som har kapacitet för olika typer av cyklar.

Ett hyrcykelsystem är en viktig pusselbit för att ytterligare skapa möjlighet för hållbart resande och kombinationsresor. Enköpings kommun ska verka för ett hyrcykelsystem.

Möjlighet att pumpa hjul till cyklar, rullstolar och barnvagnar ska finnas vid större målpunkter. I Enköpings kommun ska alla cykelpumpar vara lättanvända och tillgängliga för alla medborgare. Om möjligt ska de vara eldrivna.

Kommunen ska erbjuda god tillgång till cykelparkering vid sina egna fastigheter. Kommunen kan även verka för att privata aktörer erbjuder attraktiva cykelparkeringar.

4.5.1 Riktlinjer

- Cykelparkeringar ska kontinuerligt byggas ut vid behov.
- Cykelparkeringar ska premieras framför bilparkeringar genom att lokaliseras närmare målpunkter.
- Cykelparkeringar bör anläggas max 25 meter från entréer och målpunkter.
- Samtliga cykelparkeringar ska ha möjlighet att låsa fast cykeln i ramlås. Vid behov ska väderskydd finnas.
- Vid om- och nybyggnation av cykelparkeringar ska yta och kapacitet för olika typer av cyklar säkerställas.
- Kommunens cykelpumpar ska alltid vara användarvänliga. Om möjligt ska de vara eldrivna.
- Kommunen ska erbjuda god tillgång till cykelparkering vid sina egna fastigheter.

4.5.2 Insatsområden

- Övergivna cyklar ska med jämna intervall forslas bort.
- Utred behovet av cykelboxar och/eller cykelgarage vid större målpunkter.
- Verka för ett hyrcykelsystem.
- Utred behovet av pumpstationer vid större målpunkter i såväl staden som kransorter.
- Verka för att privata aktörer erbjuder attraktiva cykelparkeringar.

4.6 Drift och underhåll

En välfungerande drift och underhåll av kommunens gång- och cykelvägar är avgörande för såväl trafiksäkerheten som tillgängligheten och framkomligheten. Enköpings kommun har framtagna rutiner för drift och underhåll av gång- och cykelvägar. I takt med höjda ambitionsnivåer och fler gående och cyklister är det viktigt att se över och vid behov förbättra dessa.

Enköpings kommun ska systematiskt arbeta med förbättringar av kommunens beläggningsinventering och snöröjning. Exempelvis genom snabbare insatstider.

För att ansvarig organisation för drift och underhåll ska kunna hantera den höjda ambitionsnivån behöver organisationen säkerställa resurser

och budget. Se mer om detta i avsnittet om genomförande av gång- och cykelplanen.

Varje år får Enköpings kommun in ett stort antal felanmälningar gällande brister på gång- och cykelvägar. Felanmälningsfunktionen är viktig utifrån att kommunen inte kan inventera och ständigt bevaka alla delar av gång- och cykelvägnätet. Funktionen och hanteringen av felanmälningar behöver dock förbättras. Genom en bättre felanmälningsfunktion, exempelvis en app, skulle anmälningarna kunna hanteras snabbare och anmälaren få återkoppling kring vilka åtgärder som eventuellt har genomförts.

Det är även viktigt att innehållet i felanmälningarna hanteras systematiskt och analyseras som ett led i det kontinuerliga förbättrings-arbetet. Felanmälningar kan även komplettera inventeringar av exempelvis beläggningsunderhåll eller skymmande vegetation och utgöra ett underlag i driftplaneringen.

I takt med att Enköpings kommun växer kommer även antalet vägarbeten för förbättrad infrastruktur öka. Vid vägarbeten är det viktigt att gående och cyklisters trafiksäkerhet och framkomlighet prioriteras. Därför är det prioriterat med tydlig skyltning och en jämn beläggnings-nivå på utpekade alternativa vägar. Det är även prioriterat att arbeta med uppföljning av hur gående- och cyklister hanteras vid vägarbeten.

När det gäller drift och underhåll av det statliga vägnätet behöver kommunen ha en kontinuerlig dialog med Trafikverket.

4.6.1 Riktlinjer

- Drift och underhåll ska prioriteras i huvudnätet för gång och cykel framför bilvägnätet.

4.6.2 Insatsområden

- Kontinuerligt utvärdera och förbättra rutinerna för drift och underhåll.
- Verka för snabbare insatstider och en fortsatt hög kvalitet i snöröjningsarbetet.
- Förbättra Enköpings kommuns felanmälningsfunktion och utreda möjligheterna till en felanmälningsapp.
- Säkerställa att inkomna felanmälningar leder till förbättringar, exempelvis genom sammanställning och analys av inkomna felanmälningar.
- Ta fram ett tydligare beläggningsprogram för gång- och cykelvägar.
- Förbättra kontrollfunktionen för att rutinerna vid vägarbeten följs.
- Ha kontinuerlig dialog med Trafikverket gällande drift och underhåll av statligt ägda gång- och cykelvägar i Enköpings kommun.

4.7 Beteendepåverkan och kampanjer

För att lyckas med att nå målen i så väl trafikstrategin som i gång- och cykelplanen krävs, förutom satsningar i ny infrastruktur, även en attityd och beteendeförändring. Dessa förändringar kan ske med hjälp av information, marknadsföring och kampanjer. I trafikstrategin finns utpekat att kommunen ska ta fram en plan som beskriver hur kommunen ska arbeta med Mobility management.

Enköpings kommun är kommunens största arbetsplats och det är därför viktigt att organisationen agerar förebild vad gäller gång- och cykel-främjande åtgärder. Kommunen bör därför premiera och kommunicera dessa åtgärder.

Information i kommunens kommunikationskanaler är centralt för att underlätta cyklandet och uppmana medborgarna att gå och cykla. Det ska vara enkelt att hitta information om gång- och cykel som färdmedel. Det kan till exempel handla om gång- och cykelkartor, förklaringar till de trafikregler som gäller samt information om rätt utrustning som reflexer och cykelhjälm. Kommunens nuvarande cykelkarta behöver uppdateras och utvecklas.

