

Styrdokument

CYKELPLAN



Våra styrdokument

[Normerande]

Policy - Vår hållning, övergripande
Riktlinjer - Rekommenderade sätt att agera
Regler - Absoluta gränser och ska-krav

[Aktiverande]

Strategi - Avgörande vägval och strategiområden från fullmäktigeberedningar
Program - Avgörande vägval och programområden från andra än fullmäktigeberedningar
Plan - Uppdrag, tidsram och ansvar

Innehåll

1	Bakgrund	4
1.1	Regionala styrdokument.....	4
1.2	Kommunala styrdokument.....	4
2	Syfte.....	5
3	Åtgärdsområden	5
3.1	Åtgärdsområde 1 - Sammanhängande cykelvägnät	5
3.1.1	Nulägesbeskrivning och brister	6
3.1.2	Cykelvägnät	6
3.1.3	Sveriges bästa cykelinfrastruktur	7
3.1.4	Säkra cykelvägar till kommunens skolor	8
3.1.5	Utformning.....	8
3.2	Åtgärdsområde 2 - Förbättrad service för cyklister	8
3.2.1	Cykelparkering	8
3.2.2	Cykelboxar	9
3.2.3	Servicestationer	9
3.3	Åtgärdsområde 3 - Attitydpåverkan	9
3.3.1	Mobilitetsåtgärder	9
3.3.2	Uppdaterad cykelkarta	10
4	Utbyggnadsobjekt	10
4.1	Utbyggnadsobjekt kommunala vägnätet	10
4.1.1	Bogesundsgatan.....	10
4.1.2	Falköpingsvägen	10
4.1.3	Gamla Marbäcksvägen vid Skottek.....	11
4.1.4	Grönahögsvägen/ Sanatorievägen, delen Tre Rosors väg – Stenbocksgatan.....	11
4.1.5	Herralyckedreven/Nillas väg.....	12
4.1.6	Vist, banvallen – Industrivägen (2 platser).....	12
4.2	Utbyggnadsobjekt statligt vägnät.....	13
4.2.1	Folkesred.....	13
4.2.2	Marbäck	13
4.2.3	Rånnaväg.....	14
4.2.4	Timmele	14
4.2.5	Vegby.....	14
4.2.6	Vegby - Gällstad	15
5	Prioriteringslista	16

1 Bakgrund

1.1 Regionala styrdokument

Regionalt trafikförsörjningsprogram Västra Götaland från 2021 är regionens övergripande styrdokument för kollektivtrafikens utveckling. Det övergripande målet är att andelen hållbara resor i Västra Götaland ska öka. Antalet kollektivtrafikresor och marknadsandelar för resor med kollektivtrafik, cykel och gång ska fram till 2025 minst återta de nivåer som rådde innan 2020.

Strategi för ökad cykling i Västra Götaland från 2016 är regionens cykelstrategi för att konkretisera den regional transportinfrastrukturplanen där pengar finns avsatta för cykelåtgärder. Cykelstrategin ska vara ett stöd för prioritering och planering av cykelåtgärder längs det statliga regionala vägnätet. I cykelstrategin har mål och prioriteringsprinciper formulerats. Målsättningen är att skapa förutsättningar för ökad och säker cykling.

1.2 Kommunal styrdokument

Översiktsplan för Ulricehamns kommun anger inriktningen för den långsiktiga utvecklingen av den fysiska miljön. I översiktsplanen listas ett antal insatser som syftar till att bidra för att uppfylla de transportpolitiska målen. Tre av de insatser som pekas ut berör kommunens arbete med cykelfrågor.

- Sammanhängande cykelvägnät
- Förbättrad service för cyklister
- Attitydpåverkan

Ett orienterbart och sammanhängande cykelnät som inte kräver att oskyddade trafikanter vistas bland biltrafik är viktigt för att öka trafiksäkerheten. Utformning som skapar gott om plats för de oskyddade trafikanterna och som tydligt prioriterar dessa i konfliktsituationer med motorfordonstrafiken skapar förutsättningar för att människor ska känna sig trygga.

