

Hammarö Kommun

Cykelplan för Hammarö kommun

Handlingsplan 2020-2025

Antagen av kommunfullmäktige 2020-06-22

Cykelplan för Hammarö kommun

Handlingsplan 2020 - 2025

| | |
|----------------|------------|
| Datum | 2020-05-11 |
| Uppdragsnummer | |
| Utgåva/Status | 1.4 |

Kommunstyrelsens förvaltning, Hammarö kommun
Beställare

Malin Ekman, Ramböll
Uppdragsledare

André Kingstedt, Ramböll
Handläggare

Granskare

Ramböll Sverige AB
Skeppsgatan 5
211 11 Malmö

Telefon 010-615 60 00
www.ramboll.se

Unr Organisationsnummer 556133-0506

Innehållsförteckning

| | | |
|-----------|---|----------|
| 1. | Inledning | 1 |
| 2. | Åtgärdsplan..... | 2 |
| 2.1 | Utbyggnad av huvudcykelnätet | 2 |
| 2.2 | Standardhöjning | 3 |
| 2.3 | Mindre infrastrukturåtgärder..... | 3 |
| 2.4 | Driftåtgärder | 4 |
| 2.5 | Information- och påverkansåtgärder..... | 5 |
| 2.6 | Utredning och uppföljning | 6 |
| 3. | Samlad effektbedömning | 7 |
| 3.1 | Studerade åtgärder | 7 |
| 3.2 | Ej bedömda åtgärderseffekter..... | 8 |
| 3.3 | Bedömningskala | 8 |

Cykelplan för Hammarö kommun (Handlingsplan)

1. Inledning

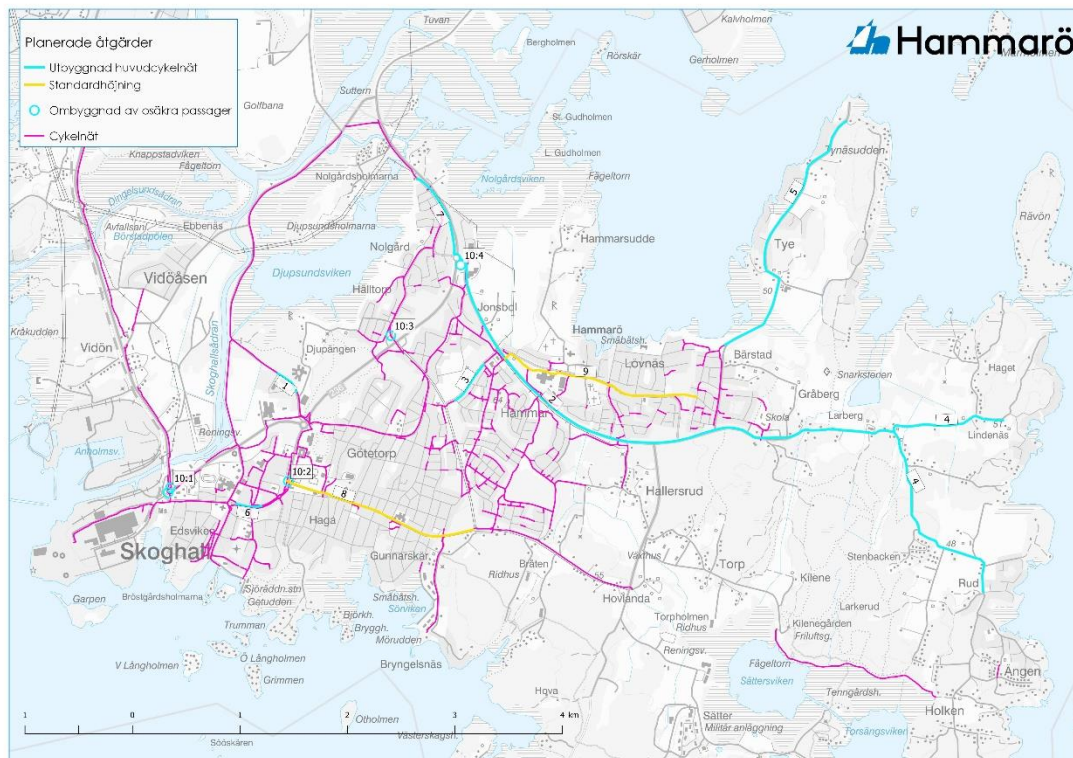
I den strategiska delen återfinns en långsiktig inriktning som sträcker sig till 2030. Handlingsplanen konkretiserar cykelplanens åtgärder för de första fem åren. Det omfattar åtgärder som planeras genomföras under 2020 - 2025.