Kommunen kan även arbeta med riktade informationskampanjer inom gång- och cykelområdet. För att etablera goda vanor tidigt i livet är det extra prioriterat att arbeta med barn och unga. Detta görs delvis inom projektet säkra skolvägar men det kan utvecklas genom att ta fram en arbetsmetodik.

Andra exempel på hur vi kan påverka är testresenärsprojekt, där invånare får möjlighet att testa att exempelvis åka kollektivt eller cykla under en tid. Ju längre ett testprojekt pågår desto större är sannolikhet att det som testats blir en inrutad vana på sikt. Det är viktigt att tajma testprojekt och samköra dem med övriga projekt och cykelkampanjer för att få ut det mesta från alla olika projekt. Testresenärsprojekt kan med fördel involvera andra aktörer som exempelvis Region Uppsala.

Forskningen visar att de bästa tillfällena för att ändra sina vanor är vid stora förändringar i livet, till exempel när man flyttar in i en ny bostad. För uppmuntra till hållbart resande kan kommunen genomföra riktade informationskampanjer till nya bostadsområden. Även testresenärsprojekt kan göras riktade mot nyinflyttade.

Europeiska Trafikantveckan är ett europeiskt initiativ för att uppmuntra till hållbara resor och transporter. Trafikantveckan kan vara ett passande tillfälle för att genomföra aktiviteter om hållbart resande.

Det är viktigt att kommunen kontinuerligt för dialog med cyklister och intresseföreningar i kommunen.

4.7.1 Riktlinjer

- Kommunen ska strategiskt genomföra kampanjer och informera om gång och cykel. Exempelvis i nya bostads- eller verksamhetsområden.

4.7.2 Insatsområden

- Ta fram en plan som beskriver hur kommunen ska arbeta med Mobility management.
- Kommunen som arbetsgivare bör genomföra gång- och cykelfrämjande åtgärder.
- Uppdatera och utveckla kommunens cykelkarta.
- Undersök möjligheten att driva testresenärsaktiviteter, exempelvis med andra aktörer som Region Uppsala.
- Anordna aktiviteter om hållbart resande under Europeiska trafikantveckan.

4.8 Turism och rekreation

I Enköpings kommun ska det vara lätt att nå naturen. En upplevelserik och vacker miljö kan stimulera fler att röra sig till fots. Detta är viktigt för rekreation, men också ett viktigt inslag i den vardagliga förflyttningen. Gående och cyklister ska kunna ta sig mellan olika delar i staden och kommunen genom en sammanhängande grönstråk. Det vill säga där grönska kantar gång- och cykelvägnätet. Trygghet och trafiksäkerhet är dock viktiga aspekter att beakta i sammanhanget.

Många sevärdheter och besöksmål i Enköpings kommun finns på landsbygden utmed det statliga vägnätet. Kommunen behöver därför föra dialog med Region Uppsala kring att utveckla turism- och rekreationscyklingen i kommunen. En viktig del i detta är att knyta samman kommunens tätorter med cykelstråk.

För att underlätta för invånare och besökare som går och cyklar att hitta till besöks- och utflyktsmål är det viktigt att arbeta med skyltning och vägvisning. Region Uppsala genomför under 2019 en kartläggning av det cykelturistiska vägnätet med potential för rekreation och turism i Uppsala län, något som Enköpings kommun är med och bidrar till.

Kommunen ska fortsätta vara involverade i att utveckla karttjänster för gående och cyklister. Dels genom att utveckla kommunens egen turistkarta, men också genom att säkerställa att mälardalskartan kontinuerligt uppdateras med aktuell information och nya besöks- och utflyktsmål.

Även kollektivtrafiken är viktig för att tillgängliggöra kommunens besöksmål. En förutsättning för detta är att kollektivtrafiken trafikerar

dessa målpunkter. I den regionala cykelstrategin för Uppsala län är ett utpekat insatsområde att förbättra möjligheten att ta med cykel i kollektivtrafik. Det tillsammans med cykelparkeringsmöjligheter vid hållplatser intill besöksmål är viktiga åtgärder för att öka turism- och rekreationscyklingen.

För att alla oavsett ålder och funktionsvariation ska kunna ta del av kommunens parker och rekreationsstråk är det viktigt att det finns information om stråkens svårighetsgrad. Exempel på viktig information kan vara om stråket är tillgänglighetsanpassat, om det är kuperat, grusat eller i svår terräng. Hälsans stig har till exempel en alternativ sträckning med bättre tillgänglighet.

Det är viktigt att ta tillvara på det engagemang, drivkraft och föreningsliv som finns i kommunen. Enköpings kommun ska verka för samarbeten med privata, lokala, regionala och nationella aktörer för att utveckla vandrings- och cykelturismen. Detta genom exempelvis marknadsföring och att lyfta goda exempel.

Ett gemensamt projekt inom Fyra Mälarstäder samarbetet är att utveckla möjligheten att cykla runt Mälaren.

4.8.1 Riktlinjer

- Verka för gång- och cykelvägar genom sammanhängande grönstråk.

4.8.2 Insatsområden

- För dialog med Region Uppsala om att utveckla turism- och rekreationscykling.
- Underlätta för besökare genom tydlig information och vägvisning.
- Fortsatt arbeta för möjligheten att cykla runt Mälaren inom Fyra Mälarstäder.

5 Genomförande

I det här avsnittet beskrivs hur gång- och cykelplanen ska genomföras. En del i genomförandet är en klassificering av gång- och cykelnätet. I detta avsnitt förtydligas vad den indelningen innebär.

Gång- och cykelplanen är ett strategiskt dokument och innehåller inga namnsatta objekt eller kostnadsberäkningar. Risken är att ett dokument som innehåller namnsatta objekt snabbt blir inaktuellt. I tekniska nämndens investeringsplan avsätts årligen medel för åtgärder inom bland annat gång- och cykeltrafik. Vid beslutet ska det tydligt framgå hur investeringsplanen bidrar till genomförande av gång- och cykelplanen samt hur medel har prioriterats utifrån gång- och cykelplanens mål, riktlinjer och insatsområden. Kopplat till investeringsplanen har förvaltningen en objektslista innehållande objekt som ska prioriteras de kommande åren.

