

Riktlinjer och tillämpningsanvisningar gällande Hudiksvalls kommuns cykelpolicy

Antagen av kommunstyrelsen 2022-09-01

Innehåll

1	Inledning	2
1.1	Ordlista	2
2	Principer	3
2.1	Principer för planering av nya cykelvägar	3
2.2	Principer för utbyggnad av cykelvägar.....	6
2.2.1	Standard på cykelvägnätet	6
2.2.2	Separering av trafikslag	8
2.2.3	Separering gående och cyklister.....	10
2.2.4	Separering motorfordon och cyklister.....	11
2.2.5	Cykelfält eller cykelgata kan på vissa platser vara alternativ till cykelbana.....	11
2.3	Principer för utbyggnad av cykelparkeringar.....	11
2.3.1	Cykelparkeringsnorm	11
2.3.2	Cykelparkeringens utformning	12
2.4	Principer för drift och underhåll	13
2.4.1	Drift och underhåll.....	13
2.4.2	Vinterväghållning.....	13
2.4.3	Vägarbeten.....	13
2.5	Principer för vägvisning.....	14
3	Åtgärder för ökad cykling	14
3.1	Cykling i Hudiksvalls stad.....	14
3.2	Cykling i övriga tätorter	14
3.3	Cykling mellan tätorter.....	14
3.4	Cykeldialog.....	15
3.5	Andra cykelfrämjande åtgärder	15
4	Ansvarsfördelning	15
5	Uppföljning	16

1 Inledning

Hudiksvalls kommuns cykelpolicy är antagen av kommunfullmäktige 2016-02-22 och syftar till att öka cyklingen i kommunen. Den anger att cyklandets andel av det totala resandet ska öka. För kortare resor inom en tätort ska cykeln vara huvudalternativet. Riktlinjer till cykelpolicyn är konkreta principer och planer för att förbättra förutsättningarna för cykling i samtliga tätorter samt kartläggning av viktiga stråk mellan tätorterna.

Riktlinjerna listar först vilka principer för utbyggnad av g/c-nät, cykelparkering och vägvisning som ska gälla. Det avsnittet berör även principer för skötsel och underhåll, uppföljning och beskrivning av nämndernas ansvarsfördelning. Därefter kommer ett avsnitt med konkreta åtgärder för cykelfrämjande.

Förutom dessa riktlinjer ska Hudiksvalls kommun följa VGU (Trafikverkets regler för gator och vägars utformning) samt den vägledning som finns i GCM-handboken.

Dessa riktlinjer ska användas vid planering och genomförande av ny och ombyggnation av cykelbanor och cykelrelaterade åtgärder. Det kommer att ta tid innan alla delar av riktlinjerna tillämpas i sin helhet men det är bra att ha dessa gemensamt beslutade riktlinjer att utgå ifrån. Exempelvis kommer standarden för huvudcykelstråk inom Hudiksvalls stad ta tid att uppdatera enligt dessa riktlinjer. Flera åtgärder kommer att ske i samband med andra grävarbeten som berör väg och cykelbana.

1.1 Ordlista

Ordlistan beskriver några cykelspecifika ord som förekommer i detta dokument eller används i andra texter om cykling.

Cykelbana: Del av gata/väg, avsedd för cykeltrafik och trafik med moped klass II. Cykelbana är avskild från vägbana genom fysisk anordning exempelvis kantstöd.

Cykelfält: Särskilt körfält som genom vägmarkering anvisats för cyklande eller förare av moped klass II. Exempel på placering av cykelfält kan vara: -De som är placerade intill kantsten. -De som finns utanför långsparkerade bilar (på körbanan). -De som är i eget fält mellan körfält för biltrafik. -De som är placerad intill stödremsa.

Cykelgata: På en cykelgata är högsta tillåtna hastighet 30 kilometer i timmen och fordon får inte parkeras på gatorna. Förare som kör in på en cykelgata har väjningsplikt mot fordon på cykelgatan och förare av motordrivna fordon ska anpassa sin hastighet till cykeltrafiken. För att en väg eller vägsträcka ska bli cykelgata krävs att kommunen meddelar lokala trafikföreskrifter om detta.

Cykelväg: Väg för cykeltrafik eller moped klass II, med egen terrassering och linjeföring, skild från gata/väg, d.v.s. friliggande. Den får även användas av gående om närliggande gångväg/-yta saknas. Huvudman är antingen staten eller kommunen. I lagstiftning kallas den cykelbana.

Cykelpassage: Plats där cyklande eller förare av moped klass II kan korsa en körbana eller en cykelbana.

Cykelöverfart: Plats där cyklande eller förare av moped klass II kan korsa en körbana eller en cykelbana. Cykelöverfart skall vara hastighetssäkrad till 30 km/h för fordon på vägen/gatan, utmärkt med vägmärke B8 och vägmarkering M16. Förare av fordon på vägen/gatan har väjningsplikt gentemot cyklande som är ute på eller står i begrepp att färdas ut på cykelöverfarten. Kräver Lokal trafikföreskrift (LTF).