Åtgärderna är indelade i kategorierna:

- Utbyggnad av huvudcykelnätet
- Standardhöjning av befintligt cykelnät
- Mindre infrastrukturåtgärder
- Driftåtgärder
- Information- och påverkansåtgärder
- Utredning och uppföljning

Flera av åtgärderna kräver vidare utredning, framförallt vad gäller utbyggnad av huvudcykelnätet, för att avgöra genomförbarhet och kostnad. Med anledning av detta kan det bli aktuellt att omprioritera bland åtgärderna och skjuta upp eller tidigarelägga. Därför ska årtalen (om det anges) för åtgärderna endast ses som vägledning för planeringen. Kostnadsbedömningen låg, medel och hög är i relation till vad olika cykelåtgärder kostar.

2. Åtgärdsplan



Figur 1. Översikt över identifierade fysiska åtgärder.

2.1

Utbyggnad av huvudcykelnätet

I åtgärdslistan nedan ingår de utbyggnader av huvudcykelnätet som är angelägna att genomföra under perioden 2020 - 2025. Alla utpekade objekt måste utredas vidare i form av förstudier där förutsättningarna för stråket och lämplig utformning studeras närmare. Detta kan till exempel innebära att den exakta sträckningen kan behöva justeras.

| Nr i kartan | Åtgärd | Längd (km) | Tid/ Ansvar | Kostnad |
|-------------|--|-------------------|-------------------------|---------|
| 1 | Karlstadsvägen (Sträckning Hantverkarsvägen - Djupsundsvägen) | 0,24 | 2020 - 2021 /Service | Medel |
| 2 | Lövnäsleden Sträckan mellan cirkulationsplats Hammar och Hallersrud. | Ca 3,5 Etapper | 2020 - 2025 /Service | Hög |
| 3 | Nätvägen | 0,6 | 2022 - 2023 /Service | Medel |
| 4 | Bärstad/Rud/Lindenäs Från Hallersrud till Rud och Lindenäs. | Ca 5 | 2022 - 2025 /Service | Hög |

| Nr i kartan | Åtgärd | Längd (km) | Tid/ Ansvar | Kostnad |
|-------------|---|------------|---|---------|
| 5 | Tynäsvägen / väg 565 | 2,5 | 2020 – 2021 /Service | Hög |
| 6 | Mörmovägen norra sidan vid kommunhuset | 0,2 | 2021 - 2022 /Service | Medel |
| 7 | Hammaröleden | 1 | 2024 – 2025 /Kommunstyrelsens förvaltning och Service | Hög |

2.2 Standardhöjning

Några av de befintliga delarna i huvudcykelnätet är angelägna att förbättra och höja standarden på för att uppnå funktionskraven. Även dessa ombyggnader behöver föregås av en förstudie.

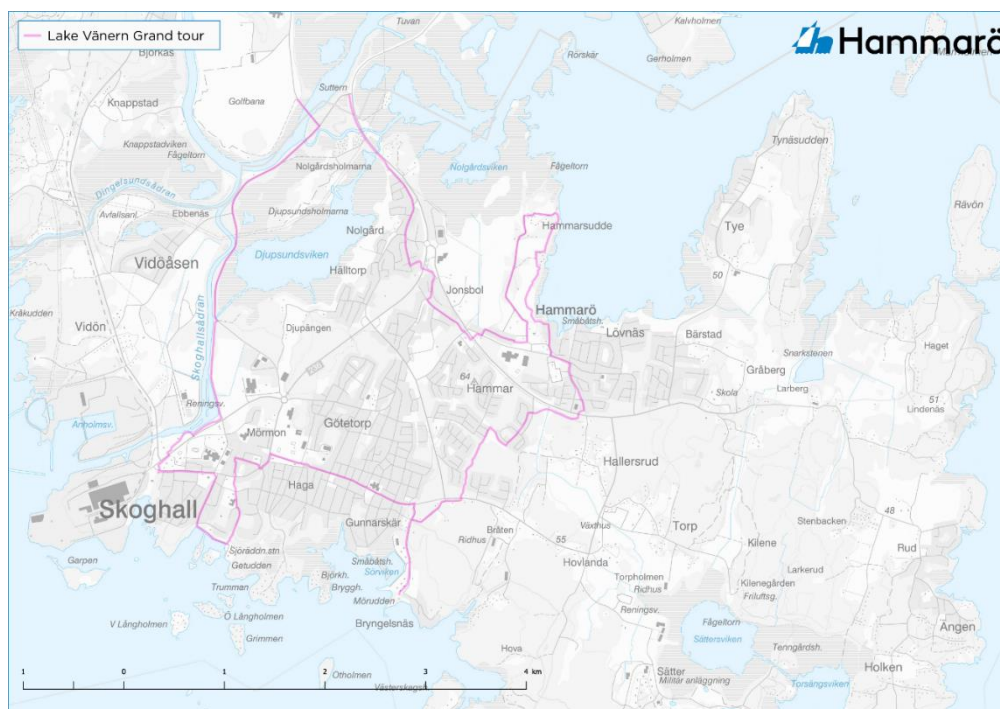
| Nr i kartan | Åtgärd | Längd (km) | Tid/ Ansvar | Kostnad |
|-------------|---|------------|----------------------|---------|
| 8 | Hovlandavägen Hovlandavägen är en viktig länk i huvudcykelnätet och behöver ses över för att bättre möta funktionskraven. | 1,6 | 2020 – 2022 /Service | Låg |
| 9 | Lövnäsvägen Cykelbanan längs Lövnäsvägen behöver ses över främst ur ett trygghetsperspektiv. | 2 | 2021 – 2023 /Service | Låg |