De senaste årens ambitionshöjning inom trafikområdet innebär påfrestningar på genomförandedelen av organisationen. För att gång- och cykelplanens mål ska kunna uppnås behöver resurser säkerställas. En viktig del i genomförandet blir därför att göra en bedömning av vilka resurser som krävs för att genomföra gång- och cykelplanen.

Trafiksystemet i Enköping ska planeras utifrån fyrstegsprincipen, oavsett om det gäller biltrafik, gång eller cykel. Fyrstegsprincipen bygger på att lämpliga lösningar prövas i fyra steg, där åtgärder som påverkar behovet av att resa överhuvudtaget och val av transportsätt utgör det första steget. Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen. Det tredje steget innebär begränsade ombyggnationer. Som sista steg görs

ombyggnader eller investeringar i helt ny infrastruktur. Att planera enligt fyrstegsprincipen innebär att säkerställa en god resurshushållning.

För att främja gång och cykel behöver färdsätten lyftas fram genom hela planeringsprocessen. Detta gäller i allt från övergripande strategisk planering till detaljplanering. I detaljplaneskedet är det viktigt att utrymme för gång och cykel säkerställs i plankarta och planbeskrivning.

Vid planering av nya bostads- och verksamhetsområden ska gång- och cykelvägar som knyter nya områden till befintliga områden studeras. I detaljplaneprocessen är det därför viktigt att en trafikkompetens är med tidigt och ser över den övergripande strukturen av gång- och cykelvägnätet, och hur en ny sträckning ska kopplas ihop med det befintliga gång- och cykelvägnätet. Det är även av vikt att i tidigt skede överväga vilken klassificering som en ny sträckning ska ha. Detta då klassificeringen avgör standarden på gång- och cykelvägen, och detta bör komma med så tidigt som möjilgt i processen.

En stor del av förändringen kan också skapas inom Enköpings kommun som organisation och arbetsgivare. Det är därför viktigt att organisationen agerar förebild vad gäller gång- och cykelfrämjande åtgärder.

5.1 Prioritering genomförande

I gång- och cykelplanen presenteras många olika strategier och insatsområden för att få fler att gå och cykla. Inom ramen för det gång- och cykelfrämjande arbetet behöver dessa prioriteras. Prioritets-ordningen är övergripande och utgör ett verktyg för genomförandet av gång- och cykelplanen. Den kommer även vara vägledande för den löpande investeringsplaneringen.

Klassificeringen av stråken är en avgörande faktor för prioritering av åtgärder samt drift och underhåll. Investeringar och reinvesteringar i gång- och cykelnätet ska ha klassificeringen som utgångspunkt.

Åtgärder som bidrar till ett sammanhängande nät och trafiksäkerhet har den högsta prioriteten, oavsett vilken klassificering stråket har. Även åtgärder som förbättrar tillgängligheten till viktiga målpunkter för barn och unga, som skola/förskola, kultur,- fritids- och idrottsanläggningar, ska prioriteras. Därefter ska övriga brister i befintliga gång- och cykelstråk åtgärdas. Då prioriteras huvudnätet före lokalnätet.

Andra viktiga faktorer som ligger till grund för prioritering av åtgärder i gång- och cykelvägnätet är potentialen för gång och/eller cykelresande i stråken och kopplingen till kollektivtrafikens större stationer och busshållplatser.

Prioriteringsordningen beskriver hur viktiga olika åtgärder i gång- och cykelvägnätet är, men andra faktorer kan däremot påverka vilken ordning åtgärderna genomförs. Vissa åtgärder kräver mindre förberedelser, vilket innebär att de snabbare kan bli gjorda. Andra åtgärder är beroende av andra aktörers planer eller processer och tar därmed längre tid att genomföra. Det kan även vara lämpligt att samordna åtgärder på sträckor med lägre prioritet med andra arbeten på en plats, för att spara resurser och minska påverkan på allmänheten.

5.2 Klassificering av gång- och cykelvägnätet

Gång- och cykelvägnätet består av friliggande gång- och cykelvägar, cykelbanor, gångbanor eller blandtrafikgator som binder ihop stadsdelar, tätorter eller andra viktiga målpunkter. Det kommunala gång- och cykelvägnätet är uppdelat i ett huvudnät och lokalnät.

Huvudnätet utgör stommen i gång- och cykelvägnätet och präglas av längre resor mellan områden. Viktiga målpunkter i huvudnätet är exempelvis resecentrum, större busshållplatser, stora arbetsplatser, lasarettet, skolor och idrottsplatser. Lokalnätet används för korta resor inom områden. I kransorterna utgörs i dagsläget gång- och cykelvägnätet enbart av lokalnät. Därtill finns regionala stråk som faller under Region Uppsalas rådighet, men som är viktiga att ha med för att se till ett sammanhängande gång- och cykelvägnät.

För att ta ett helhetsgrepp om gång- och cykelvägnätet i kommunen finns även regionala stråk med i klassificieringen. Dessa stråk saknar kommunen rådighet över men de finns med för att få en helhetsbild över gång- och cykelvägnätet. En revidering av huvud- och lokalnätet föreslås även i staden (se karta 1).

Nedan beskrivs vilken standard som är inriktningen för de olika klassificeringarna. Inriktningen gäller främst vid nybyggnation men det kan även finnas behov av ombyggnation i viktiga stråk som inte lever upp till standarden. För detaljerade utformningsprinciper hänvisas till Trafikverkets publikation Vägars och gators utformning (VGU).

5.2.1 Huvudnät

Huvudnätet är till stor del lokaliserat utmed biltrafikens vägnät. Grundprincipen är att huvudnätet enbart ska bestå av separerade gång- och cykelvägar. Gångvägar i huvudnätet ska alltid vara separerade från biltrafiken.

Huvudnätet ska vara minst lika gent som bilnätet. För gång- och cykelvägnätet ska skillnaden mellan fågelvägen och det verkliga avståndet inte vara större än 25 procent. Omvägar på mer än 25 procent ska alltså undvikas. Trafiksäkerhet och trygghet är dock viktiga aspekter att beakta i sammanhanget. Huvudnätet ska bestå av ett sammanhängande nät som medger en god färdhastighet och vägvalsfrihet för cyklisterna. Stråken ska ha en enkel och tydlig vägvisning där vägval uppstår och en egen anpassad belysning.