GCM: GCM är förkortning för gång, cykel och mopedklass II

GCM-bana: Del av väg, avsedd för GCM. Banan är avskild från vägbana genom fysisk anordning exempelvis kantstöd, eller målning

GCM-Handboken: Är ett samlat dokument om gång, cykel- och mopedtrafik som kan vara ett stöd vid planering, projektering och drift och underhåll av GCM-infrastruktur framtaget av trafikverket och SKR (Sveriges kommuner och regioner).

GCM-väg: Väg avsedd endast för GCM. GCM-väg är avskild från väg genom skiljeremsa. GCM-väg kan vara del av väg och ingår då i vägens sektion, men är till största delen helt friliggande med egen terrassering och linjeföring.

Gång- och cykelbana: Se GCM-bana.

Gång- och cykelväg: Se GCM-väg. GCM-väg kan vara indelad i en gångdel och en cykel-/mopeddel

VGU: Regler för vägar och gators utformning framtagna av trafikverket.

2 Principer

Detta avsnitt ger tydlig information om vilka cykelresor kommunen prioriterar att nyanlägga cykelvägar för, samt hur vår cykelinfrastruktur ska vara utformad. Det ger kommunen men även andra exploitörer information om kommunens cykelparkeringsnorm samt hur anslutningar till cykelbanor ska utformas med mera.

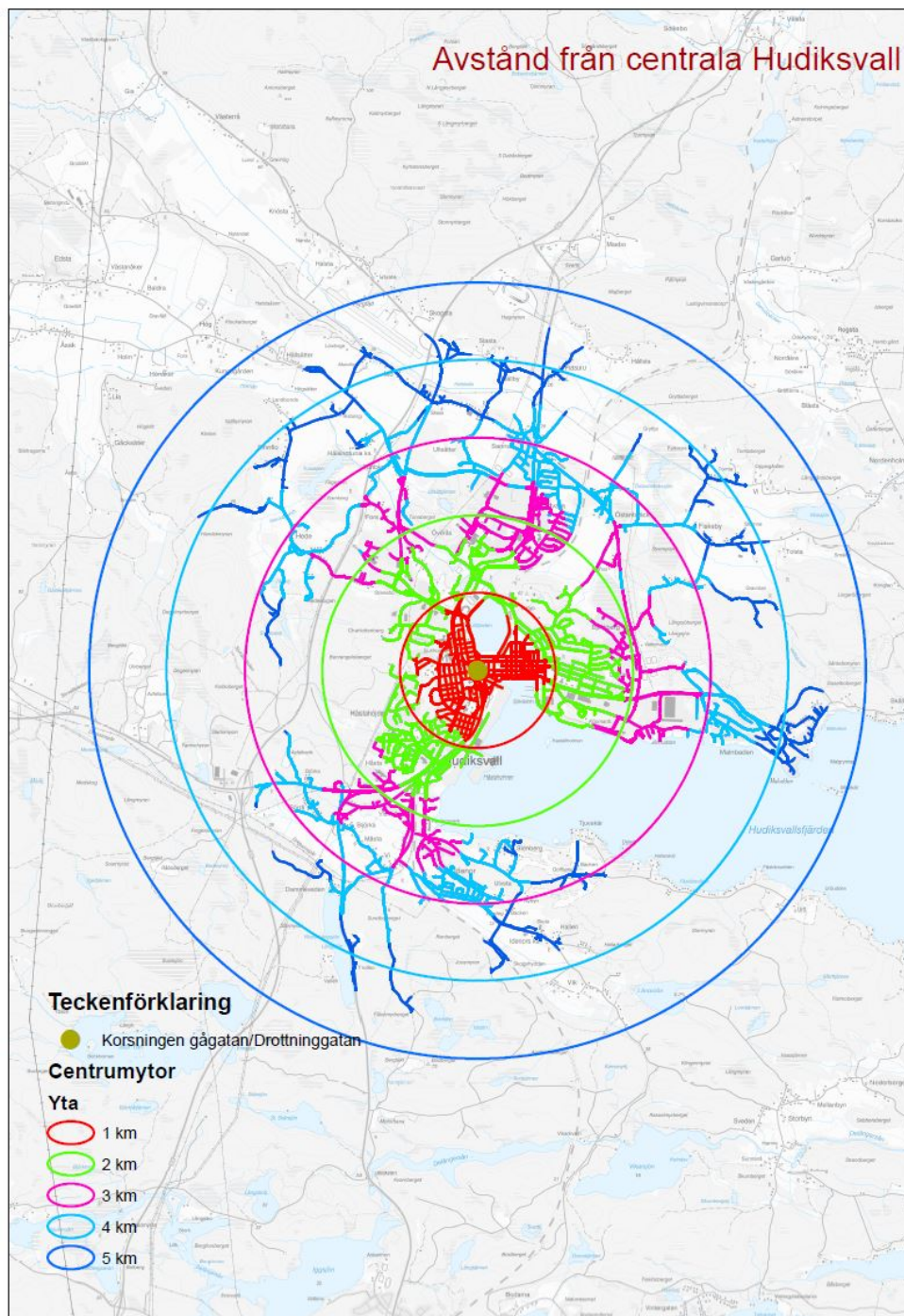
2.1 Principer för planering av nya cykelvägar

