



Vårgårda kommun

Cykelplan

Vårgårda kommun 2024-2030

Beslutad av: Kommunfullmäktige

Datum för beslut: 2024-04-10 § 40

Ansvarig verksamhet: Samhällsbyggnad

Gäller till och med: 2030



Beslut

Beslut om antagande, KF 2024-04-10 § 40

Beslut om samråd, KS 2023-06-21 § 143

Projektgrupp

Projektgrupp: Ida Bryngelsson (samhällsplanerare), Omar Mahmoud (planarkitekt), Daniel Miglavs (gatuingenjör)

Övriga medverkande: Alfred Dubow (samhällsbyggnadschef), Sabina Talavanic (bygg- och miljöchef/stadsarkitekt), Fredrik Bergman (miljöstrateg), Charlott Klug (folkhälsstrateg), Elisabeth Gideskog (förenings- och turismutvecklare)

Revidering och uppföljning

Dokumentet följs upp årligen och revideras vid behov.

Bilagor

Bilaga 1: Förslag till utformning av prioriterade sträckor i kommunalt vägnät

Bilaga 2: Samtliga sträckor med identifierat åtgärdsbehov i kommunalt vägnät

Innehåll

Cykelplanens syfte och funktion	3
Varför ska kommunen satsa på cykling?	4
Mål och styrdokument med koppling till cykelplanen	5
Ansvar, roller och samverkan	9
Finansiering	10
Förutsättningar för cykling i kommunen	11
Åtgärder för ökad och säker cykling	15
Genomförande och uppföljning	30
Referenser	30

Cykelplanens syfte och funktion

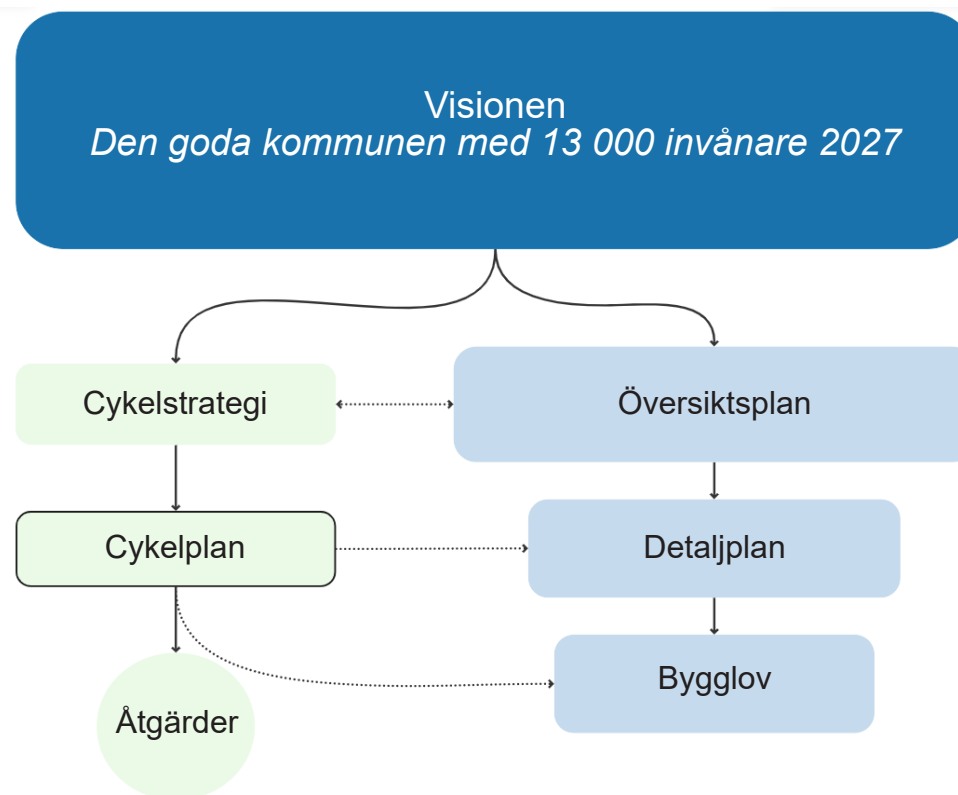
Kommunfullmäktige i Vårgårda antog år 2017 en cykelstrategi utarbetad av en särskilt tillsatt politisk beredning, Beredningen för cykelvägnätet i Vårgårda kommun. Uppdraget var att ta fram ett styrande dokument som anvisar hur cykling kan ske på ett trafiksäkert sätt i hela kommunen.

De övergripande målen i cykelstrategin är **ökad och säker cykling i hela kommunen** och att **stärka Vårgårda kommun som cykelkommun**. För att omsätta strategin i handling fastslår cykelstrategin att en handlingsplan ska tas fram. Det görs i form av denna cykelplan.