Korsningspunkter i huvudnätet ska vara utformade så att barriäreffekten från bilnätet minimeras. Det är även önskvärt att cykeltrafiken i huvudnätet prioriteras framför biltrafiken i viktiga korsningspunkter exempelvis genom cykelöverfarter.

5.2.2 Lokalnät

Det lokala nätet utgör ofta den sista länken från huvudnätet till målpunkter som inte ligger i direkt anslutning till huvudnätet. Det kan även utgöra den första länken för att ta sig från sitt bostadsområde och ut i huvudnätet.

Lokalnätet består av gång- och cykelvägar samt lokalgator där cykeltrafiken rör sig i blandtrafik medan gångvägar hålls separerade. Cykelnätet bör till stora delar bestå av separerade cykelvägar men blandtrafik kan vara acceptabelt på det lokala cykelvägnätet där biltrafiken är hastighetssäkrad till max 30 kilometer i timmen.

Cyklisternas krav på färdhastighet och kontinuitet är lägre i lokalnätet. Belysning bör finnas inom hela nätet men den kan samordnas med gatubelysningen. För att gående och cyklister lättare ska kunna orientera sig ska det vara skyltat vid viktiga knutpunkter.

5.2.3 Regionala stråk

De regionala stråken knyter ihop Enköpings kommun med andra kommuner och kransorter med varandra och Enköpings stad. Region Uppsala ansvarar för dessa stråk. Regionen prioriterar insatser som underlättar för vardagsresor framför rekreations- och turismcykling.

Enköpings kommun ska arbeta för att koppla samman det kommunala gång- och cykelvägnätet med de regionala stråken så att felande länkar undviks.

De regionala stråkens utformning och standard följer Trafikverkets krav- och rådsdokument Vägars och gators utformning (VGU).

5.3 Riktlinjer

- Huvudnätet ska bestå av separerade gång- och cykelvägar.
- I lokalnätet kan blandtrafik accepteras vid en hastighetsbegränsning om max 30 kilometer i timmen.
- När regionala gång- och cykelstråk byggs ska kommunen koppla samman det kommunala gång- och cykelvägnätet med de regionala stråken så att felande länkar undviks.

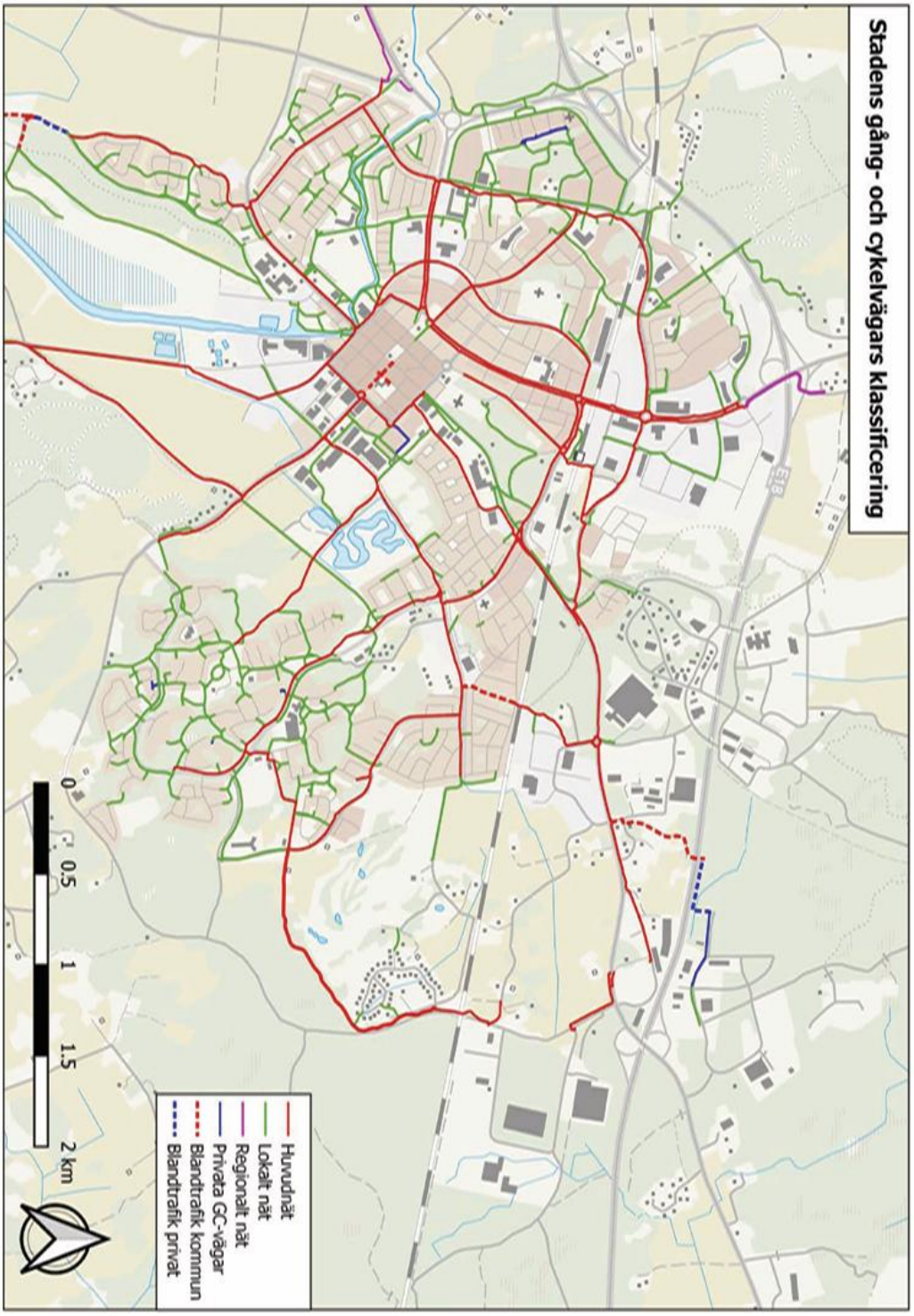
5.4 Prioriteringsprinciper

Åtgärder samt drift och underhåll prioriteras i huvudnätet framför lokalnätet, med undantag för:

- Åtgärder för trafiksäkerhet
- Åtgärder för ett sammanhängande nät.
- Åtgärder som förbättrar tillgängligheten till viktiga målpunkter för barn och unga.