Vid planläggning av nya områden ska trafikslagen gång och cykel beaktas var för sig. Angöring till ett område ska kunna ske från flera håll för att inte ses som en onödig omväg för dessa trafikslag.

Vid planering av nybyggnation av cykelbana ska prioritering ske utifrån nedanstående prioriteringsordning

- Skolresor och resor till fritidsaktiviteter
- Arbetsresor inom fem kilometer.
- Kombinationsresor cykel med byte till buss eller tåg.

Genomsnittscyklister har en hastighet av 15-20 km/tim och är känsliga för omvägar. Nivåskillnader, som branta backar, är ett större hinder för cyklister jämfört med andra trafikslag. I karta 1 synliggörs avstånd i befintligt vägnät inklusive befintliga cykelbanor från centrala Hudiksvall och ut i de olika stadsdelarna.



Karta 1 visar hur långt man kommer från korsningen Storgatan/ Drottninggatan i Hudiksvall till olika stadsdelar.

Kartan ovan ger en överblick av avståndet mellan olika delar av Hudiksvalls stad. Förväntad tidsåtgång för en kilometers cykling är fyra minuter. Samma sträcka med en elcykel tar knappt två minuter. Om cykelvägen innehåller uppförsbackar tar det förstås längre tid.

2.2 Principer för utbyggnad av cykelvägar

2.2.1 Standard på cykelvägnätet

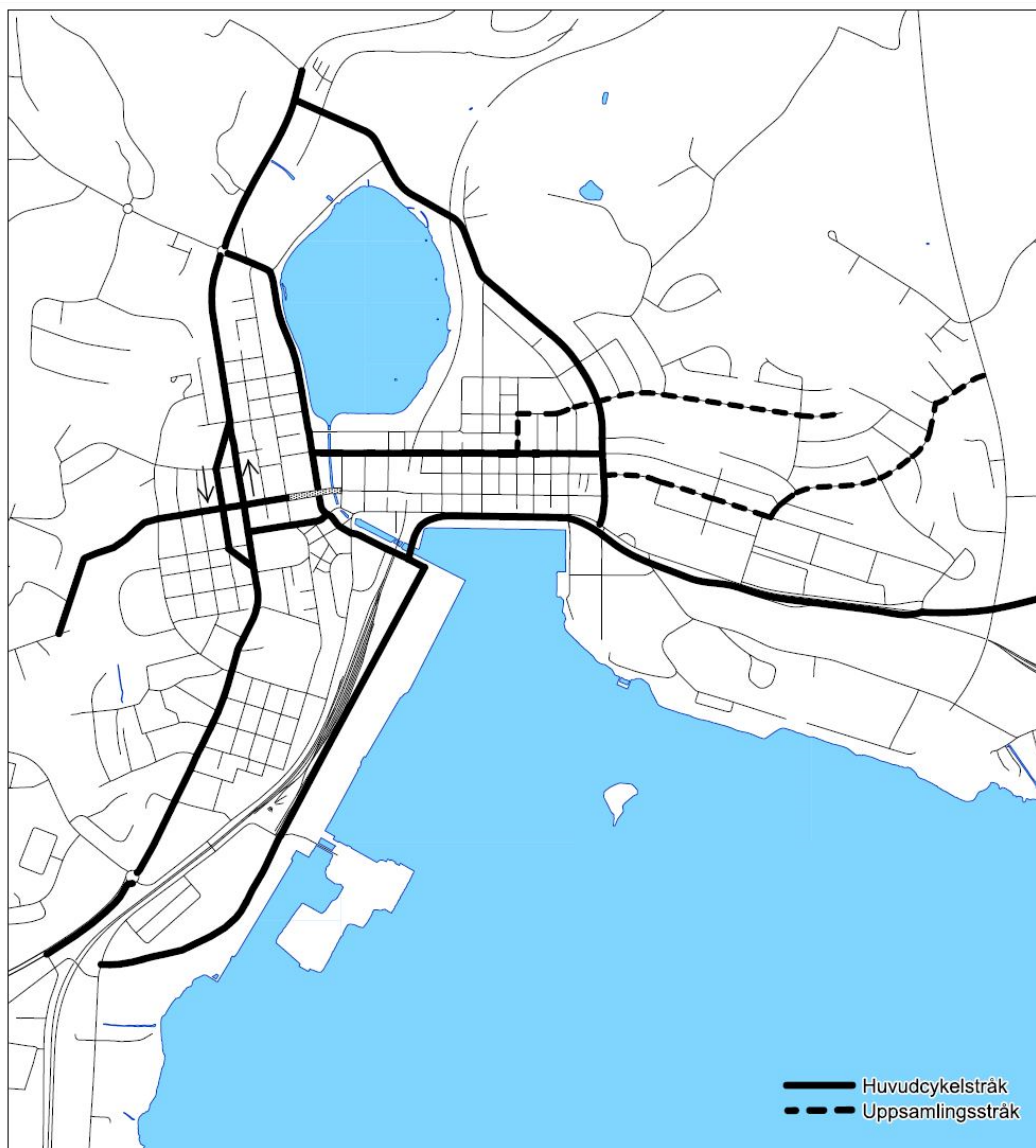
Inom de centrala delarna av Hudiksvalls stad har cykelnätet delats in i huvudcykelstråk och lokalt nät. Den uppdelningen av cykelvägnätet syftar till att tydliggöra cykeln som transportmedel. På huvudcykelstråket ska cykeltrafiken prioriteras när man korsar anslutande gator med exempelvis cykelöverfarter. På huvudcykelstråket ska framkomligheten för cyklister prioriteras mer än vad som är fallet för det lokala cykelnätet.