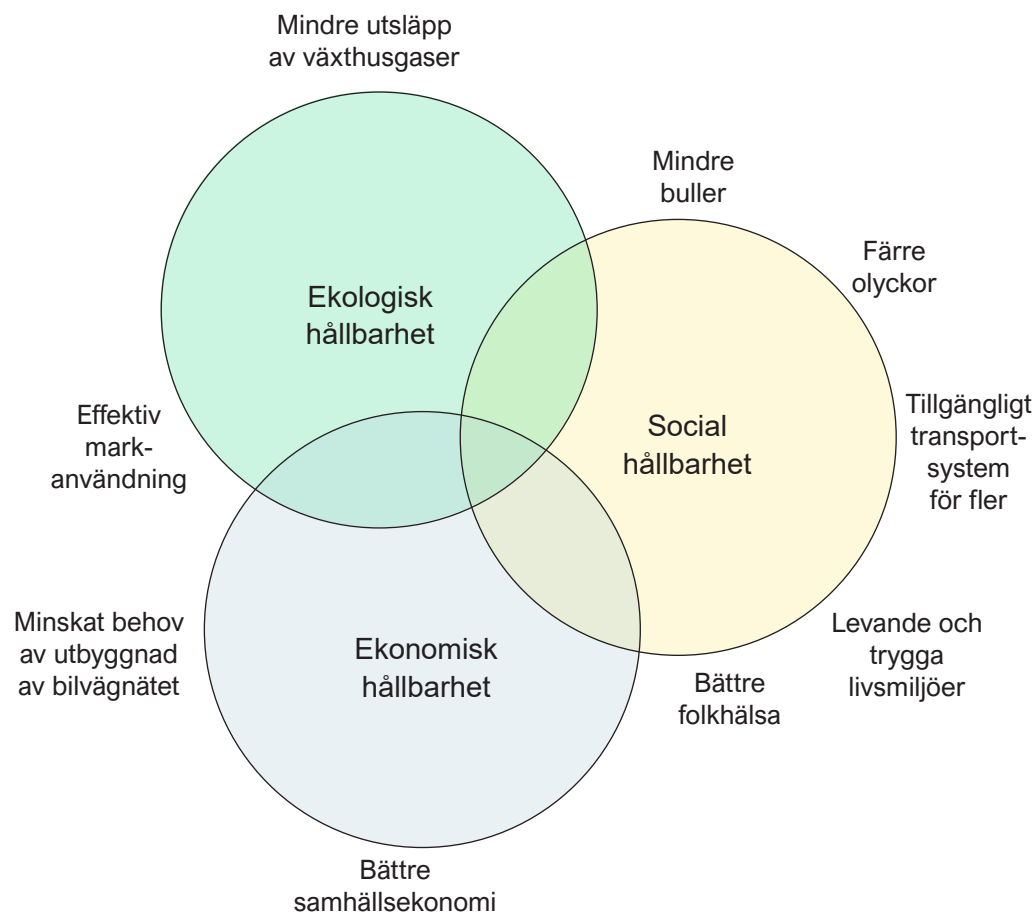
Cykelplanen omsätter de mål och prioriteringar som görs i cykelstrategin till konkreta åtgärder. Planen innehåller även en metod för uppföljning av cykelstrategin och cykelplanen.

Planen är ett underlag för kommunens arbete med cykling, både gällande utbyggnad av cykelnätet med tillhörande infrastruktur, drift och underhåll, i detalj- och översiktsplanering och i arbetet med påverkansåtgärder för ökad cykling. Planen utgör ett konkret underlag för att anslå medel till cykelåtgärder i budget- och verksamhetsplan. Den utgör även ett underlag för dialog med andra kommuner, myndigheter samt region och delregion, samt till ansökningar om medfinansiering och inspel till regional plan för transportinfrastrukturen.

Geografiskt omfattar cykelplanen hela kommunen, men fokuserar främst på Vårgårda tätort där kommunen har större rådighet över cykelvägnätet, avstånden är kortare och potentialen att öka cyklingen större.



Varför ska kommunen satsa på cykling?



Mindre klimat- och miljöpåverkan

Transporter påverkar både närmiljön och klimatet, och vägtrafiken står för cirka en tredjedel av det totala utsläppet av växthusgaser i Sverige. Det påverkar luftkvalitet och klimat, kan orsaka hälsoproblem och medför bullerstörningar. För att reducera trafikens klimat- och miljöpåverkan är det därför angeläget att skapa förutsättningar för fler att kunna välja hållbara färsätt.

Friskare invånare och bättre samhällsekonomi

Bättre folkhälsa är en av de största vinsterna med ökad cykling. Fysisk inaktivitet är en fara för folkhälsan, och så lite som 30 minuters måttlig fysisk aktivitet om dagen minskar risken för hjärt- och kärlsjukdomar, högt blodtryck och diabetes. Att fler invånare i kommunen ska kunna cykla är viktigt för folkhälsan, och studier visar att en investering i cykelinfrastruktur nästan alltid är en samhällsekonomisk vinst.

Fler cyklande barn och unga

Barnen är morgondagens trafikanter, och för barn och unga är säkra trafikmiljöer extra viktiga. Att satsa på ökad cykling bidrar till bättre hälsa och koncentrationsförmåga i skolan, och större frihet och räckvidd för barnen. Det kan också öka förutsättningarna för att hållbara transportval följer med genom livet.

Attraktivare småstads- och boendemiljöer

Ett ökat cyklande har stor potential att bidra till attraktiva miljöer i centrum och bostadsområden. Cykeln som färdmedel bullrar inte, upptar liten yta och skapar förutsättningar för mer effektiv markanvändning, och cyklister och fotgängare bidrar till en levande stad. Därför ska kommunen satsa på cykling.

Mål och styrdokument med koppling till cykelplanen

Cykelplanen tar avstamp i mål och styrdokument på global, nationell, regional och lokal nivå, som är relevanta för transportplanering generellt och cykelplanering i synnerhet. Bland de kommunala styrdokumenterna är översiktsplanen och den fördjupade översiktsplanen för Vårgårda tätort, cykelstrategin och miljöstrategin särskilt viktiga. Kommunen har ingen trafikstrategi.

Globala målen för hållbar utveckling

Agenda 2030 med 17 globala mål för hållbar utveckling antogs 2015 av FN:s medlemsländer, och syftar till att utrota fattigdom och hunger, förverkliga de mänskliga rättigheterna för alla, uppnå jämställdhet och egenmakt för alla kvinnor och flickor samt säkerställa ett varaktigt skydd för planeten och dess naturresurser. Gång- och cykelplanen berör främst mål 11: Hållbara städer och samhällen. Hållbar stadsutveckling utgår från en helhetssyn på hur städer ska omfatta både miljömässiga, sociala och ekonomiska dimensioner.



Planeringen ska verka för att åstadkomma goda livsmiljöer, det vill säga väl fungerande och robusta städer som utformas så att de är till för alla. Transportsystemet ska vara säkert, ekonomiskt överkomligt, tillgängligt och hållbart, och städernas miljöpåverkan ska minska. Cykelplanen berör även delmål 3.6 om att halvera antalet dödsfall och skador i vägtrafikolyckor från år 2021 till år 2030.