Viktiga faktorer för prioritering av åtgärder:

- Åtgärder med potential att öka cykel resandet.
- Åtgärder som kopplar nätet till kollektivtrafikens större stationer och hållplatser.



Karta 1. Klassificering gång- och cykelvägnät Enköpings stad.

6 Uppföljning

Här beskrivs hur gång- och cykelplanen ska följas upp årligen i berörda nämnder. Utvärderingen bör även kommuniceras externt för att invånarna ska uppmärksammas på de åtgärder som genomförs. För att planen ska hållas aktuell föreslås den ses över en gång per mandatperiod.

Gång- och cykelplanen ska följas upp årligen i plan, mark- och exploateringsutskottet och tekniska nämnden. Uppföljningen ska förslagsvis genomföras tidigt under året i samband med att investeringsplaneringen beslutas.

För att uppmärksamma invånare på det arbete som görs inom ramen för gång- och cykelplanen bör även utvärderingen kommuniceras externt.

Uppföljning av gång- och cykelplanen sker årligen genom det trafikbokslut som hanterar genomförandet av trafikstrategin och parkeringspolicyn. I trafikbokslutet framgår indikatorer för gång- och cykelplanens insatsområden, det vill säga de mått som identifierats för att utvärdera genomförandet.

Indikatorerna är kopplade till insatsområdena i strategiavsnittet. Indikatorerna bygger på Cykelfrämjandets kommunvelometer, Statistiska centralbyråns medborgarundersökningar, kommunens egna nöjdhetsundersökningar och resvaneundersökningar.

En större utvärdering föreslås genomföras en gång per mandatperiod för att avgöra om gång- och cykelplanen anses fortsatt aktuell. Om den inte anses aktuell bör den uppdateras för att behålla syftet som ett effektivt planeringsverktyg.

För att tydligare kunna följa upp effekterna av gång- och cykelplanen bör kommunen systematiskt genomföra mätningar på kommunens gång- och cykelvägar för att se om antalet fotgängare och cyklister ökar.

7 Bilaga 1. Viktiga begrepp

Barriär: Hinder i ett annars fungerande system.

Blandtrafik: Trafiklösning där cykel- och motorfordonstrafik samsas på samma yta.

Cyklist: Förare av cyklar, mopeder och elscootrar (hastigheten får ej överskrida 20 kilometer i timmen, eller ha starkare motor än 250 watt) klassificeras som cyklister.

Framkomlighet: Beskriver förbrukning av tid för förflyttningar i trafiknätet.

Fyrstegsprincipen: Fyrstegsprincipen är en arbetsstrategi för att ta fram kostnadseffektiva åtgärder och nyttja det befintliga vägnätet på ett effektivt sätt. Fyrstegsprincipen bygger på att lämpliga lösningar prövas i fyra steg, där åtgärder som påverkar behovet av att resa överhuvudtaget och val av transportsätt utgör det första steget. Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen. Det tredje innebär begränsade ombyggnationer. Som sista steg görs ombyggnader eller investeringar i helt ny infrastruktur. Att planera enligt fyrstegsprincipen innebär att den ekonomiskt och ekologiskt bästa lösningen tas fram för varje specifikt fall.

Gående: Du som promenerar eller färdas i rullstol är gående. Även andra trafikanter betraktas som gående, till exempel de som leder en cykel, åker rullskidor, inlines, skateboard eller sparkcykel (kickbike).

Hållbart resande: Resande med hållbara färdsätt såsom gång, cykel och kollektivtrafik, eller att resor inte behöver genomföras alls.

Kombinationsresor: En resa där två eller fler färdmedel kombineras för att genomföra resan.

Mobility management: Ett koncept för att främja hållbara transporter och påverka bilanvändningen genom att förändra resenärers attityder och beteenden.

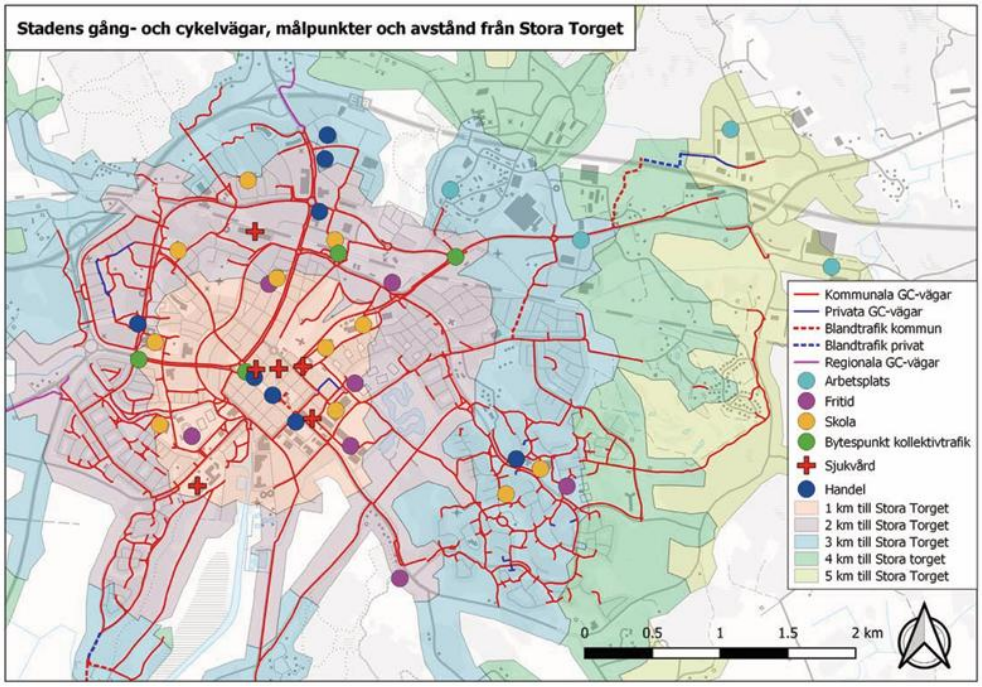
Målpunkter: Plats som lockar till sig människor. Exempelvis en badplats eller en park.