Cykelvägar ska utformas för att ge cyklisterna bästa möjliga säkerhet, framkomlighet och bekvämlighet. Huvudcykelstråket ska dimensioneras för cykling med en hastighet av 30km/h vad gäller sikt, vägutformning och utrymme.

För framkomlighet och trafiksäkerhet är det viktigt att huvudcykelstråket har prioritet i korsningar med anslutande gator. Detta görs med fördel genom fysiska åtgärder i form av hastighetssäkrade cykelpassager eller cykelöverfarter som kompletteras med lokala föreskrifter. Det innebär fartdämpning med refuger och/eller farthinder samt väjningsplikt för motorfordonstrafiken mot cykeltrafiken.

Cyklister kan komma upp i höga hastigheter varför det är viktigt att området närmast cykelbanan – oavsett om det gäller huvudcykelstråket eller det lokala cykelnätet– görs fritt från hinder. Exempel på hinder är stolpar, träd, parkbänkar och bildörrar som öppnas mot cykelbanan. I *GCM handboken* beskrivs rekommendationer för avstånd till hinder, vilka Hudiksvalls kommun har för avsikt att följa.

För cyklistens trafiksäkerhet är det även viktigt att anslutande in/utfarter från en fastighet tydligt avgränsas så man kan se att man passerar över ett huvudcykelstråk. Kommunen ska vid bygglov verka för att man minimerar risken att backande fordon förekommer ut på en gång- och cykelbana oavsett om det är ett huvudcykelstråk eller lokalt stråk. Befintliga anslutningar där nya cykelstråk byggs kan vara svåra att göra något åt men en ambition är att backning ut på gång- och cykelvägar inte ska ske.



Karta2 visar Hudiksvall stads framtida huvudcykelstråk. För att knyta ihop staden i öst-västlig riktning i stadens centrum öppnas gågatan längs Storgatan för cykling på gåendes villkor.

Kvalitet på sträcka		Huvud stråk	Huvud stråk	Uppsamlings stråk	Lokalt nät	Lokalt nät
		inom centrum	ej centrum		inom centrum	ej centrum
Bredd	Cykelfält	1,5m	1,5m	1,5m	1,5m	1,5m
	Cykelfält mot kantsten	2,0m	2,0m	2,0m	2,0m	2,0m
	GC enkel riktad	3,80m	3,80m	3,80m	2,0m	2,0m
	GC Dubbelriktad	4,30m	4,30m	4,30m	3,0m	3,0m
Separering	Separering av cykel och motorfordon	Skyddszon 0-0,60m	Skyddszon 0-0,60m	Skyddszon 0-0,60m	Om hastighet över 30km/h	Om hastighet över 30km/h
	Separering av cykel och motorfordon vid parkering	Skyddszon 1,0m	Skyddszon 1,0m	Skyddszon 1,0m		
	Separering av gående och cyklister	Ja med linjemålning eller smågatsten			Ej krav	Ej krav
Övrigt	Beläggning	G=Plattor C=Asfalt	G=Asfalt C=Asfalt	G=Asfalt C=Asfalt	G=Plattor C=Asfalt	G=Asfalt C=Asfalt
	Vägvisning	Ja	Ja	Ja	ej krav	ej krav
	Belysning	GC belysning	GC belysning	GC belysning	Gatubelysning	Gatubelysning
	Markering cykelbana	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
	Dimensionerande cykel hastighet	30km/h	30km/h	30km/h	20km/h	20km/h