För att fler resor ska genomföras med cykel behöver dessa bli attraktivare genom att de upplevs som effektiva, bekväma, trygga och trafiksäkra. Kommunen ska prioritera gång- och cykelvägar. Gång- och cykelnäten ska vara säkra, trygga, enkla att orientera samt ha en attraktiv och trivsamt miljö. Förvaltning av gång- och cykelbanor så att de håller hög standard året runt uppmuntrar människor att gå eller cykla istället för att ta bilen.

Vid förtätning och expansion prioriteras transportslagen i följande ordning:

1. Gång och cykel
2. Kollektivtrafik
3. Bil

Strategi för kommunens arbete med lokala miljöfrågor från 2018 syftar till att skapa en långsiktigt hållbar utveckling av hela kommunen, samtidigt som kommunen ska ges förutsättningar att växa. Strategin ska vara ett vägledande dokument för det fortsatta arbetet med miljöfrågor.

I strategin slås det fast att cykelinfrastrukturen i hela kommunen ska utvecklas till att vara Sveriges bästa och att det ska finnas säkra cykelvägar till kommunens skolor.

2 Syfte

Cykelplanen avser att främja cykeltrafiken genom att omsätta de insatser som beskrivs i översiktsplanen och målsättningarna i strategin för kommunens arbete med lokala miljöfrågor till konkreta åtgärder. Att hantera cykelrelaterade frågor i ett eget dokumentet är en markering för att stärka cykeln som eget transportslag.

Långsiktigt förväntas detta leda till en ökad andel resor med cykel.

3 Åtgärdsområden

Cykelplanen innehåller tre åtgärdsområden för att fånga de insatser som tas upp i översiktsplanen. De mål som formuleras i strategin för kommunens arbete med lokala miljöfrågor ingår båda i åtgärdsområde 1 - Sammanhängande cykelvägnät.

Åtgärdsområden:

1. Sammanhängande cykelvägnät
2. Förbättrad service för cyklister
3. Attitydpåverkan

Respektive åtgärdsområde beskrivs nedan.

3.1 Åtgärdsområde 1 - Sammanhängande cykelvägnät

I Ulricehamns kommun finns cirka 110 km utbyggd cykelväg eller cykelbana. Övervägande del utgörs av gemensam gång- och cykelbana. För att cykelvägnätet ska vara attraktivt att använda och locka fler att byta från andra transportslag till cykel krävs ett sammanhängande cykelvägnät. I begreppet sammanhängande ingår i detta fall, förutom att cykelvägen ska hänga ihop, att den är trygg, säker och utan onödiga omvägar.

I cykelplanen hanteras samtliga cykelvägar inom kommunen utifrån dess funktion, oavsett vem som är väghållare. För de objekt som tas upp i prioriteringslistan anges väghållare. Utmed de större vägarna är många av cykelvägarna statliga med Trafikverket som ansvarig väghållare, totalt 37 km. Det innebär att kommunen inte ensam kan besluta om åtgärder.