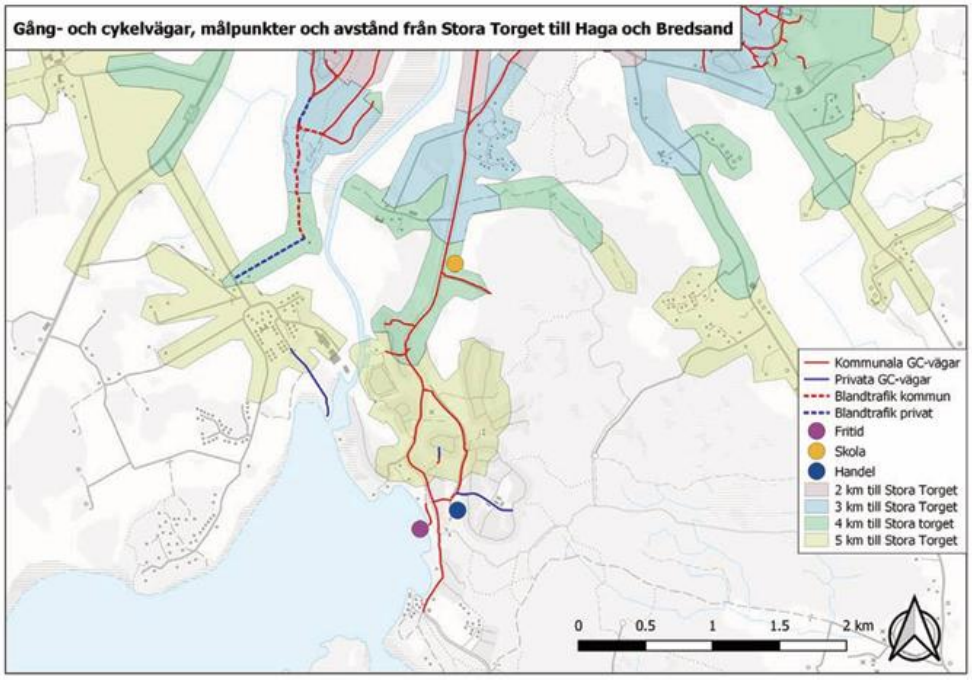
Planskild: En planskild korsning är exempelvis en korsning där en gång- och cykelväg och en bilväg korsar varandra i skilda plan, så att korsande rörelser kan ske samtidigt utan att påverka varandra.

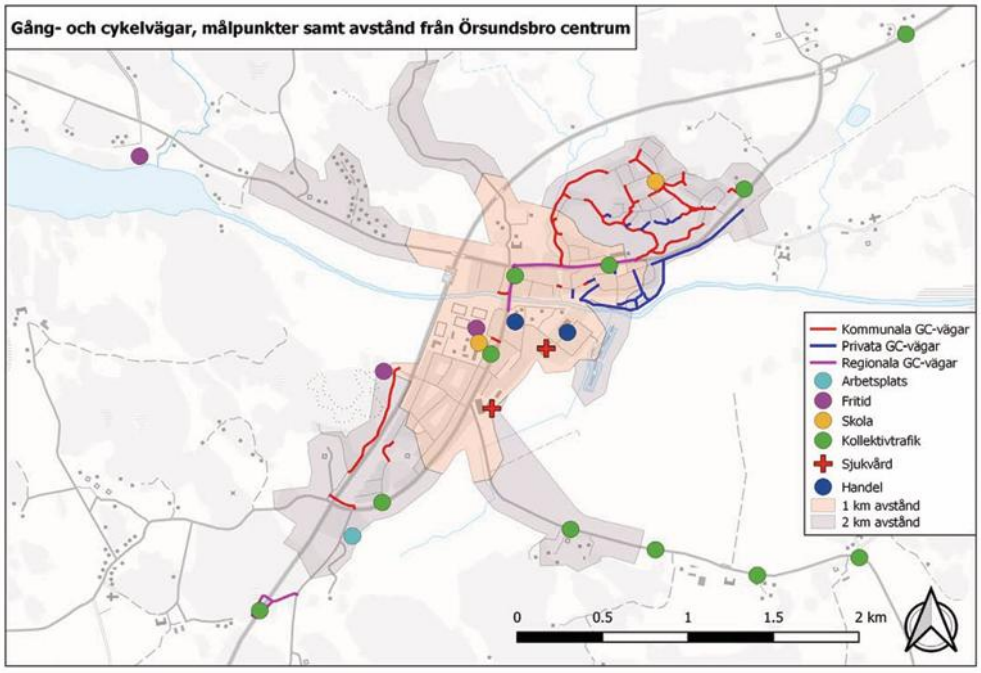
Tillgänglighet: Beskriver hur lätt det är att nå olika delar av trafiknätet eller de målpunkter som nätet servar.