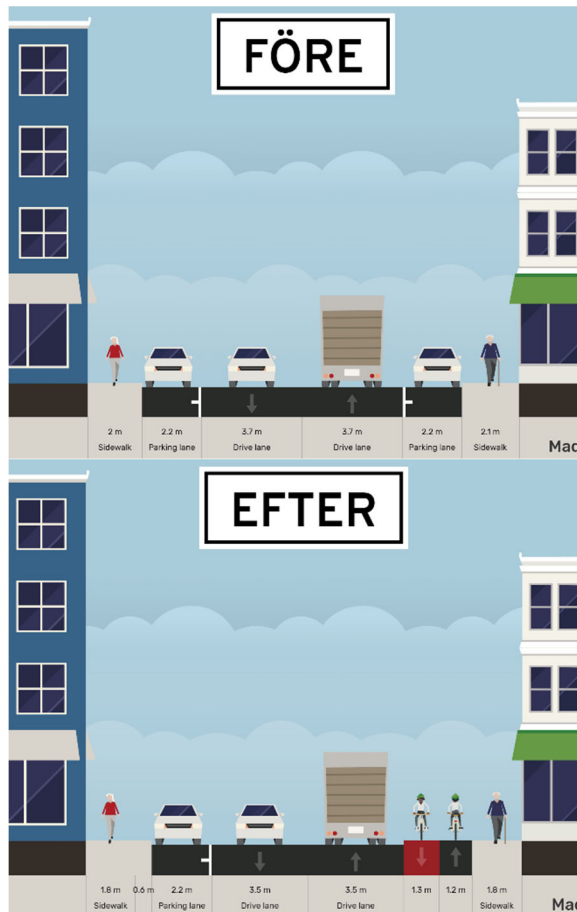
Tabell 1, I tabellen anges riktlinjer för den standard som är föreslagen att gälla i Hudiksvalls kommuns huvudcykelstråk och lokala cykelnät.

2.2.2 Separering av trafikslag

Separering av olika trafikslag kan göras i tid (trafiksignaler) eller rum (exempelvis kantstensseparerad cykelbana) och syftet är att göra trafikmiljön säkrare, mer tillgänglig och mer rättvis. Cykelvägarna i Hudiksvalls kommun är i dagsläget dubbelriktade och cykelpassager är inte hastighetssäkrade.

Kommunen arbetar för att separera trafikslagen där det är möjligt och rimligt. Denna separering sker främst i de centrala delarna och längs med huvudcykelstråken. Historiskt har fotgängare och cyklister separerats från motortrafiken och hänvisats till ett sämre alternativ. För att öka säkerheten och tryggheten för fotgängare och cyklister är en bättre, men ofta dyrare, lösning att istället låta motorfordonen separeras från gång- och cykeltrafiken och inte tvärtom.

Gaturummet är ofta begränsat vilket skapar konkurrens mellan de olika trafikslagen. Där gator byggs om och det ska tillskapas infrastruktur för cykel, ska ytor tas från motortrafikens om det är brist på utrymme. Detta kan exempelvis ske på bekostnad av körbanebredd, att gator enkelriktas eller att gatuparkering tas bort.



Figurer som visar hur gators innehåll kan förändras. Källa: <https://streetmix.net/-/1049545>



Figurer som visar hur gators innehåll kan förändras. Källa: <https://streetmix.net/-/1049545>

2.2.3 Separering gående och cyklister

Ökad trängsel i trafiken har bidragit till att konflikter ökar, och separering av trafikslag måste därför varar tydlig. Åtskillnad mellan gående och cyklister beror på platsens förutsättningar men kan exempelvis skapas genom tydlig heldragen separeringslinje som delar ytan i två delar eller färg- och materialskillnader. Målade pilar eller cykel- respektive gång symboler i vägbanan kan förstärka avgränsningen. Det är särskilt viktigt att sätta ut symboler i början och slutet av en sträcka och där cykelvägen korsas av gångvägar. I centrumnära miljöer bör dock avgränsningen göras ännu tydligare än målade linje mellan gående och cyklister, exempelvis med skiljeremsa eller avvikande material.

För cyklister är blandtrafik med gående främst en komfort- och framkomlighetsfråga och inte en trafiksäkerhetsfråga. Däremot kan gående uppleva en viss otrygghet att blandas med cyklister.

2.2.4 Separering motorfordon och cyklister

Hudiksvalls kommun har som princip att, i mån det går, separera cyklister från motorfordon. Separering kan ske genom enkel kantstensseparering eller skiljeremsa mellan cykelvägen och bilvägen.

Cykling får ske i blandtrafik i de fall det inte finns möjlighet att göra en separering, exempelvis på grund av utrymmesbrist. En sådan lösning ställer dock vissa krav på gatumiljön med avseende på trafiksäkerheten, framkomligheten och den upplevda tryggheten.

Bland annat ska hänsyn tas till motorfordonsflöden och huruvida gatan är utformad för låga hastigheter eller inte. Trafikregler som väjningsplikt respektive högerregeln kan också spela roll.