Sveriges miljömål

Sveriges miljömål är det nationella genomförandet av den miljömässiga dimensionen av de globala målen för hållbar utveckling. Miljömålssystemet består av ett generationsmål, 16 miljö kvalitetsmål samt ett antal etappmål. Gång- och cykelplanen berör särskilt miljö kvalitetsmålen Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft och God bebyggd miljö. Ett av fyra etappmål inom området hållbar stadsutveckling är att andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång i Sverige ska vara minst 25 procent år 2025, i riktning mot att på sikt fördubbla andelen för gång-, cykel- och kollektivtrafik.



Regional cykelstrategi - Strategi för ökad cykling i Västra Götaland

Regional cykelstrategi för ökad cykling i Västra Götaland antogs 2016, och är en del av regional plan för transportinfrastrukturen. Strategin innehåller vision, mål och prioriteringsprinciper och ska vara ett stöd för prioritering och planering av cykelåtgärder längs det statliga regionala vägnätet i Västra Götaland. Cykelstrategin pekar ut viktiga prioriteringsprinciper för att bäst ta till vara cykelns potential som transportmedel och använda befintliga resurser på bästa sätt. Prioriteringsprinciperna utgör kriterier för prioritering av cykelåtgärder som finansieras av regional plan för transportinfrastrukturen. Prioriteringsprinciperna i Vårgårda kommuns cykelstrategi går i linje med regionens.

Regional transportinfrastrukturplan

Västra Götalandsregionen ansvarar för att var fjärde år upprätta en länsplan för den regionala transportinfrastrukturen. Inom den regionala infrastrukturplanen genomförs åtgärder på de statliga vägar som inte ingår i det nationella stamvägnätet. Kollektivtrafik-, cykel- samt trafiksäkerhets- och miljöåtgärder på kommunalt vägnät kan medfinansieras av planen.

Planen anger att utbyggnaden av cykelvägar ska sträva efter att vara sammanhängande och knyta ihop boenden med målpunkter i anslutning till tätorter, såsom arbete, skola, kollektivtrafik och fritidsanläggningar. Var fjärde år får kommunerna lämna in förslag på nya cykelvägar i det statliga vägnätet som de avser att medfinansiera till 50 %. Förslagen samordnas av kommunalförbunden och prioriteras av Västra Götalandsregionen och Trafikverket. Åtgärderna ska bidra till måluppfyllelse i enlighet med den regionala cykelstrategin.

Vision - Den goda kommunen med 13 000 invånare 2027

Vårgårda kommuns vision antogs 2015 och genomsyrar kommunens arbete. I visionen ingår fyra fokusområden, där två är särskilt viktiga för cykelplanen.

- Attraktivt boende, där det i tätorten finns god tillgång till upplysta gång- och cykelvägar och den infrastruktur och de kommunikationer som behövs för att kunna leva hållbart.
- Hållbar miljö, där vi planerar och bygger för en hållbar framtid med effektiva och miljösmarta transporter och kommunikationer såväl inom som till och från kommunen och där det är trivsamt och enkelt att cykla och åka kollektivt.

Översiktsplan - Potential Vårgårda

Vårgårda kommuns översiktsplan antogs 2006. Översiktsplanens strategi för välfungerande infrastruktur är:

- Främja trafiksäkerhet, tillgänglighet och framkomlighet för alla trafikantgrupper.
- Gång- och cykelvägar ska byggas ut så att fler väljer att cykla.
- Vägar och gator i kommunen ska ses över med hänsyn till trafiksäkerhet.

Fördjupning av översiktsplanen - Småstaden Vårgårda 2040

Den fördjupade översiktsplanen för Vårgårda tätort antogs 2023, och centralt i målbilden för småstaden Vårgårda är att det ska vara trivsamt och tryggt att gå och cykla längs tydliga stråk som binder

ihop småstaden. Gång och cykel ska vara de primära färdssätten i småstaden. Planens inriktning för trafikstrukturen anger att:

- Gång- och cykelvägnätet ska utformas så att det är tryggt, säkert och sammanhängande till viktiga målpunkter som bostadsområden, större arbetsplatser, skolor, idrottsplatser, affärer, tågstationen och andra större kollektivtrafikhållplatser. Säkerhet och trygghet ska särskilt värnas i de delar av gång- och cykelnätet som ofta används av barn, exempelvis skolvägar och vägar till idrottsplatser.
- Det ska vara lätt att orientera sig längs Vårgårdas gator och miljöerna i centrum ska ha en stadsmässig prägel med mycket grönska. God orienterbarhet och genomslutlighet ska eftersträvas vid utformning av gång- och cykelvägnät för att främja trygghet.

Den fördjupade översiktsplanen pekar även ut förslag till nya kopplingar och stråk för cykling. Dessa återfinns och sorteras i prioritet i denna cykelplan.

Miljöstrategi

Miljöstrategin antogs av kommunfullmäktige år 2015. Strategin innehåller åtgärder med prioriteringar för hur kommunen ska få en stark miljöprofil samt bidra till att invånare, företagare och anställda får förutsättningar för att bidra till ett hållbart samhälle. Miljöstrategin innehåller även en övergripande miljöpolicy.

Miljöpolicyen anger att kommunen, i samverkan med andra aktörer ska arbeta för:

- Miljö- och klimatsmarta transporter
 - *Aktivt arbeta med att verksamhetens resor och transporter blir mer miljö- och klimatsmarta*

- Inrätta cykelpool för kommunanställda och skapa förutsättningar för att kunna cykla i tjänsten

- Ta fram en intern resepolicy

- Ta fram ny GC-plan och färdigställa påbörjad cykelledsplan

- Verka för ett inrättande av cykelpool för allmänheten

- Hållbar samhällsplanering
 - *Prioritera cyklister och fotgängare före biltrafik vid kommande centrumplanering*

År 2023 har kommunfullmäktige tillsatt en miljöberedning med uppdrag att ta fram en ny miljöstrategi.

Kommunal cykelstrategi – Strategi för ökad och säker cykling i Vårgårda kommun

Kommunens cykelstrategi är utarbetad av en av kommunfullmäktige särskilt tillsatt beredning, Beredningen för cykelvägnät i Vårgårda kommun, och antogs 2017. Syftet med strategin är att ange vägval, peka ut handlingsinriktning och långsiktiga mål för arbetet med cykling i Vårgårda kommun.