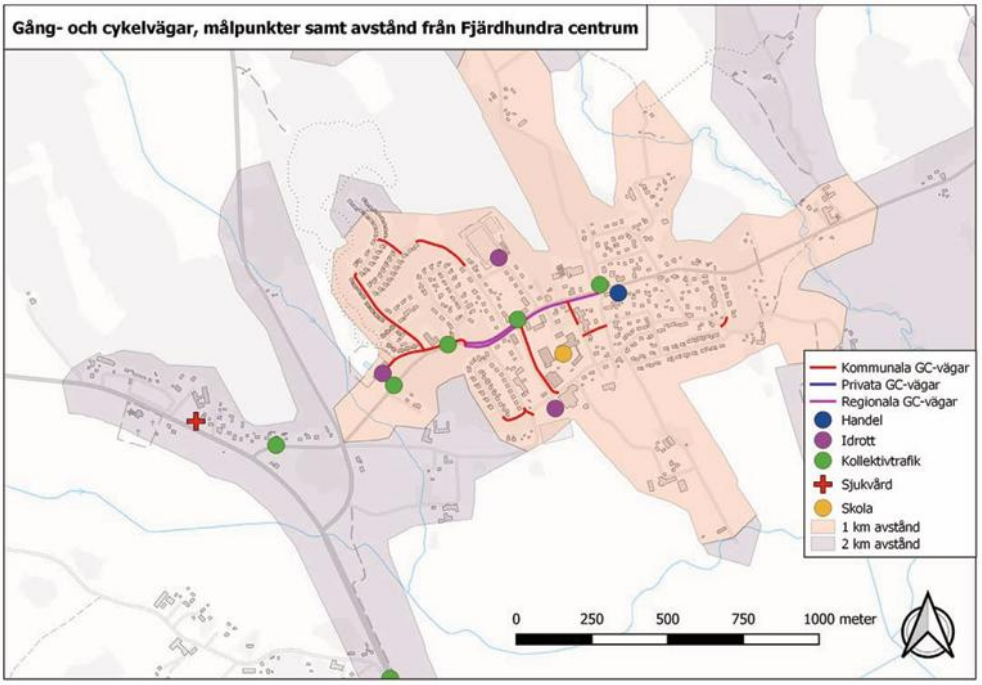
8 Bilaga 2. Kartor

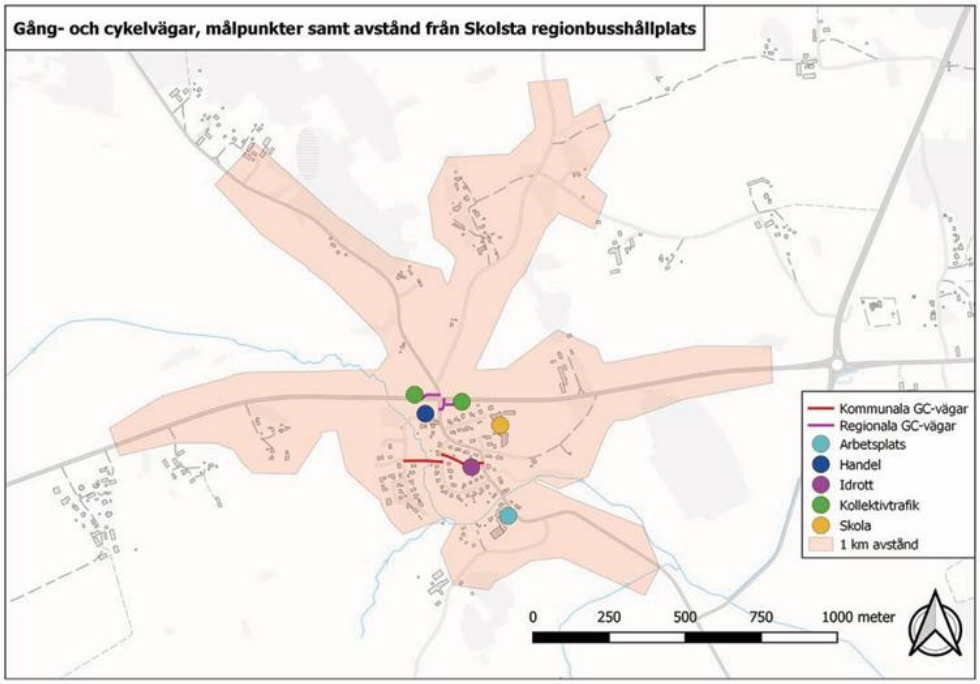
Här följer kartor över tätorterna i Enköpings kommun. Samtliga kartor innehåller avståndsangivelser från en central punkt i tätorten, målpunkter och gång- och cykelvägnätet utan klassificering.