3.1.1 Nulägesbeskrivning och brister

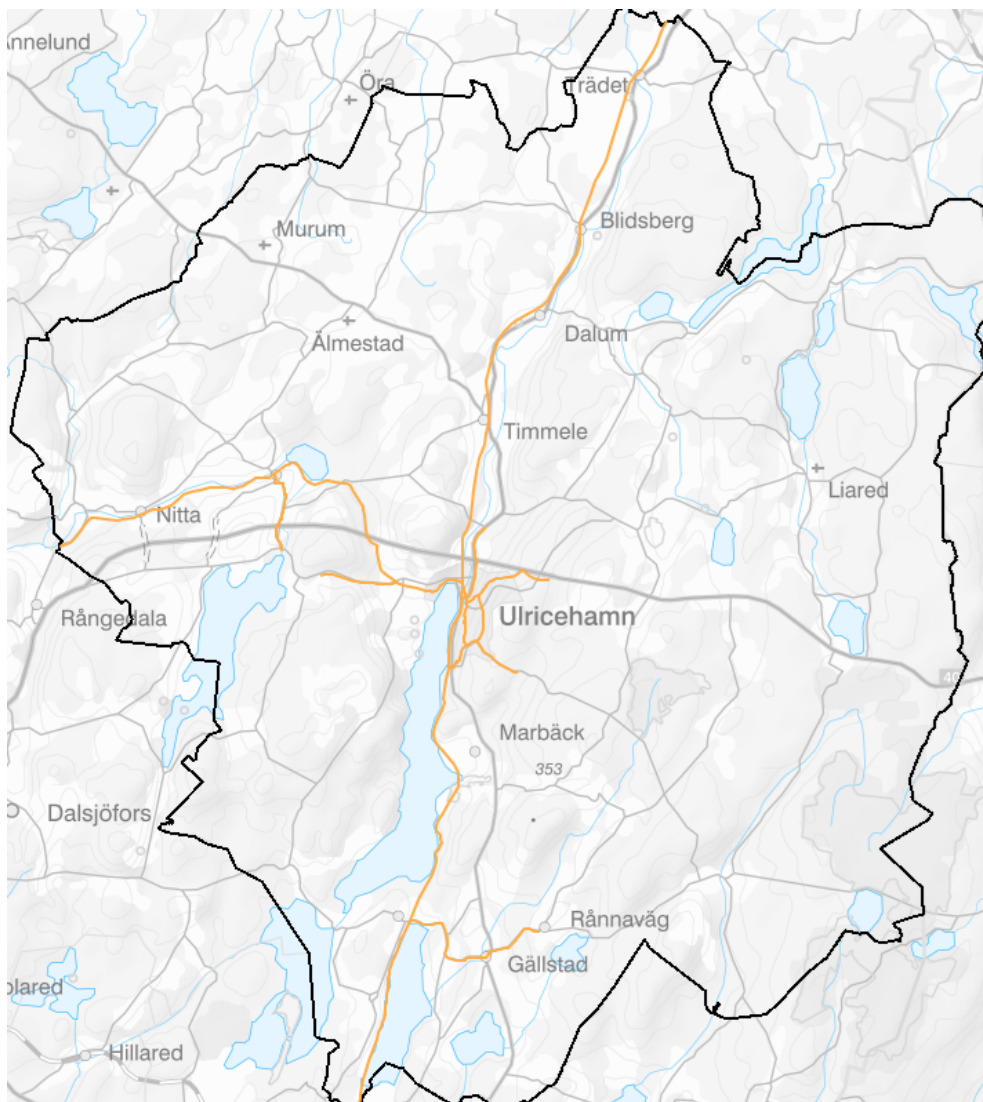
Kommunen genomförde under 2019 en inventering av befintligt cykelvägnät. Syftet med inventeringen var att skapa ett kunskapsunderlag över cykelvägnätets tillstånd och identifiera dess brister.

3.1.2 Cykelvägnät

Cykelvägnätet i kommunen delas in i övergripande nät och övriga cykelvägar. Övergripande nät binder samman de större tätorterna i kommunen samt olika delar av centralorten.

Stommen i övergripande nät utgörs av de gamla banvallarna. På delar av övergripande nät, längs med väg 1700, saknas gång- och cykelväg.

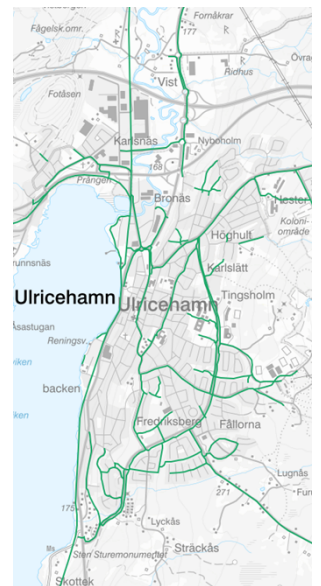
På övergripande nät prioriteras framkomligheten. Det går att hålla hög och jämn fart och antalet konfliktpunkter minimeras. I takt med att antalet cyklister ökar på det övergripande nätet bör gående och cyklister separeras från varandra.



Karta med övergripande cykelnät



Övriga cykelvägar utgör ett mer finmaskigt komplement till övergripande nät och når fram till många start och slutpunkter. På övriga cykelvägar prioriteras tillgängligheten för att nå så många som möjligt.



Karta med samtliga cykelvägar

3.1.3 Sveriges bästa cykelinfrastruktur

För att utveckla cykelinfrastrukturen i kommunen mot målet Sveriges bästa, prioriteras i denna plan följande områden:

- Cykelvägnätet ska byggas ut för att vara sammanhängande och möjliggöra arbets- och studiependling. Felande länkar ska åtgärdas.