2.3 Mindre infrastrukturåtgärder

I arbetet med cykelplanen har behov av punktåtgärder och mindre infrastrukturåtgärder identifierats. De korsningspunkter som har bedömts som farliga bör åtgärdas inom handlingsplanperioden och inför nästa handlingsplanperiod bör en inventering av hela huvudcykelnätet göras för att ligga till grund för en plan där fler korsningspunkter förbättras.

| Nr i kartan | Åtgärd | Ansvar | Kostnad |
|-------------|---|----------------------|---------|
| 10 | Ombyggnad av osäkra passager: 1) Industrileden-Dingelsundsvägen 2) Mörmovägen-Hovlandavägen 3) Slängomvägen vid Skoghallsleden 4) Lövnäsleden vid Jonsbol bytespunkt | 2021 – 2025 /Service | Medel |

| Nr i karten | Åtgärd | Ansvar | Kostnad |
|-------------|---|-------------------------|--|
| 11 | Inventera, fastställ och åtgärda stråk Lake Vänern Grand Tour, för att nå nationell standard | 2020 /Service | Låg (Trafikverkets stöd för nationella leder) |
| 12 | Stråkvis inventering av cykelpassager längs huvudcykelnätet | 2020 /Service | Låg (endast inventering). Åtgärds kostnad okänd. |
| 13 | Inventera och vid behov bygg ut och/eller förbättra cykelparkeringsmöjligheterna i anslutning till viktiga allmänna målpunkter | 2021 – 2022 /Service | Låg (endast inventering). Åtgärds kostnad okänd. |



Figur 2. Karta över planerad sträckning nationell cykelled "Vänern Grand Tour".

2.4 Driftåtgärder

Det behöver säkerställas att även de befintliga delarna av cykelnätet uppfyller de funktionskrav som cykelplanen anger. Under den kommande handlingsplanperioden bör därför cykelnätet inventeras systematiskt för att identifiera brister och rutinerna för tillfälliga avstängningar och vinterväghållning av cykelinfrastruktur behöver ses över.

| Åtgärd | Tid/Ansvar | Kostnad |
|---|-------------------------|---|
| Genomför stråkvis inventering av huvudcykelnätet för att identifiera behov av enkla förbättringsåtgärder såsom: <ul style="list-style-type: none"> - Skymmande buskage - Brunnslöck i fel riktning - Hinder och fållor på cykelbanorna - Bristande skyltning - Bristande belysning - Bristande hantering av lövhalka och vinterväghållning | 2020 - 2022 /Service | Låg (endast inventering). Åtgärds kostnad okänd. |
| Implementera resultatet i underhållsutredning, av gång- och cykelnätet genom nya rutiner för drift och underhåll av gång- och cykelvägar. | 2021 - 2023 /Service | Medel |
| Arbeta fram riktlinjer för tillfälliga avstängningar av gång- och cykelbanor Gång- och cykeltrafikanter ska främjas framför motorfordonstrafiken. | 2020 - 2021 /Service | Låg |
| Utveckla rutiner för lövhalka på hösten och vinterväghållning av cykelinfrastruktur Villagator som ingår i cykelnätet ska prioriteras före andra villagator. | 2020 - 2022 /Service | Låg |
| Genomför utbildning av driftspersonal för att öka medvetenheten om driftens påverkan på cykling i kommunen. | 2020 - 2021 /Service | Låg |