De övergripande målen i cykelstrategin är
ökad och säker cykling i hela kommunen och att
stärka Vårgårda kommun som cykelkommun.

Cykelstrategi ger riktning för hur kommunen ska arbeta med den fysiska miljön för cykling och beteendepåverkande åtgärder och värderingar.

För att uppnå strategins syften ska kommunen samverka med externa aktörer på nationell, regional och kommunal nivå. Kommunen ska även samverka med privata och ideella aktörer och initiativtagare inom kommunen för att ta till vara möjligheter på ett effektivt och inkluderande sätt.

Cykelstrategin formulerar ett antal prioriteringar. Dessa görs för att Vårgårda kommuns gång- och cykelvägnät över tid ska kunna byggas ut på ett bra och effektivt sätt. Genomgående ska barn och ungas cykelmöjligheter främjas i första hand.

Prioriteringarna i cykelstrategin har i denna cykelplan utgjort kriterier för prioriteringar mellan de brister som identifierats för cykelbarheten

i det kommunala och statliga vägnätet.

Prioritet ett (vardagsresor)

- Cykelvägar till skolor
- Åtgärder som bidrar till ökad säkerhet på cykelvägar till skolor
- Åtgärder som förbättrar tillgängligheten och trafiksäkerheten till målpunkter för fritidsaktiviteter i tätortsnära lägen
- Cykelvägar som förbättrar tillgängligheten och säkerheten till tätortsnära arbetsplatser
- Cykelvägar som förbättrar tillgängligheten och trafiksäkerheten till kollektivtrafikknutpunkt
- ”Felande länkar” där potentialen för ökad cykling är hög (t ex kortare länkar som binder samman cykelvägar eller tätorter)

Prioritet två (rekreation och turism)

- Trafiksäkerhetshöjande åtgärder på befintligt cykelvägnät
- Cykling för rekreation och turism

Ansvar, roller och samverkan

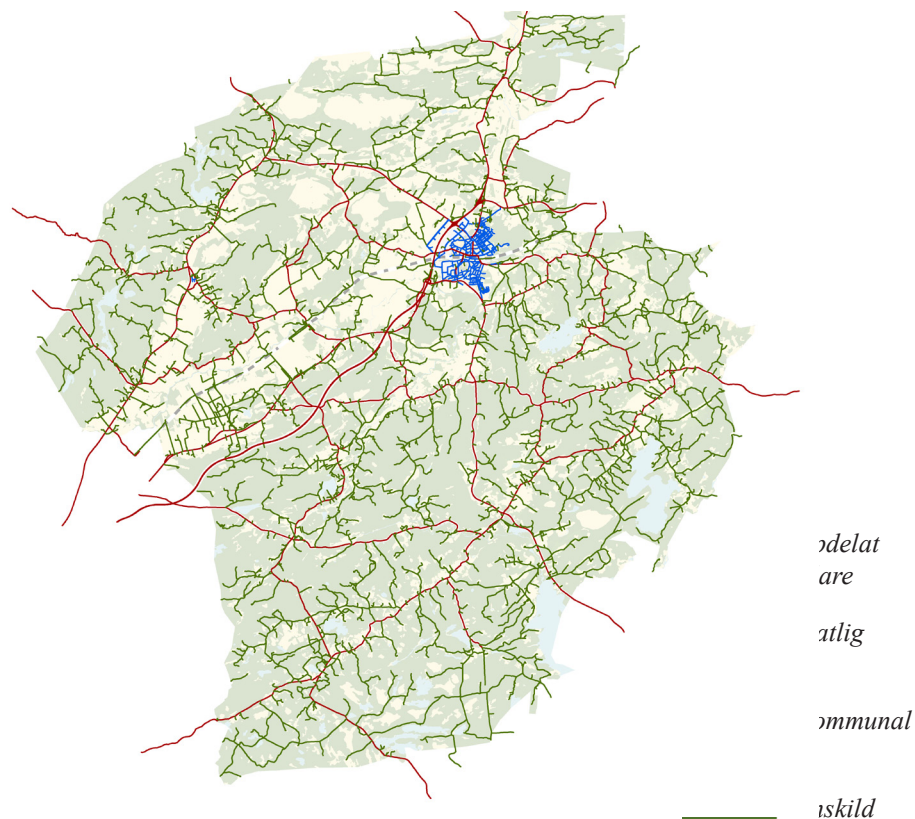
Flera aktörer har ansvar för olika delar av cykelvägnätet:

- Trafikverket är väghållare för och ansvarar för utveckling och planering av det statliga vägnätet.
- Västra Götalandsregionen ansvarar genom den regionala transportinfrastrukturplanen för planering av åtgärder längs vägar i det statliga vägnätet som inte är stamvägnät samt för fördelningen av statlig medfinansiering till kommuner för cykelvägar på det kommunala vägnätet. Regionen, ibland genom Västtrafik, driver även projekt och påverkanskampanjer för ökad cykling som kommunen kan delta i.
- Kommunen är väghållare för och ansvarar för cykelvägar i det kommunala vägnätet, framför allt inom Vårgårda tätort. Kommunen kan även arbeta med cykelplanering i sin översikts- och detaljplanering och arbeta för ökad cykling genom att delta i eller driva påverkanskampanjer.
- Vägföreningar, enskilda fastighetsägare eller samfälligheter ansvarar för det enskilda vägnätet.

För att öka cyklingen krävs samverkan mellan flera aktörer. Förutom aktörerna ovan behövs samarbete med grannkommunerna i frågor om regionala cykelvägar över kommungränser och särskilt cykelturism. Lokalsamhällen, byalag och samhällsföreningar har inte ansvar för cykelinfrastrukturen, men är viktiga för kommunen att samarbeta med för att få lokal kunskap om brister och hitta effektiva lösningar för cykling på landsbygden, utanför det statliga vägnätet. När det gäller beteendepåverkande åtgärder för ökad cykelpendling är samverkan med privata arbetsgivare i kommunen viktigt.