- Vi nyanläggning och ombyggnad ska sektion, plangeometri och profil för cykelvägen ges bästa tänkbara standard. Ingrepp som innebär försämringar för cykelinfrastrukturen ska undvikas.
- Prioritering av cyklister i korsningspunkter med andra trafikslag.
- Separering av gående och cyklister ska övervägas på sträckor där antalet cyklister är stort.

3.1.4 Säkra cykelvägar till kommunens skolor

Barn och ungdomar har inte samma möjlighet som vuxna gällande transporter. Därför är trygga och säkra cykelvägar en viktig fråga för att föräldrar ska kunna låta sina barn cykla själva. Om fler föräldrar låter sina barn gå eller cykla till skola och fritidsaktiviteter uppnås positiva effekter för trafiksäkerheten.

Trafiksäkerhetsbrister som identifieras i samband med handläggning av ansökningar om skolskjuts och som är enkla att avhjälpa ska prioriteras löpande.

De skolor som väljer att jobba med trafiksäkra skolvägar tillsammans med eleverna ska stöttas och brister som identifieras ska utredas och prioriteras.

Korsningspunkter utefter skolvägar som används av många elever ska hastighetssäkras för 30 km/h.

3.1.5 Utformning

Utformningskrav för cykelvägar beskrivs i Vägar och gators utformning (VGU).

3.2 Åtgärdsområde 2 - Förbättrad service för cyklister

Flera undersökningar visar att frånvaron av trygga, tillgängliga och väl placerade cykelparkeringar i anslutning till arbetsplatser eller kollektivtrafik är en stor anledning till att inte välja cykel som transportmedel.

3.2.1 Cykelparkering

Cykelparkeringar med god kapacitet i anslutning till målpunkter är en viktig del i en sammanhängande och väl fungerande cykelinfrastruktur. Nya cykelställ ska alltid vara av sådan typ att det går att låsa fast ramen vilket ökar tryggheten när man parkerar sin cykel. Cykelparkering ska placeras på trygga platser och vara väl belysta. Vid om- eller nybyggnad av kommunala gator, cykelvägar och parkeringsplatser ska behovet av cykelparkering provas.

Vid hållplatser anläggs cykelparkering i dialog med Västtrafik. Cykelställ räknas som hållplatsutrustning och ingår i Västtrafiks åtagande.

3.2.2 Cykelboxar

Cykelboxar är större förvaringsboxar avsedda för cyklar. Boxen gör det möjligt att insynsskyddat låsa in cykeln. Cykelboxar ökar tryggheten att lämna dyrare cyklar, såsom elcykel, under längre tid. Cykelboxar ska provas vid kollektivtrafikknutpunkterna, Ulricehamns Busstation, Ulricehamnsmotet och Hökerumsmotet. Tas boxarna väl emot kan ytterligare platser bli aktuella.

3.2.3 Servicestationer

I takt med att fler väljer cykel som transportmedel är det viktigt att kunna tillhandahålla den hjälp som cyklisten behöver för att avhjälpa de vanligaste felen som kan uppstå under färd. Steg ett i detta arbete är att erbjuda cykelpumpar på strategiska platser utmed det övergripande nätet. Pumpar har hittills placerats ut vid Simhallen och Ulricaparken i Ulricehamn. Ytterligare platser som identifierats är utmed banvallen i Blidsberg, Hökerum och Vegby.

3.3 Åtgärdsområde 3 - Attitydpåverkan

VGR potentialstudie från 2018 visar att 33 % av befolkningen i kommunen kan nå sin arbetsplats inom 30 min cykling.

Insatser som får fler att cykla frigör yta på gatorna vilket innebär möjligheter att klara av ökad befolkning utan att behöva bygga nya gator. Samtidigt skapas större befolkningsunderlag med närhet till butiker, offentlig service, arbetsplatser och kollektivtrafik.

3.3.1 Mobilitetsåtgärder

Mobility management är ett koncept för beteendepåverkan inom transportområdet och ett komplement till mera traditionell trafikplanering. Det syftar till att främja miljövänliga och yteffektiva färdmedel och påverka bilanvändningen genom att förändra resenärers attityder och beteenden. Man använder sig av så kallade ”mjuka” åtgärder som exempelvis information och kommunikation, organisation av tjänster och koordination av olika parter verksamheter. De ”mjuka” åtgärderna förbättrar ofta effektiviteten hos de ”hårda” åtgärderna inom infrastrukturen (som t ex nya cykelvägar). Mobility managementåtgärder kräver inte nödvändigtvis stora finansiella investeringar).