2.5

Information- och påverkansåtgärder

Beteendepåverkande åtgärder, så kallad *mobility management*, har potential att få fler av Hammaröborna att välja att cykla men förutsätter att de fysiska förutsättningarna såsom ett sammanhängande cykelnät finns på plats. Informationsåtgärderna bör därför i första hand inriktas mot att marknadsföra genomförda åtgärder för att maximera nyttan av dem. Redan idag finns det relativt goda förutsättningar att cykelpendla mellan Hammarö och Karlstad och även till stora delar inom Hammarö och för att öka andelen Hammaröbor som cyklar här måste olika former av kampanjer genomföras.

| Åtgärd | Tid/Ansvar | Kostnad |
|---|---------------------------------------|---------|
| Ta fram en parkeringsnorm som ställer krav på lättillgänglig cykelparkering av god kvalitet i plan och bygglovsärenden | 2020 /Kommunstyrelsens förvaltning | Låg |
| Ta fram en cykelvägvisningsplan och sätt upp vägvisning längs huvudcykelnätet | 2020 - 2022 /Service | Medel |

| Åtgärd | Tid / Ansvar | Kostnad |
|---|--|---------|
| Marknadsför och informera om genomförda åtgärder med fokus på vilken nytta åtgärderna gör för kommuninvånarna I samband med större satsningar såsom öppning av Lake Vänern Grand tour kan även andra cykelsatsningar uppmärksammas. | 2020 – 2025 /Service och Kommunstyrelsens förvaltning | Låg |
| Genomför kampanjer för att öka cykelpendlingen mellan Hammarö och Karlstad och för att ersätta korta bilresor med cykel | Årligen /Kommunstyrelsens förvaltning | Låg |
| Cykelundervisning i skolor Genom att genomföra cykelundervisning i skolor kan barn få bättre förståelse för trafiken tidigt och på så vis klara att röra sig själva tryggt och säkert i trafiken. | Årligen /Bildningsförvaltningen | Låg |

2.6

Utredning och uppföljning

I cykelplanens strategidel finns riktlinjer för uppföljning av cykelplanen. Vissa av åtgärderna ska genomföras varje år medan andra bara ska genomföras en gång under planperioden. Tabell nedan anger vad, ansvar och frekvens.

| Åtgärd | Ansvar | Frekvens |
|---|---|----------------------------|
| Genomför årliga cykelräkningar för att kontinuerligt följa cykelutvecklingen i kommunen Mätningarna bör omfatta olika typer av cykelinfrastruktur i olika delar av kommunen för att ge ett så bra underlag som möjligt. Det räcker alltså inte att bara mäta i ett fåtal punkter längs huvudcykelnätet. | /Service | Årligen |
| Genomför internt och externa granskning av cykelarbetet Genom till exempel Cykelbokslut, deltagande i Cykelfrämjandets kommunvelometer eller genomförande av BYPAD granskas kommunens arbete med cykelplanering och jämförs med andra kommuner. | /Service och Kommunstyrelsens förvaltning | Vartannat år |
| Genomför enkätundersökningar bland kommuninvånarna för att följa upp medborgarnas syn på t.ex. trygghet och färdmedelsval. | /Service och Kommunstyrelsens förvaltning | Vartannat år |
| Deltagande i regionens resvaneundersökning | /Service och Kommunstyrelsens förvaltning | En gång under planperioden |

| Åtgärd | Ansvar | Frekvens |
|--|-------------------------------|----------------------------------|
| Följ upp och utvärdera kommunens resepolicy Ta vid behov fram åtgärder för att öka andelen resor som sker med cykel. Inköp av fler eller andra typer av cyklar kan vara en sådan åtgärd. | /Kommunstyrelsens förvaltning | En gång under en fyra års period |

3. Samlad effektbedömning

I detta kapitel beskrivs den samlade effektbedömningen (SEB) av de åtgärder som ingår i Hammarö kommuns cykelplan. En samlad effektbedömning är en nationellt etablerad metod som tillämpas av Trafikverket för att beskriva effekterna och kostnaderna med föreslagna åtgärder eller åtgärdspaket.

SEB, vilket utgör ett planerings och beslutsstöd, beskriver traditionellt åtgärder ur följande tre oviktade perspektiv.