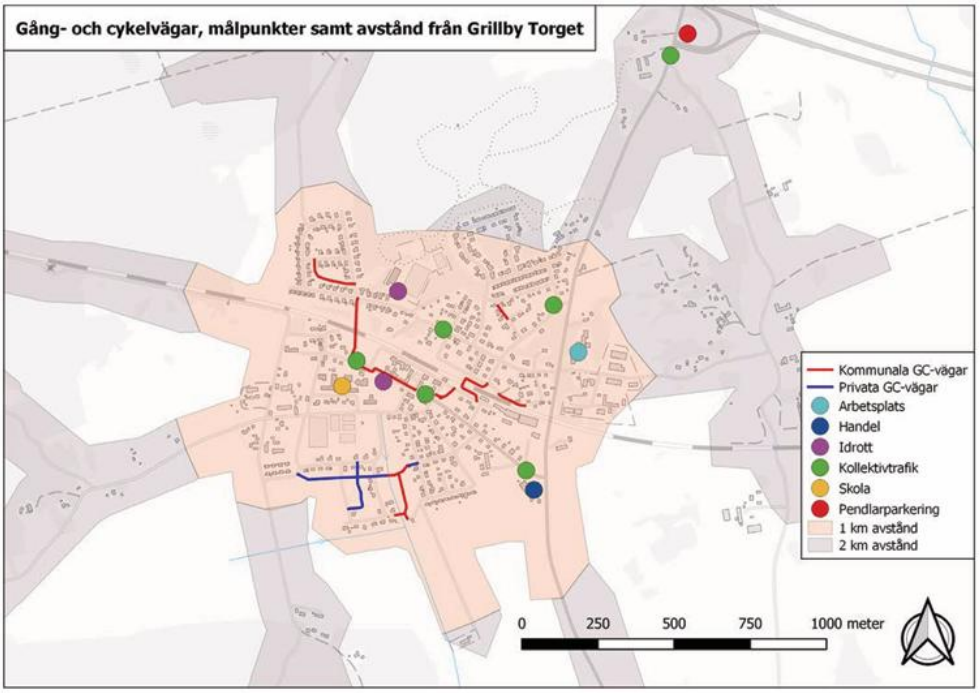


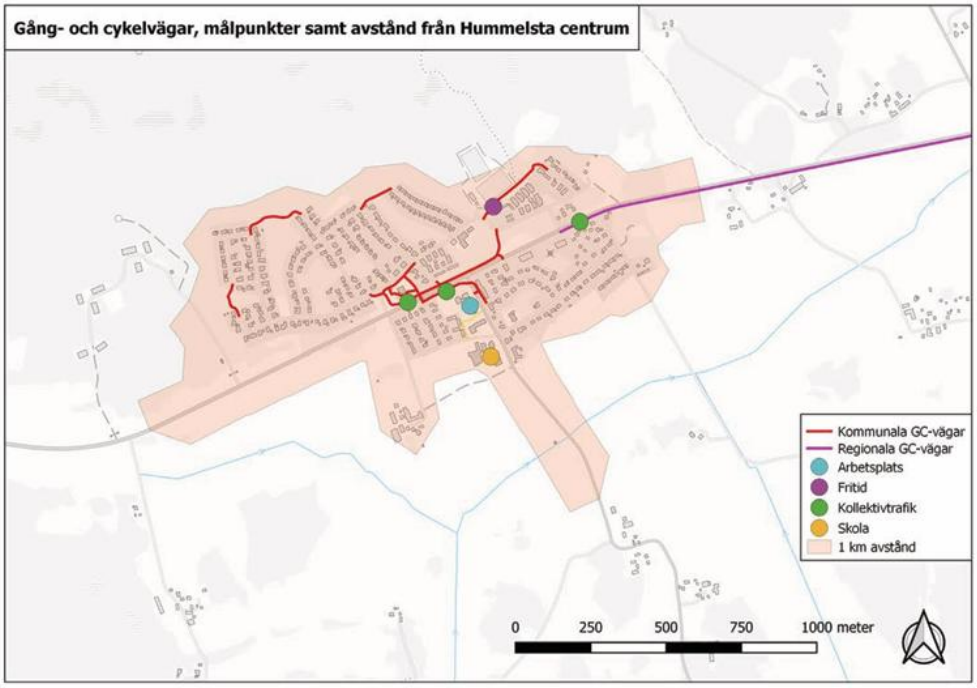


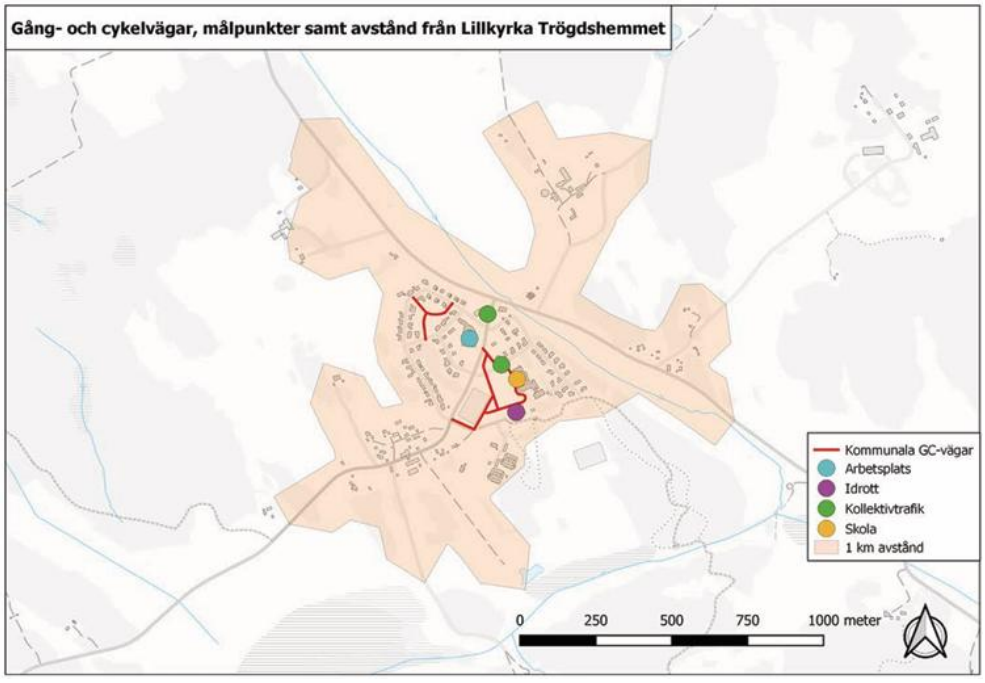

Gång- och cykelvägar, målpunkter samt avstånd från Örsundsbro centrum
Kommunala GC-vägar
Privata GC-vägar
Regionala GC-vägar
Arbetsplats
Fritid
Skola
Kollektivtrafik
Sjukvård
Handel
1 km avstånd
2 km avstånd
0
0.5
1
1.5
2 km


Gång- och cykelvägar, målpunkter samt avstånd från Fjärdhundra centrum
Kommunala GC-vägar
Privata GC-vägar
Regionala GC-vägar
Handel
Idrott
Kollektivtrafik
Sjukvård
Skola
1 km avstånd
2 km avstånd
0
250
500
750
1000 meter


Gång- och cykelvägar, målpunkter samt avstånd från Skolsta regionbusshållplats
Kommunala GC-vägar
Regionala GC-vägar
Arbetsplats
Handel
Idrott
Kollektivtrafik
Skola
1 km avstånd
0
250
500
750
1000 meter


Gång- och cykelvägar, målpunkter samt avstånd från Grillby Torget
Kommunala GC-vägar
Privata GC-vägar
Arbetsplats
Handel
Idrott
Kollektivtrafik
Skola
Pendlarparkering
1 km avstånd
2 km avstånd
0
250
500
750
1000 meter


Gång- och cykelvägar, målpunkter samt avstånd från Hummelsta centrum
Kommunala GC-vägar
Regionala GC-vägar
Arbetsplats
Fritid
Kollektivtrafik
Skola
1 km avstånd
0
250
500
750
1000 meter


Gång- och cykelvägar, målpunkter samt avstånd från Lillkyrka Trögdshemmet
Kommunala GC-vägar
Arbetsplats
Idrott
Kollektivtrafik
Skola
1 km avstånd
0
250
500
750
1000 meter