För att få människor att byta bort resor med bil till förmån för resor med cykel måste det finnas en motivation och vilja att byta. Därför är det angeläget att i ett attitydförändrande arbete peka på de positiva effekterna individen och samhället kan vinna på att fler cyklar.

Kommunen genomför 2021 projekt Cykelvänlig arbetsplats som är ett årligen återkommande cykelprojekt med tävlingsinslag. Syftet med projektet är att få så många som möjligt att cykla till och från jobbet genom att arbetsgivare arbetar med att bli så cykelvänliga som möjligt. För att långsiktigt öka andelen cykelresor ska projektet genomföras årligen som en del av kommunens folkhälsoarbete.

3.3.2 Uppdaterad cykelkarta

Information om var cykelväg finns kan få fler att välja cykel. En karta över kommunens cykelvägar och målpunkter är ett enkelt sätt att förmedla vart det finns möjlighet att cykla.

4 Utbyggnadsobjekt

Nedan presenteras de mest angelägna utbyggnadsobjekt som identifierats, uppdelat på kommunalt och statligt vägnät.

4.1 Utbyggnadsobjekt kommunala vägnätet

4.1.1 Bogesundsgatan

Längd: 700 m

Uppskattad kostnad: 3,7 mkr



Utbyggnad av gemensam gång- och cykelbana på gatans västra sida mellan Jägaregatan och Falköpingsvägen genom breddning av befintlig gångbanan (och bitvis enkelriktade cykelbana). För att ge plats åt cykelbanan behöver flertalet träd tas bort.

Den asfaltbelagda GC-banan blir 3,1 m bred och avskiljs från körbanan med skiljeremsa/säkerhetszon av kantstöd och 35 cm bred betong- eller naturstensplatta.

4.1.2 Falköpingsvägen

Längd: 500

Uppskattad kostnad: 5,0 mkr



Utbyggnad av gemensam gång- och cykelbana mellan tunneln under väg 46 och befintlig GC-bana under väg 1704. Sträckan är en felande länk och knyter ihop Ulricehamns centrum med handelsområdet vid Ubbarp samt kollektivtrafiknoden Ulricehamnsmotet.

Den asfaltbelagda GC-banan blir 3,0 m bred och placeras friliggande i terrängen. För att hantera nivåskillnader krävs stödmur utmed del av sträckan vilket tillsammans med de geotekniska förhållandena medför höga kostnader.

Alternativ sträckning utmed körbanan ska utredas.

4.1.3 Gamla Marbäcksvägen vid Skottek

Längd: 100 m

Uppskattad kostnad: 0,7 mkr



Utbyggnad av gång- och cykelbana mellan banvallen och befintlig GC-bana i anslutning till tunneln under väg 157 samt trafiksäkerhetsåtgärd i korsningen med Gamla Marbäcksvägen.

Sträckan är en felande länk i övergripande cykelnät.

Den asfaltbelagda GC-banan blir 3,0 m bred och avskiljs från körbanan med skiljeremsa/säkerhetszon av kantstöd och 35 cm bred betongmarkplatta.

Körbanan har enskild väghållare.

4.1.4 Grönahögsvägen/ Sanatorievägen, delen Tre Rosors väg - Stenbocksgatan

Längd: 900 m

Uppskattad kostnad: 6,6 mkr



Utbyggnad av gång- och cykelbana utmed Grönahögsvägens västra sida mellan Tre Rosors väg och Sanatorievägen samt utmed Sanatorievägens nordöstra sidan mellan Grönahögsvägen och Stenbocksgatan.

Sträckan är en viktig länk, framförallt för skolelever, och antalet cyklister förväntas öka med utbyggnaden av områdena Bergsäter och fortsättningen på Stadsskogen.