- Samhällsekonomisk analys
- Transportpolitisk analys
- Fördelningsanalys

I denna SEB har ingen monetär kvantifiering av åtgärdernas effekter utförts. Därför har metoden motsvarande en enklare SEB använts. I denna form av SEB läggs istället en stor vikt på att bedöma åtgärdspaketens bidrag till transportpolitiska mål och lokala mål.

3.1 Studerade åtgärder

Den samlade effektbedömningen redovisad i detta kapitel är i stora drag strukturerad efter den Word-mall Trafikverket nyttjar vid SEB. En skillnad ligger dock i att varje enskild åtgärd inte redovisas i respektive kolumn. Istället har olika åtgärdspaket eller typåtgärder redovisats i dessa. Typåtgärderna, har i enlighet med cykelplanen kategoriserats enligt:

- Utbyggnad av huvudcykelnätet
- Standardhöjning
- Mindre infrastrukturåtgärder
- Driftåtgärder

Dessa åtgärder summeras i kartan i figur 1 ovan. Av driftåtgärderna förutsätts att de enkla förbättringsåtgärderna genomförs och inte enbart inventeras. Här beaktas inte den föreslagna underhållsutredningen av gång- och cykelnätet, detta eftersom att utredningen i sig inte leder till några effekter på transportsystemet.

Effektbedömningen av övriga typåtgärder, "Information- och påverkansåtgärder" samt "Utredning och uppföljning", beskrivs närmare nedan då det för dessa typåtgärder inte finns några kända effektsamband.

3.2 Ej bedömda åtgärderseffekter

De åtgärder som ingår i *informations- och påverkansåtgärder* bedöms ha möjligheten att bidra till att effekten på övriga åtgärder maximeras. Det finns idag inget samlat underlag för att bedöma effekten av informationsåtgärder. Studier har visat positiva effekter på t.ex. antalet cyklister som en följd av en kombination av infrastrukturella investeringar och informationskampanjer. Att utröna ett schabloniserat samband mellan kampanj och effekt är dock inte möjligt på grund av de stora lokala variationerna och förhållandena (Trafikverket, 2019).

Effekten av de åtgärder som inkluderas i *utredning och uppföljning* har inte inkluderats i övriga bedömningar eftersom dessa åtgärder inte direkt leder till någon förändring. De föreslagna utredningarna syftar främst till att få en bättre bild av cykelresandet, vilket visserligen ger mycket värdefull kunskap för andra framtida åtgärder men inte i direkt mening bidrar till något transportpolitiskt mål.

3.3 Bedömningsskala

Bedömningen är upprättad enligt följande effekt och färgskala mätt i bidrag till respektive måluppfyllelse. Utöver positiva och negativa bedömningar kan det även förekomma åtgärder som bidrar såväl positivt och negativt till ett mål.

| | | | |
|------------|----------------------|---------------|----------------|
| Obetydligt | Positivt och negativ | Lågt positivt | Stort positivt |
| Obetydligt | Positivt och negativ | Lågt negativt | Stort negativt |

I bedömningen har även två av de lokala mål som etablerats i cykelplanen beaktats:

- År 2030 ska andel cykelresor stå för 30 % av resorna i kommunen.
- Inga cyklister ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Det totala antalet skadade cyklister ska minska med 25 %.

| | Mål / Åtgärd | Utbyggnad av cykelinfrastruktur | Standardhöjning | Mindre infrastrukturåtgärder | Driftåtgärder |
|-----------------------------------|--------------------|---|---|--|---|
| Transportpolitiska mål | | | | | |
| Bidrag till funktionsmålet | Medborgarnas resor | Stort positivt bidrag: De samlade åtgärderna bedöms kraftigt bidra till en förbättrad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet för medborgares resor. Även om effekten är störst för cyklister bedöms trafiksituationen förbättras för t.ex. biltrafikanter tack vare den ökade graden separering mot cyklister längs vissa vägar. | Stort positivt bidrag: Åtgärderna bedöms bidra till en förbättrad trygghet för de medborgare som resor med cykel. | Stort positivt bidrag: Åtgärderna bedöms bidra till en ökad trygghet och tillförlitlighet när korsningspunkter förbättras. | Lågt positivt bidrag: Bidraget bedöms positivt på upplevd trygghet, tillförlitlighet och framkomlighet för cyklister genom rutinerna för vinterväghållning, de nya riktlinjerna för tillfälliga avstängningar samt de enkla förbättringsåtgärderna. |