Huvudmannaskap för vägar i Vårgårda tätort

De större genomfartslederna i Vårgårda tätort är statliga, vilket innebär att Trafikverket ansvarar för cykelåtgärder längs dessa. En process för eventuellt kommunalt övertagande av genomfartsledningarna genom tätorten pågår.





Finansiering

Kommunen har en årlig investeringsbudget för underhåll av cykelvägnätet. Cykelplanen fungerar som underlag för åskande av medel utöver den befintliga investeringsbudgeten, för exempelvis nybyggnation. Vid nybyggnation söks normalt sett även medfinansiering.

Medfinansiering och bidrag för cykelåtgärder

Det finns möjlighet att söka statlig medfinansiering och investeringsstöd för åtgärder i det kommunala cykelvägnätet:

- Statlig medfinansiering till kommunalt vägnät i Regional plan för transportinfrastrukturen: Kommunen kan årligen ansöka om statlig medfinansiering om 50 % för åtgärder som avses genomföras i kommunalt vägnät. Åtgärderna ska bidra till måluppfyllelse i enlighet med den regionala cykelstrategin.
- Statlig medfinansiering via stadsmiljöavtal i Nationell plan för transportinfrastrukturen: Kommunen kan söka stöd för att främja hållbara miljöer i stad och tätort. Stadsmiljöavtalet består dels av åtgärder som medfinansiering kan fås för och dels motprestationer i form av kompletterande åtgärder som kommunen behöver göra på egen hand. Eftersom stadsmiljöavtalen kräver ett större ”paket” av åtgärder är det mer sällan möjligt för kommunen att söka denna typ av medfinansiering.

Investeringar i cykelvägar längs statligt vägnät finansieras till 50 % av regional plan och 50 % av kommunal medfinansiering.

Förutsättningar för cykling i kommunen

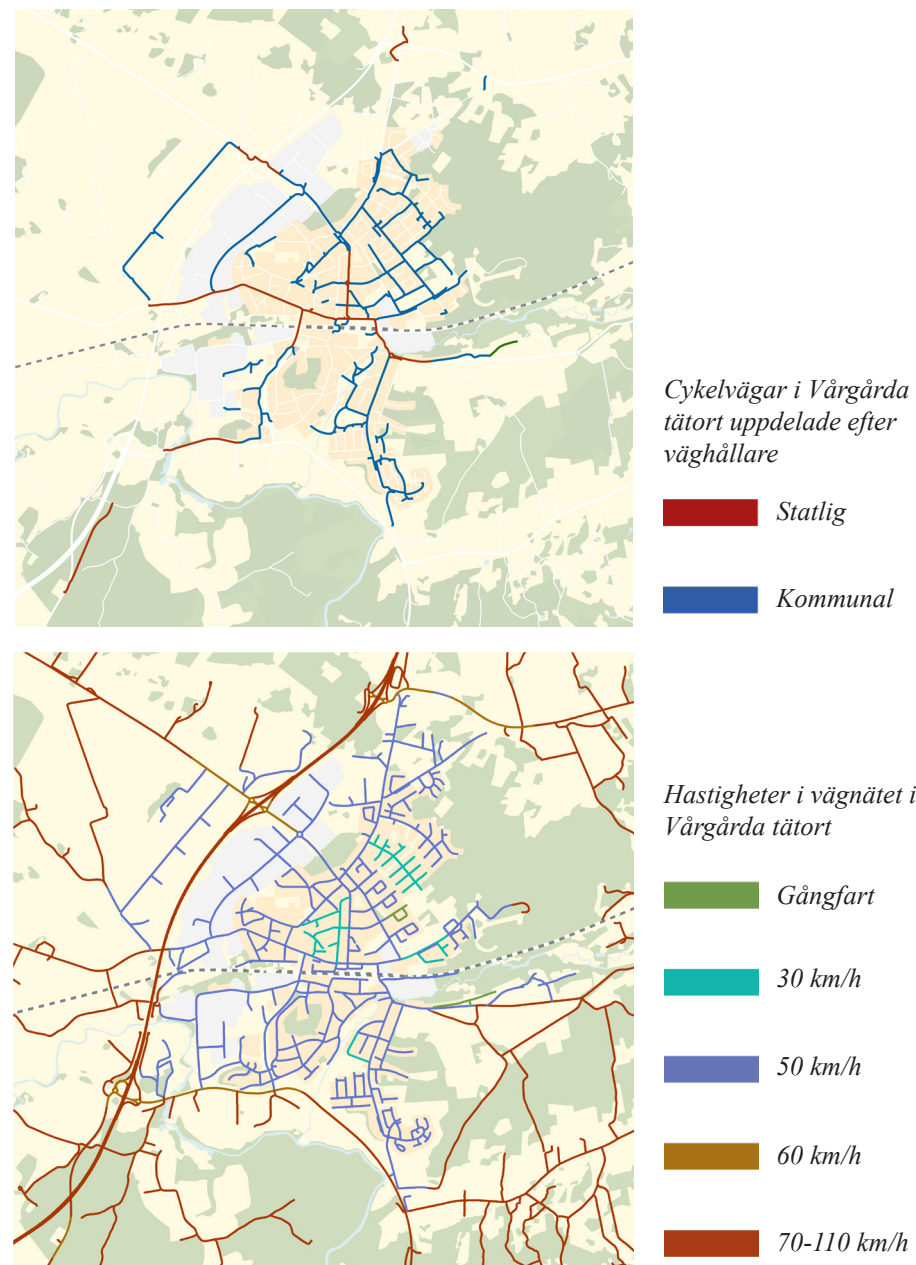
Vårgårda har goda förutsättningar att utvecklas som cykelkommun. Knappt hälften av kommunens invånare bor i Vårgårda tätort, där avstånden är korta och mycket finns att nå inom gång- och cykelavstånd. En utmaning är dock att öka cyklingen på landsbygden, där avstånden är större och hastigheterna högre. På landsbygden har kommunen generellt mindre rådighet över vägarna, som till allra största del ligger inom statligt eller enskilt väghållarskap.