2.2.5 Cykelfält eller cykelgata kan på vissa platser vara alternativ till cykelbana

I planeringen bör cykelbanor eller separata cykelvägar eftersträvas längs gator där hastighetsbegränsningen är över 30km/h. Om utrymme saknas för cykelbana eller om det är mycket tätt mellan korsningarna kan cykelfält vara en alternativ åtgärd. Cykelfält kan anläggas om den skyltade hastigheten är 50km/h eller lägre. Lösningar ger generellt sett lägre trygghet för cyklisten då motorfordonstrafiken är nära in på jämfört med kantstensseparerade cykelbanor. På cykelbanor kan visserligen konflikter med gående uppkomma, beroende på detaljutformning, medan det på cykelfält lätt blir konflikter med motorfordon som stannar och/eller parkerar i cykelfältet. Cykelgata kan vara ett annat alternativ där det saknas utrymme att anlägga tillräckligt bred cykelbana. En cykelgata lämpar sig på vägavsnitt där det är många cyklister och få bilar. Bilar på cykelgata ska framföras på cyklandes villkor.

2.3 Principer för utbyggnad av cykelparkeringar

Vid ny eller ombyggnation ska det vara lika självklart att anlägga cykelparkering som att anlägga bilparkering. För att ge tillräckligt utrymme för cyklar upprättas cykelparkeringsnorm att följa vid detaljplanering och bygglov. Inom stadskärna och tätorter kan cykelparkeringsplatser behöva anläggas på allmän platsmark för att möjliggöra ökad cykling. Särskild utredning krävs för att tydliggöra det behovet.

2.3.1 Cykelparkeringsnorm

Om de två trafikslagen cykel respektive bil behöver prioriteras mot varandra bör det vara lättare att nå och hämta sin cykel än sin bil. För cykelparkeringsplatser gäller genomgående att parkeringstalen är tvådelade. Det innebär att 30 % av cykelparkeringsplatserna ska finnas i nära anslutning till entrén eller max 25 meter därifrån. Övriga cykelparkeringsplatser ska finnas inom 50 meter från entrén samt ha väderskydd eller förvaras inomhus. I praktiken innebär det att extra utrymme för cykelparkering kan lämnas inom de ordinarie lägenhetsförråden om avståndskraven

uppfylls. Parkeringsnormen ska tillämpas som riktlinjer vid detaljplaneläggning och som krav vid bygglovsprövning. Parkeringsnormen anger minimivärden så fler cykelparkeringsplatser ses positivt. Vid förskolor ska väderskyddade platser för cykelvagnar/vagnar finnas utöver cykelparkeringsnormen.

Cykelparkeringsnorm		Antal cykelplatser	Kommentar
Bostäder	1 rok	1	
	2 rok	2	
	3 rok eller flera	3	
	Enbostadshus gemensam parkering	varje boende behöver en cpl	
	Gruppbostad	särskild utredning	
Arbetsplats	Kontor	10	30 anställda per 1000 kvadratmeter BTA
med tillhörande besöksparkering	Restaurang*	10	
cpl/1000 kvadratmeter BTA	Industri	3	
om inget annat anges	Hotell	2	
	Förskola (cpl/elev)	0,4	
	Grundskola (cpl/elev)	0,6	
	Gymnasie (cpl/elev)	0,6	
	Äldreboende	särskild utredning	
	Bibliotek, idrottsanläggning, nöjen (cpl/besökare)	Särskild utredning	
	Vårdinrättning (cpl/besökande)	Särskild utredning	
	Kollektivtrafik	Särskild utredning	

*P-tal om det inte går att tillgodoräkna sig cykelparkering på allmän plats. Behovstal för cykelparkering, inklusive besöksparkering. Behovstalen redovisas per lägenhet respektive per 1000 kvadratmeter BTA. Ingen hänsyn till eventuellt samnyttjande har tagits.

2.3.2 Cykelparkeringens utformning

Cykelparkeringen ska vara snyggt utformad och ge en ordnad uppställning, medförande liten ansträngning för cyklisten att parkera. Därför är det även viktigt med enkla och lättförståeliga fastlåsningsfunktioner på cykelställen. GCM-handboken ger vägledning om utformning. Vid beräkning av yta för en cykelparkering ska mått plats/cykel utgå ifrån en storlek om 1900 * 800 mm.

Ett cykelställ bör vara:

- rätt placerat, dvs. nära slutmålet helst inte längre bort än 25 m
- användarvänligt och passa alla sorters cyklar

- säkert, med ge fastlåsning av ram
- upplyst och upplevas tryggt
- lämpligt ur drift- och underhållssynpunkt
- under barmarksperioden kan tillfälliga cykelställ placeras ut efter behov

Vid anläggning av cykelparkering på allmän platsmark ska kommunen arbeta med ett begränsat antal utvalda och välbeprövade modeller som cyklisten förstår att använda och som är lämplig ur drift- och underhållssynpunkt i syfte att bidra till en enhetlig stadsbild.