| | Mål / Åtgärd | Utbyggnad av cykelinfrastruktur | Standardhöjning | Mindre infrastrukturåtgärder | Driftåtgärder |
|--|---------------------------|---|--|-------------------------------------|---|
| | Näringslivets transporter | Lågt positivt bidrag: Åtgärderna bedöms stärka möjligheten att utnyttja cykeltransporter för kortare och mindre leveranser. För tyngre fordon bedöms bidraget relativt lågt, även om den ökade separeringsgraden mot cyklister bedöms leda till vissa positiva effekter i form av en ökad tillförlitlighet. | Obetydligt bidrag: Åtgärderna bedöms inte inverka på kvaliteten eller tillförlitligheten bland näringslivets transporter. Att standarden höjs kan dock ha positiva effekter för leveranser med cykeltransport. | Obetydligt bidrag. | Lågt positivt bidrag: Åtgärderna kan ha effekt för att möjliggöra en tillförlitligare transportförsörjning året runt för de leveranser som sker med cykeltransport. |

| | Mål / Åtgärd | Utbyggnad av cykelinfrastruktur | Standardhöjning | Mindre infrastrukturåtgärder | Driftåtgärder |
|--|--------------------------|--|---|---|---|
| | Tillgänglighet regionalt | Lågt positivt bidrag: Åtgärderna bedöms stärka tillgängligheten både mellan lokala målpunkter i kommunen och regionalt mellan Hammarö och Karlstad. | Obetydligt bidrag: Åtgärds paketet bedöms inte inverka på tillgängligheten regionalt. Däremot kan den leda till en något förbättrad lokal tillgänglighet i Hammarö. | Obetydligt bidrag: Den stråkvisa inventeringen av passager kan ligga till grund för kommande omskyllning, en omskyllning som i sin tur bedöms ha en positiv inverkan på tillgängligheten. | Lågt positivt bidrag: Förbättringen av skyltning och andra åtgärder längs de olika stråken bedöms leda till en förbättrad tillgänglighet både lokalt och regionalt. |
| | Jämställdhet | Stort positivt bidrag: Genom att åtgärderna gör cykeln till ett mer attraktivt färdmedelsval möjliggörs en ökad valfrihet som bidrar till en ökad jämställdhet där fler får samma makt att utforma sina liv. | Lågt positivt bidrag: Åtgärderna bedöms bidra något till en ökad valfrihet genom att standardhöjningen bidrar till att göra cykeln till ett mer attraktivt färdmedel. | Lågt positivt bidrag: Åtgärderna bedöms bidra något till en ökad valfrihet genom att de korsningsförbättrande åtgärderna gör cykeln till ett mer attraktivt färdmedel. | Obetydligt bidrag. Åtgärderna bedöms bidra något till en ökad valfrihet genom att göra cykeln till ett reellt färdmedelsval året runt. |

| | Mål / Åtgärd | Utbyggnad av cykelinfrastruktur | Standardhöjning | Mindre infrastrukturåtgärder | Driftåtgärder |
|--|----------------------|---|---|--|--|
| | Funktionsnedsättning | Obetydligt bidrag: Åtgärderna bedöms inte ha någon inverkan på funktionsnedsattas tillgänglighet till transportsystemet. | Obetydligt bidrag. | Obetydligt bidrag. | Obetydligt bidrag. |
| | Barn och unga | Stort positivt bidrag: Åtgärderna bedöms kraftigt bidra till barn och ungas möjlighet att självständigt ta använda transportsystemet. | Lågt positivt bidrag: Åtgärderna bedöms bidra något till barn och ungas möjlighet att självständigt ta del av transportsystemet. Specifikt stärks möjligheterna att ta sig till och från Mörmoskolan via cykel. | Lågt positivt bidrag: Åtgärderna bedöms genom de korsningsförbättrande åtgärderna förbättra möjligheterna för barn och unga att självständigt ta del av transportsystemet. | Lågt positivt bidrag: Åtgärderna bedöms förbättra möjligheterna för barn och unga att självständigt ta del av transportsystemet. |