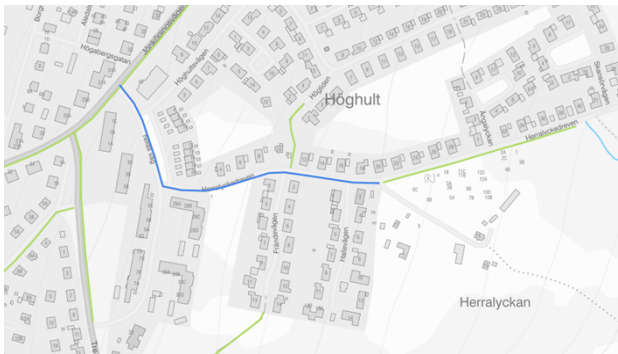
På Grönahögsvägen blir den asfaltbelagda GC-banan 3,0 m bred och avskiljs från körbanan med skiljeremsa/säkerhetszon av kantstöd och 35 cm bred betongmarkplatta. Körbanan blir efter ombyggnaden 6,5 m.

På Sanatorievägen blir den asfaltbelagda GC-banan 2,5 m bred och avskiljs från körbanan med kantstöd.

4.1.5 Herralyckedreven/Nillas väg

Längd: 420 m

Uppskattad kostnad: 2,8 mkr



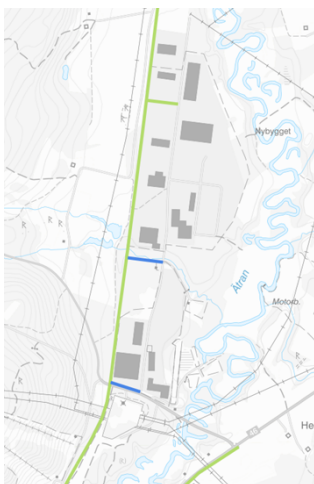
Utbyggnad av gång- och cykelbana utmed Herralyckedrevens södra sida mellan Nillas väg och befintlig GC-bana vid Herralyckan samt utmed Nillas vägs östra sida mellan Herralyckedreven och Jönköpingsvägen.

Den asfaltsbelagda GC-banan blir 2,5-3,0 m bred och avskiljs från körbanan med kantstöd.

4.1.6 Vist, banvallen - Industrivägen (2 platser)

Längd: 150 + 200 m

Uppskattad kostnad: 1,0 mkr



Utbyggnad av friliggande gång- och cykelbanan på 2 platser mellan banvallen och Industrivägen i Vist industriområde. Utbyggnaden underlättar för möjlighettan att ta sig till arbetsplatserna i området med cykel.

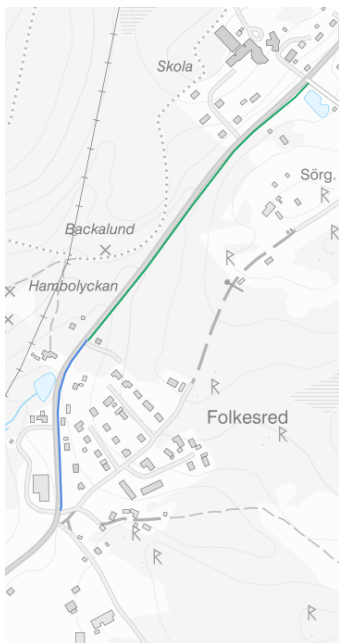
Den asfaltbelagda GC-banan blir 2,5 m bred och placeras friliggande i terrängen.

4.2 Utbyggnadsobjekt statligt vägnät

4.2.1 Folkesred

Längd: 300 m

Uppskattad kostnad: 3,6 mkr



Utbyggnad av gång- och cykelbana på östra sidan av väg 1709 mellan Kiosken och Duvedalsvägen. Utbyggnaden blir en förlängning av befintlig GC-bana och kommer underlätta bla för elever att ta sig till Tvärreds skola.

Den asfaltsbelagda GC-banan blir 2,5 m bred och avskiljs från körbanan med kantstöd.

4.2.2 Marbäck

Längd: 930 m

Uppskattad kostnad: 11,2 mkr



Utbyggnad av gång- och cykelbana på västra sidan av väg 1715 mellan kyrkan och Källvägen. Utbyggnaden blir en förlängning av befintlig GC-bana och kommer underlätta bla för att ta sig till Marbäcks skola, kyrka och idrottsplats.

Den asfaltsbelagda GC-banan blir 2,5 m bred och avskiljs från körbanan med kantstöd.

4.2.3 Rånnaväg

Längd: 775 + 950 m

Uppskattad kostnad: 15,5 mkr (8,6 mkr vid kommunal utb.)