Väderskydd

Det är önskvärt att cykelställen är utrustade med väderskydd, framförallt vid långtidsparkering i anslutning till järnvägsstationer, busshållplatser och arbetsplatser och bostäder där cyklar står parkerade en längre tid. Väderskydden är lämpliga att kombinera med belysning där det är möjligt.

Offentliga cykelparkeringar finns i kommunens kartdatabas.

2.4 Principer för drift och underhåll

Cykelvägarna ska hållas i ett sådant skick att risken för olyckor minimeras.

2.4.1 Drift och underhåll

Oskyddade trafikanter är mer känsliga för skador på körbanan och därför prioriteras att åtgärda den typen av skador på en gång- och cykelväg före en bilväg.

Vegetationen får inte inkräkta på cykelvägarna eller växa ut i höjd med cyklisten. Siktrianglar, belysning och vägmärken ska hållas fria från skymmande vegetation

Sandupptagning på gång- och cykelbanor är prioriterat och därför startar sandupptagningen där.

2.4.2 Vinterväghållning

Vid vinterväghållning prioriteras gång- och cykelvägar tillsammans med gator med busstrafik före resterande bilvägar. Snöröjningen måste även koordineras så att snömassor från bilvägnätet inte plogas upp på intilliggande cykelvägar. Cykelparkeringsplatser snöröjs i samband med att närliggande gång och cykelbana.

2.4.3 Vägarbeten

Vid vägarbeten är det speciellt viktigt att tänka på säkerheten och att bedöma möjligheterna att leda om passerande trafik utan att försämra för gående och cyklister. Framkomlighet och trafiksäkerhet för dem ska prioriteras och säkerställas i trafikordningsplanen. Skyltning ska vara så tydlig att det är lätt att förstå den alternativa vägen även för barn som tar sig själva till skolan. Om cyklist hänvisas till

blandtrafik vid avstängning av cykelbana ska bilvägens utformning anpassas efter cyklisternas förutsättningar och behov.

Om arbetet medför att en hel gång- eller cykelbanan tas i anspråk ska det om det krävs ordnas ett provisoriskt gång- och cykelutrymme.

2.5 Principer för vägvisning

Vägvisning ska i första hand ha en stadsdel som målpunkt. Viss offentlig service, friluftsanläggningar eller besöksmål kan även utgöra målpunkter för vägvisning.

3 Åtgärder för ökad cykling

För att fler ska cykla måste cykeln upplevas som det bästa transportalternativet. Kommunen bidrar till det genom att beakta cykling vid planläggning av nya områden, underhålla befintliga cykelbanor, komplettera med cykelbanor, cykelställ och vägvisning samt att inspirera personal, företag och andra organisationer att välja cykel för alla transporter under fem kilometer. Vilka åtgärder som genomförs beror av plats och befintlig budget. Respektive åtgärd beskrivs mer utförligt i kommande avsnitt.

3.1 Cykling i Hudiksvalls stad

För att skapa bättre förutsättningar för ökad cykling ska huvudcykelstråk etableras i Hudiksvalls stad. Dessa stråk förbinder staden i nord/sydlig och öst/västlig riktning. Huvudcykelstråken är gena och har god framkomlighet med cykelöverfarter där det är möjligt. Huvudcykelstråken ska standardsäkras i enlighet med tabell 1. Arbetet genomförs när resurser finns samt prioriteras i de lägen då andra åtgärder genomförs på stråkets sträckning.

Utöver huvudcykelstråk behöver övriga cykelnätet kompletteras för att skapa ett cykelvägnät som är gent, har en god framkomlighet och är säker för cyklister med varierande behov. Cykel måste upplevas som det bästa transportalternativet.

3.2 Cykling i övriga tätorter

De flesta av kommunens tätorter genomskärs av statliga vägar. Underhåll och byggnation av cykelbanor längs statliga vägar utförs av Trafikverket. Dialog om underhåll sker direkt med Trafikverket och behov om nybyggnation tas upp som önskemål i länstransportplanen som beslutas av Region Gävleborg. Inom flera av de övriga tätorterna finns även cykelbana längs kommunens vägar. En översyn av behov av kompletterande cykelbanor ska genomföras i övriga tätorter för att skapa ett underlag till eventuell utbyggnad av cykelvägnätet i respektive tätort.

3.3 Cykling mellan tätorter

I ett hållbart samhälle är cykel ett viktigt fordon som ska vara lämplig att nyttja även mellan tätorter. Därav finns behov att bygga ut cykelbanor mellan flera av

kommunens tätorter. Dessa behov om nybyggnation lyfts fram som önskemål i länstransportplanen som beslutas av Region Gävleborg

Hudiksvall ser ett behov att cykelbanor mellan följande tätorter och verkar för att så ska ske.