| | Mål / Åtgärd | Utbyggnad av cykelinfrastruktur | Standardhöjning | Mindre infrastrukturåtgärder | Driftåtgärder |
|---------------------------------|---------------------------------|--|--|--|---|
| | Kollektivtrafik, gång och cykel | Stort positivt bidrag: Åtgärdspaketet bedöms bidra till en ökad andel cykelresor av totala kortväga resor. | Lågt positivt bidrag: Åtgärden bedöms leda till förbättrade förutsättningar för att välja cykel som färdmedel. | Stort positivt bidrag: Åtgärderna bedöms bidra positivt till målet, i synnerhet om cykelparkeringarna stärker bytespunkterna mellan kollektivtrafik och cykel. | Lågt positivt bidrag: Åtgärderna bedöms bidra positivt till målet genom att förbättra förutsättningarna för medborgare att välja att resa med cykel. |
| Bidrag till hänsynsmålet | Klimat | Positivt och negativt bidrag: Samtidigt som åtgärderna möjliggör ett långsiktigt klimateffektivt transportsystem där färre väljer energiintensiva färdmedel så leder åtgärderna till direkta klimatutsläpp i samband med byggnation samt under framtida drift och underhåll av cykelvägarna. | Positivt och negativt bidrag: Samtidigt som åtgärderna möjliggör ett långsiktigt klimateffektivt transportsystem där färre väljer energiintensiva färdmedel så leder åtgärderna till direkta klimatutsläpp i samband med byggnation. | Positivt och negativt bidrag: Samtidigt som åtgärderna möjliggör ett långsiktigt klimateffektivt transportsystem där färre väljer energiintensiva färdmedel så leder åtgärderna till direkta klimatutsläpp i samband med byggnation. | Lågt positivt bidrag: Åtgärdernas karaktär är av den typen som inte förorsakar stora utsläpp i samband med genomförande av åtgärderna. Om den förbättrade vinterdriften leder till att fler cyklar även under vintertid förväntas åtgärden leda till nyttor när färre resor sker med energiintensiva färdmedel. |

| | Mål / Åtgärd | Utbyggnad av cykelinfrastruktur | Standardhöjning | Mindre infrastrukturåtgärder | Driftåtgärder |
|--|---------------------|---|--|--|---|
| | Hälsa | Stort positivt bidrag: Åtgärderna bedöms kraftigt bidra till medborgarnas möjlighet att fysisk aktivitet i transportsystemet. | Lågt positivt bidrag: Åtgärderna bedöms bidra något till medborgarnas möjlighet till fysisk aktivitet i transportsystemet. | Lågt positivt bidrag: Åtgärderna bedöms bidra något till medborgarnas möjlighet till fysisk aktivitet i transportsystemet. | Stort positivt bidrag: Att säkerställa en god vinterväghållning bedöms möjliggöra att fler har möjlighet att cykla året runt, vilket innebär en bättre kontinuitet i sitt cyklande. Därmed bedöms åtgärderna kraftigt bidra till medborgarnas hälsa genom möjligheten att bedriva fysisk aktivitet året runt i transportsystemet. |

| | Mål / Åtgärd | Utbyggnad av cykelinfrastruktur | Standardhöjning | Mindre infrastrukturåtgärder | Driftåtgärder |
|--|----------------|---|---|--|--|
| | Landskap | Obetydligt bidrag: Åtgärden bedöms innebära ett visst intrång i landskapets visuella karaktär. Men eftersom att infrastrukturen anläggs intill befintlig infrastruktur bedöms det ha låg betydelse. | Lågt positivt bidrag: Åtgärden bedöms bidra positivt till den tätortskaraktär som förknippas med landskapsmiljön. | Lågt positivt bidrag: Åtgärden bedöms bidra positivt till den tätortskaraktär som förknippas med landskapsmiljön. | Lågt positivt bidrag: Åtgärden bedöms bidra positivt till cykelstråkens strukturella karaktär. |
| | Trafiksäkerhet | Stort positivt bidrag: Åtgärden bedöms bidra till en kraftigt förbättrad trafiksäkerhet för samtliga trafikslag när cyklister och andra oskyddade trafikanter separeras från motorfordon. | Lågt positivt bidrag: Åtgärden bedöms bidra något till trafiksäkerheten för cyklister och andra oskyddade trafikanter genom den höjda standarden. | Stort positivt bidrag: Åtgärden bedöms bidra kraftigt till en förbättrad trafiksäkerhet för cyklister genom de korsningsförbättrande åtgärderna. | Lågt positivt bidrag: Åtgärderna bedöms bidra till en förbättrad trafiksäkerhet när vinterväghållning, visibilitet och vägstandard förbättras. |