I kommunen finns år 2023 totalt 25 km cykelväg, varav 20 km är kommunal cykelväg och 5 km statlig. Samtliga cykelvägar ligger i eller i anslutning till Vårgårda tätort.

Cykelvägnätet täcker in stora delar av tätorten, och det går ända fram till de flesta av de viktigaste målpunkterna. Det finns även flera längre sammanhängande stråk. Nätet är dock inte helt sammanhängande, och det saknas viktiga länkar mellan olika delar av cykelnätet. Framför allt är nätet mindre utbyggt i förhållande till antalet invånare och målpunkter söder om järnvägen samt i nordvästra delen av tätorten.

Cykelvägnätet delas ofta med fotgängare och består både av separerade gång- och cykelbanor, gång- och cykelbanor på trottoar men också cykelfält i gata. Cykling sker dock inte enbart på separerade cykelvägar, och det är inte heller en förutsättning för att cyklingen ska vara trygg och säker. Så länge hastighet och trafikmängd är låga längs gator och i korsningspunkter kan cykling i blandtrafik fungera.

Idag är den generella hastighetsgränsen inom tätorten 50 km/h, men planeras att sänkas till 40 km/h vilket ökar cykelbarheten.



Målpunkter

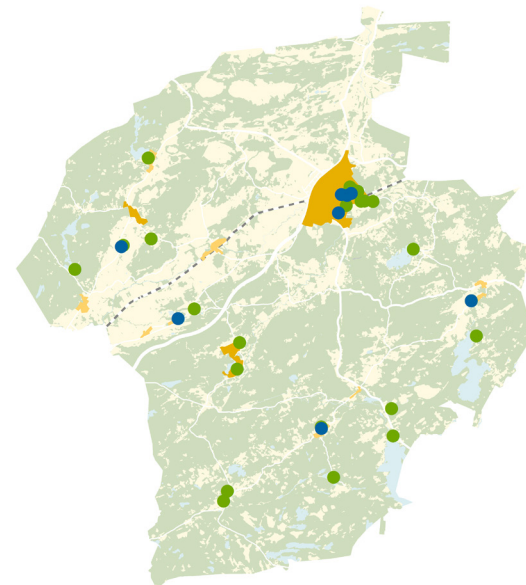
Cykelvägnätet ska knyta samman start- och målpunkter i tätorten och kommunen. Startpunkt är ofta tätorter, sammanhållen bebyggelse eller bostadsområden inom tätorter.

De målpunkter som prioriteras i kommunens cykelstrategi är:

- Skolor
- Tätortsnära fritidsaktiviteter
- Tätortsnära arbetsplatser
- Kollektivtrafikknutpunkt (Vårgårda station)
- Tätorter och sammanhållen bebyggelse

Genom att identifiera viktiga målpunkter och lägga ihop dessa med bostadsområden och befintligt cykelvägnät går det att identifiera sträckor där bättre cykelvägar behövs och maskor i nätet där kompletterande länkar behövs.

I kommunen finns sju grundskolor, varav tre ligger i Vårgårda tätort och resterande på landsbygden. Landsbygdsskolorna ligger i anslutning till samlad bebyggelse men utanför de övriga tätorterna, och på grund av avstånd och trafikförhållanden åker en stor andel av eleverna skolskjuts. Att förbättra möjligheten att cykla till skolan på landsbygden är därför prioriterat, särskilt på sträckor där potentialen är stor avseende antal boende inom relativt kort avstånd som bjuder in till cykling.



Resvanor

År 2022–2023 genomförde Västra Götalandsregionen en resvaneundersökning i samtliga kommuner i regionen.

Undersökningen visar att 5 % av kommuninvånarnas resor sker med cykel och 6 % till fots. Det är något lägre än snittet i Västra Götaland där andelarna är 7 % för respektive färdssätt. Jämfört med övriga landsbygdskommuner i regionen har Vårgårda dock högre andel resor med gång och cykel än snittet (4 % med cykel och 3 % med gång).

Bilen är det klart vanligaste färdmedlet i Vårgårda kommun, och står för 76 % av resorna. Samtidigt visar undersökningen att 39 % av invånarna har mindre än 5 kilometer till arbetet, vilket innebär att det finns potential att ändra resvanorna.

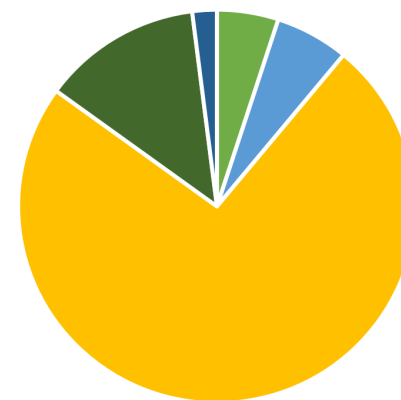
Potential för cykelresande - Potentialstudie

Västra Götalandsregionen har tagit fram en potentialstudie för cykling, som genom att kombinera potentiella restider och resvägar från bostad till arbetsplats visar vilka invånare som kan nå sin arbetsplats inom 15, 20, 30 eller 45 minuter till fots och med cykel. Även barn och ungas skolpendling har studerats med samma metod.

Potentialstudien visar att 18 % av invånarna i Vårgårda kommun kan nå sin arbetsplats inom 30 minuter till fots och 28 % med cykel. 22 % av kommunens invånare kan cykla till jobbet på under 15 minuter.

Studien visar även att 36 % av gymnasieeleverna i kommunen kan cykla till skolan inom 15 minuter. 49 % av eleverna i årskurs 7–9, 38 % i årskurs 4–6 och 32 % i årskurs 0–3 bor på ett sådant avstånd att det med rätt trafikförutsättningar är rimligt att gå eller cykla till skolan.

Färdmedelsfördelning i Vårgårda kommun



■ Cykel ■ Gång ■ Bil ■ Kollektivtrafik ■ Annat

Källa: Resvaneundersökning i Västra Götaland 2022–2023

Cykelturism

Förutsättningarna för cykelturism och rekreationscykling är förhållandevis goda i Vårgårda kommun, liksom många andra landsbygdskommuner i Västra Götaland. Här finns ett stort antal sjöar, besöksmål och naturområden som erbjuder fridfulla och avkopplande omgivningar att cykla igenom och uppleva.