Hudiksvall - Iggesund

Hudiksvall – Sörforsa

Sörforsa - Näsvisen

3.4 Cykeldialog

Cykelfrågor engagerar i stor utsträckning. För att informera om kommunens beslutade riktlinjer samt årliga planer för cykelåtgärder samt inhämta synpunkter på befintligt och kommande cykelarbete skapas forum för dialog där fokus är att arbeta för cykelpolicyn. Specifika synpunkter för enskilda platser hänvisas till kommunens synpunktshandling. Länk till [Felanmälan \(hudiksvall.se\)](https://www.hudiksvall.se/felanmalan). Ansvarig för cykeldialogen är kommunledningsförvaltningen. Dialogen sker i samarbete med tekniska förvaltningen och plan och byggnadskontoret.

3.5 Andra cykelfrämjande åtgärder

Kommunen ska tillgängliggöra all data om cykelvägar, cykelpassager, cykelöverfarter, vägvisning med mera i kommunkartan. På det sättet finns data tillgängligt för den som vill nyttja för information kopplad till cykling. På hemsidan finns en cykelkarta som visar alla cykelbanor i kommunen. Kartan tydliggör även vem som är ansvarig för respektive cykelbana. Länk till cykelkartan [Cykelkarta \(hudiksvall.se\)](https://www.hudiksvall.se/cykelkarta).

Kommunen uppmanar fler verksamheter att bli cykelvänlig arbetsplats enligt Region Gävleborgs utmärkelse <https://www.regiongavleborg.se/regional-utveckling/samhallsplanering-och-infrastruktur/hallbara-transporter/Cykelvanlig-arbetsplats-Gavleborg/>

Vid varje nybyggnation/restaurering genomförs någon aktivitet för att uppmärksamma företag, boende och andra verksamheter i närområdet om de förbättrade möjligheterna att resa med cykel.

4 Ansvarsfördelning

Cykelfrämjande åtgärder berör flera olika nämnder. För att skapa de bästa förutsättningarna för cykling krävs ett förvaltningsövergripande arbete. Även några av kommunens bolag kan arbeta med cykelfrämjande åtgärder. Nedan beskrivs respektive nämnds ansvar. För att nämndernas ansvarsområden ska prioriteras krävs att åtgärder kopplade till dessa riktlinjer skrivs in i respektive nämndsplan och tidsätts och ges den budget som krävs för genomförande.

Byggnadsnämnden ansvarar för att cykling beaktas i all samhällsplanering och bygglovshantering. Enligt cykelpolicyn ska cykel vara huvudalternativet för

transporter inom kommunens tätorter. Planer och bygglov behöver därför anpassas för att ge cykeln det utrymme som krävs. Personal på plan- och byggkontoret fortbildar sig kontinuerligt för att ha kunskap om vad som krävs för att ha fokus på cykling som huvudtransportmedel inom tätorter.

Tekniskanämnden tillsätter projektering, nyanläggning och underhåll och drift sköts enligt riktlinjerna samt att vägvisning och skyltning för cykling är aktuell. Samt att de tillser att uppdatering av den nationella vägdatan sker vid förändringar i cykelinfrastrukturen. De ansvarar även för mätning av cykling efter huvudcykelstråk samt deltar i de enkäter som är lämpliga att nyttja för att kontinuerligt följa upp cykelarbetet i kommunen. Tekniskanämnden samordnar även arbetet för att uppgradera kommunens fastigheter så de följer gällande cykelparkeringsnorm. Personal inom tekniska förvaltningen fortbildar sig kontinuerligt för att ha kunskap om vad som krävs för att ha fokus på cykling som huvudtransportmedel inom tätorter. De ställer även krav på entreprenörer så externt genomfört arbete har fokus på ökad cykling. Tekniska förvaltningen är sammankallande i den förvaltningsövergripande trafikgrupp som finns på tjänstepersonnivå inom kommunen.

Kommunstyrelsen ansvarar för att uppföljning av cykelpolicy och dess riktlinjer genomförs vid behov men minst en gång per mandatperiod. Kommunstyrelsen ansvarar även för att föra dialog med allmänhet och organisationer för att fånga upp behov och synpunkter på cykling.

De kommunala bolagen ska där det är möjligt uppgradera sina fastigheter enligt gällande parkeringsnorm.

Cykelfrågor behandlas kontinuerligt i kommunens förvaltningsövergripande trafikgrupp.

5 Uppföljning

Uppföljning av efterlevnaden av cykelpolicy och tillhörande riktlinjer sker vid behov men minst en gång per mandatperiod. För att följa utvecklingen gällande antal cyklister sker årliga cykelmätningar längs huvudcykelstråk. Uppföljning av cykelarbetet sker även genom de nationella enkäter som Sveriges kommuner och regioner (SKR) genomför. Cykelfrämjandet har enkäter riktade till kommuner och till cyklister som kommunen har för avsikt att delta i när det är möjligt.