| Cykelplanens mål | | | | |
|--|---|---|---|--|
| År 2030 ska andel cykelresor stå för 30 % av resorna i kommunen | Åtgärds paketet bedöms kraftigt bidra till målet eftersom det gör cykeln till ett attraktivare färdmedel för en stor del av kommunens invånare. | Åtgärds paketet bedöms bidra till målet eftersom gör cykeln till ett attraktivare färdmedel, särskilt för elever på Mörmskolan. | Åtgärds paketet bedöms bidra till målet eftersom de förbättrade passagerna och de nya parkeringarna gör cykeln till ett attraktivare färdmedel. | Åtgärds paketet bedöms bidra till målet eftersom det förbättrar möjligheten att välja cykeln som färdmedel även under vintern för en stor del av kommunens invånare. |
| Inga cyklister ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Det totala antalet skadade cyklister ska minska med 25 %. | Åtgärds paketet bedöms bidra till målet eftersom nya cykelvägar håller en högre standard som minskar risken för olyckor. | Åtgärds paketet bedöms bidra till målet eftersom cykelvägarna blir säkrare och risken för olyckor minskar. | Åtgärds paketet bedöms bidra till målet eftersom de förbättrade passagerna minskar risken för olyckor. | Åtgärds paketet bedöms bidra till målet eftersom förbättrat underhåll minskar risken för olyckor. |

| Åtgärd | Utbyggnad av cykelinfrastruktur | Standardhöjning | Mindre infrastrukturåtgärder | Driftåtgärder |
|---|--|--|--|--|
| Bidrag till en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning | <i>Bedömning ej möjlig då kostnadsuppskattning ej genomförd.</i> | <i>Bedömning ej möjlig då kostnadsuppskattning ej genomförd.</i> | <i>Bedömning ej möjlig då kostnadsuppskattning ej genomförd.</i> | <i>Bedömning ej möjlig då kostnadsuppskattning ej genomförd.</i> |

| Åtgärd | Utbyggnad av cykelinfrastruktur | Standardhöjning | Mindre infrastrukturåtgärder | Driftåtgärder |
|----------------------------|---|--|---|--|
| Fördelningsaspekter | <p>Åtgärds paketet bedöms primärt gynna de som redan idag cyklar. Sekundärt bedöms även de tillkommande cyklisterna gynnas, mycket genom de hälsofrämjande effekter som cyklande innebär. Framkomligheten och trafiksäkerheten för biltrafikanter och andra förare av motorfordon förbättras även tack vare separationen av dessa från cyklisterna och andra oskyddade trafikanter.</p> | <p>Åtgärds paketet bedöms primärt gynna de som redan idag cyklar, i synnerhet de som elever som nyttjar GC-porten vid Mörmoskolan. Sekundärt bedöms även tillkommande cyklisterna gynnas, mycket genom de hälsofrämjande effekter som ett ökat cyklande innebär.</p> | <p>Åtgärds paketet bedöms primärt gynna de som redan idag cyklar. Sekundärt bedöms även de tillkommande cyklisterna gynnas, mycket genom de hälsofrämjande effekter som ett ökat cyklande innebär. De nya parkeringarna intill relevanta målpunkter bedöms gagna möjligheten till intermodala resor, vilket skulle innebära att även de som åker kollektivt gynnas av åtgärden.</p> | <p>Åtgärds paketet bedöms primärt gynna de som redan idag cyklar. Sekundärt bedöms även de tillkommande cyklisterna gynnas, mycket genom de hälsofrämjande effekter som ett ökat cyklande innebär.</p> |

| Åtgärd | Utbyggnad av cykelinfrastruktur | Standardhöjning | Mindre infrastrukturåtgärder | Driftåtgärder |
|----------------------|--|--|--|--|
| Målkonflikter | En målkonflikt kan konstateras i de hälsofrämjande och klimatnyttiga effekter som förväntas uppstå av en ökad medborgerlig fysisk aktivitet mot de direkta klimatutsläpp som åtgärden genererar i samband med byggnation och under kommande drift och underhåll. | En målkonflikt kan konstateras i de hälsofrämjande och klimatnyttiga effekter som förväntas uppstå av en ökad medborgerlig fysisk aktivitet mot de direkta klimatutsläpp som åtgärden genererar i samband med byggnation och under kommande drift och underhåll. | En målkonflikt kan konstateras i de hälsofrämjande och klimatnyttiga effekter som förväntas uppstå av en ökad medborgerlig fysisk aktivitet mot de direkta klimatutsläpp som åtgärden genererar i samband med byggnation och under kommande drift och underhåll. | En målkonflikt kan konstateras i de hälsofrämjande och klimatnyttiga effekter som förväntas uppstå av en ökad medborgerlig fysisk aktivitet mot de direkta klimatutsläpp som åtgärden genererar i samband med drift och underhåll. |