Utbyggnad av gång- och cykelbana på norra sidan av väg 1700 inom Rånnaväg samt på västra sidan av väg 1735 mellan väg 1700 och idrottsplatsen.

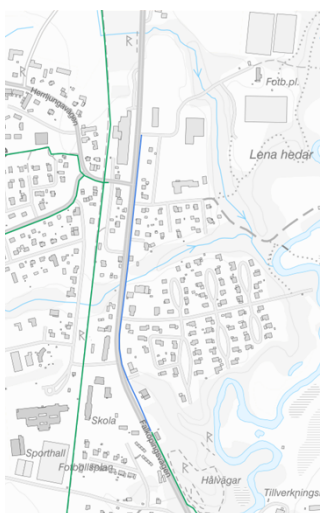
Utbyggnaden blir en förlängning av befintlig GC-väg och kommer underlätta bla för att ta sig till skolan i Gällstad, hållplatser och idrottsplats.

Den asfaltsbelagda GC-banan blir 2,5 m bred och avskiljs från körbanan med kantstöd.

4.2.4 Timmele

Längd: 780 m

Uppskattad kostnad: 9,4 mkr



Utbyggnad av gång- och cykelbana på östra sidan av väg 46 mellan Timmelekiosken och Plantvägen. Utbyggnaden blir en förlängning av befintlig GC-bana och kommer underlätta bla för att ta sig till skola och idrottsplats.

Den asfaltsbelagda GC-banan blir 2,5 m bred och avskiljs från körbanan med kantstöd.

4.2.5 Vegby

Längd: 400 m

Uppskattad kostnad: 4,8 mkr (1,0 mkr vid kommunal utb.)



Utbyggnad av gång- och cykelbana på norra sidan av väg 1700 mellan Sveaborgsvägen och Sjöbovägen. Utbyggnaden blir en förlängning av befintlig GC-bana och kommer underlätta bla för att ta sig till Vegby skola och Sämshov idrottsplats.

Den asfaltsbelagda GC-banan blir 2,5 m bred och avskiljs från körbanan med kantstöd.

4.2.6 Vegby - Gällstad

Längd: 3 375 m

Uppskattad kostnad: 21,9 mkr



Utbyggnad av Gång- och cykelväg utmed väg 1700 mellan Vegby och Gällstad. Utbyggnaden underlättar bla för att ta sig till skola och arbetsplatser i de båda orterna.

Sträckan har också ett stort rekreativvärde och ansluter till banvallen i Vegby.

5 Prioriteringslista

Prioriteringslista för utbyggnadsobjekten inom kommunalt väghållningsområde.

Objekt	Plats	Längd	Uppskattad kostnad	Övrigt
1	Bogesundsgatan	700 m	3 700 000 kr	50% ingår i stadsmiljöavtal
2	Falköpingsvägen	500 m	5 000 000 kr	
3	Herralyckedreven/ Nillas väg	420 m	2 800 000 kr	2022: Statlig medfinansiering 50%
4	Grönahögsvägen/ Sanatorievägen	900 m	6 600 000 kr	
5	Vist	350 m	1 000 000 kr	
6	Gamla Marbäcksvägen	100 m	700 000 kr	

Prioriteringslista för utbyggnadsobjekten inom statligt väghållningsområde.

Objekt	Plats	Väg	Längd	Kostnad TRV schablon*	Uppskattad kostnad kommun alternativ**	Övrigt
1	Timmele	46	780 m	9 400 000 kr		Färdig ÅVS
2	Vegby	1700	400 m	4 800 000 kr	1 000 000 kr	Färdig ÅVS
3	Rånnaväg	1700/1735	1 725 m	15 500 000 kr	8 600 000 kr	
4	Marbäck	1715	930 m	11 200 000kr		
5	Folkesred	1709	300 m	3 600 000kr		
6	Vegby - Gällstad	1700	3 375 m	21 900 000 kr		

*) Kostnaden har beräknats med hjälp av de schablonvärden Trafikverket använder. Kostnaden per meter GC-väg ökar ju kortare sträckan är med hänsyn till kostnaden för ny vägplan.

**) Anger kostnaden om kommunen bygger ut kommunal gång- och cykelväg, delvis inom statligt vägområde. Därigenom tar kommunen också på sig kostnaden för framtida drift och underhåll.