Den 1140 km långa Västgötaleden passerar genom Vårgårda. Västgötaleden slingrar sig fram på till största delen lättcyklade småvägar genom hela Västergötland. Leden ger en utmärkt möjlighet att upptäcka det vackra och omväxlande natur- och kulturlandskapet och det rika kulturarvet som finns.

Kommunen är även ansluten till arbetet med en ny regional cykelled mellan Herrljunga och Göteborg, tillsammans med Väst kuststiftelsen och kommunerna längs sträckan. Den regionala cykelleden ska gå längs med befintliga vägar och cykelvägar i Vårgårda kommun, och förhoppningen är att leden ska bjuda på rekreation och kultur- och naturupplevelser längs vägen, men också trampa upp ett starkare cykelstråk mellan kommunerna.



Åtgärder för ökad och säker cykling

Arbetet med att öka cyklingen i Vårgårda kommun delas in i sex fokusområden: Cykelinfrastruktur, Parkering, belysning och vägvisning, Drift och underhåll, Beteendepåverkande åtgärder, Samhällsplanering och Organisation. Vissa åtgärder är konkreta och avgränsade i tid och kostnad, medan andra snarare är rutiner och arbetssätt som implementeras i kommunens löpande arbete.

Cykelinfrastruktur

Cykelvägnätet ska knyta ihop olika start- och målpunkter i tätort och kommun. Särskilt prioriterade sträckor är cykelvägar till skolor, tätortsnära fritidsanläggningar och arbetsplatser samt kollektivtrafikknutpunkter, i enlighet med cykelstrategin. Även felande länkar som gör att cykelvägnätet kan upplevas osammanhängande och otydligt prioriteras.

Standard i cykelvägnätet

Cykelvägnätet ska vara utformat för att vara säkert, tryggt och bekvämt för cyklisten. Cykelnätet ska vara sammanhängande och överskådligt, ha bra beläggning, vara belyst och ha bra uppsikt åt vägkanterna. Hinder såsom kantstenar, höga trottoarkanter och gupp, exempelvis vid utfarter, ska inte förekomma längs cykelnätet.

Ett sammanhängande och överskådligt cykelnät har hög orienterbarhet, vilket innebär att någon som aldrig förut cyklat i Vårgårda ska kunna orientera sig och i varje punkt intuitivt förstå var hen ska härnäst. Här spelar såväl utformning av cykelvägar och korsningspunkter som vägvisning in.

Fri sikt och överblickbarhet är viktigt för upplevelsen av trygghet, och

kan förbättras genom åtgärder på belysning, vegetation och i tunnlar.

Korsningspunkter där cyklister ska korsa bilvägar tvärs mot trafiken är betydligt riskablare än att cykla längs med biltrafiken. De viktigaste åtgärderna för säkrare korsningar för både fotgängare och cyklister är att få ner fordons hastigheterna, garantera att sikten är god och utforma trafikregleringen så att den är lättbegriplig. Upphöjda övergångsställen och passager har visat sig halvera risken för personskadelyckor. Andra åtgärder är avsmalningar, refuger, gupp och liknande. I Vårgårda testas även att måla marken kring passager i utstickande färg på platser där gupp inte är möjliga.

Utformningen ska utgå från GCM-handboken och anpassas efter platsens förhållanden. Separering av cykeltrafiken från biltrafiken ska alltid eftersträvas om hastigheten är över 30 km/h.

Fyrstegsprincipen som utgångspunkt

Val av åtgärder i vägnätet ska utgå från fyrstegsprincipen, som syftar till att säkerställa god resurshushållning vid utveckling av infrastrukturen. Steg 1 och 2 innebär påverka behov och val av transportsätt samt effektivisera användningen av den infrastruktur som finns, och motsvaras i cykelplanen av fokusområdena Samhällsplanering och Beteendepåverkande åtgärder. Steg 3 och 4 genomförs om steg 1- och 2-åtgärder inte bedöms tillräckliga, och handlar om att bygga om och i sista hand bygga ny cykelinfrastruktur.

Fyrstegsprincipen

1. Tänk om
2. Optimera
3. Bygg om
4. Bygg nytt

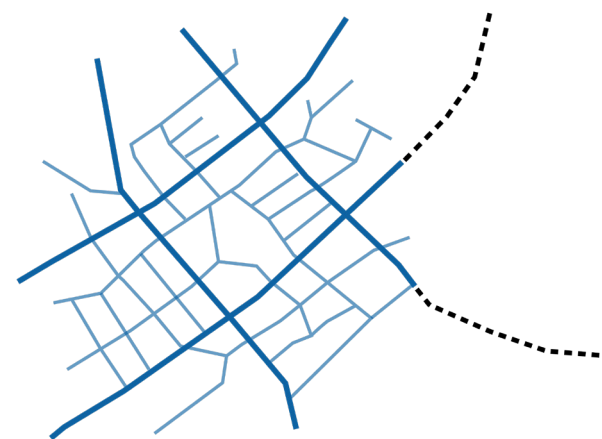
Klassificering av cykelnätet

Cykelnätet består av alla gator, vägar och stråk där cykling kan ske. Cykelnätet kan alltså utgöras av olika vägtyper, såsom cykelvägar, cykelbanor och cykelfält men även lågtrafikerade vägar eller gator mer eller mindre anpassade för cykling i blandtrafik. Definitionerna av cykelnätet utgår från Trafikverkets GCM-handbok, men anpassas till kommunens kontext.

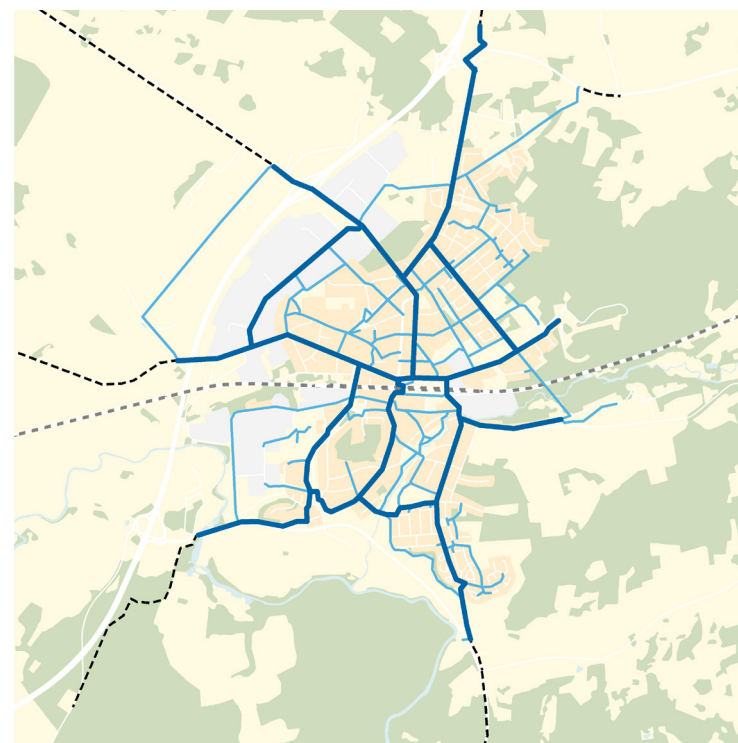
Cykelnätet kan delas in i ett huvudnät och ett lokalnät:

- **Huvudnätet** ska utgöra en stomme av längre cykelvägar som binder ihop olika tätortsdelar och de viktigaste målpunkterna. Huvudnätet är grovmaskigt, följer oftast bilvägnätets huvudgator, och ska utformas för högre cykelflöden och med god framkomlighet för cyklisterna.
- **Lokalnätet** är det finmaskigare, övriga cykelnätet, som länkar samman huvudcykelnätet med lokala målpunkter och bostäder. Lokalcykelnätet är oftast det som leder ända fram dit cyklisten ska.
- ■ ■ **Regionala cykelvägar** binder samman tätorter eller viktiga målpunkter på landsbygden med varandra. Dessa kopplas i sin tur samman med huvudnätet när de når tätorten.

Hela cykelnätet behöver vara trafiksäkert och tryggt, tydligt och sammanhängande för att det ska vara enkelt och bekvämt att cykla. Huvudnätet behöver dessutom vara gent och ha god framkomlighet, eftersom det ska binda ihop olika delar av tätorten och kunna samla upp större flöden av cyklisterna.



Schematisk illustration över cykelnätet



Förslag till framtida cykelnät i Vårgårda tätort (befintligt nät samt nya föreslagna sträckor)

Prioritering av sträckor

Här listas ett antal sträckor i cykelvägnätet som bedöms vara prioriterade för att öka cyklingen i Vårgårda, utifrån prioritering i cykelstrategin.

Förutsättningarna för respektive sträcka behöver studeras närmare inför genomförande, och prioriteringen kan komma att omprövas beroende på exempelvis utbyggnad av bostäder och verksamheter.

Förutom de prioriterade sträckorna kan kommunen även bygga eller förbättra andra sträckor i samband med exempelvis nyexploatering. Dessa finns inte med i förslagen eftersom sträckningen utreds separat i detaljplaneprocessen (det gäller exempelvis nya cykelvägar i samband med utbyggnad av bostadsområdena Fagrabo och Hallaberget). Det finns även ett behov av att tillgänglighetsanpassa gång- och cykeltunneln under järnvägen vid stationsområdet, som utretts i planprogram för centrum (antaget av KF 2019-08-14). Detta genomförs i samband med att planprogrammets föreslagna förändring av stationsområdet genomförs, och kräver samordning med Trafikverket och Västtrafik.

Genom att ha en helhetssyn vid planering av åtgärder som påverkar gator och cykelvägar, exempelvis nedläggning av nya ledningar i gata, kan stora och små förbättringar i cykelvägnätet genomföras samtidigt.

I bilaga 1 till cykelplanen presenteras förslag till utformning och åtgärder längs de prioriterade sträckorna, och i bilaga 2 presenteras samtliga sträckor med identifierade åtgärdsbehov i kommunalt vägnät.

Ansvar

För åtgärder i det kommunala vägnätet ansvarar kommunen genom Gata/park-enheten.

Ansvaret för åtgärder i det statliga vägnätet har Trafikverket, och

de åtgärder som föreslås är underlag för kommunens inspel till cykelåtgärder i Regional plan för transportinfrastrukturen. Längs dessa sträckor är det även möjligt att hitta andra åtgärder, i enlighet med fyrstegsprincipen, för att förbättra cykelmöjligheterna. Det kan exempelvis vara att utreda möjligheten att göra om sträckor till så kallade "bygdevägar" i den mån det är lämpligt på den specifika platsen. Det är även eftersträvansvärt att hitta lösningar för cykelinfrastruktur utanför Trafikverkets vägområde i samverkan med privata markägare (läs mer under "Enskilt vägnät").

Prioriterade sträckor i kommunalt vägnät

• Drottninggatan

Drottninggatan är ett viktigt stråk i huvudcykelnätet i södra Vårgårda. Trafikflödet är relativt högt och gatan trafikeras även av linjebuss. Cykling sker idag i blandtrafik eller på trottoar.

Separerad upphöjd cykelbana längs ena sidan och säkra överfarter föreslås. Åtgärder behöver samplaneras med åtgärder i VA-nätet. Hänsyn behöver tas till framkomlighet för linjebuss.

• Allégatan

Allégatan ansluter till bland annat Lindbladsskolan och Gullhögskolan och är en viktig länk mellan olika delar av huvudcykelnätet. Trafikflöde och hastighet är relativt högt. Separerad cykelbana finns idag längs mindre del av vägen

Förlängning av befintlig separerad upphöjd cykelbana som ansluter till Stockholmsvägen och säkra överfarter föreslås. Hänsyn behöver tas till utryckningstrafik från befintlig brandstation.

- **Västergatan**

Västergatan kopplar samman såväl bostadsområdet Klockarebolet som arbetsplatser längs Wallentinsvägen med huvudcykelnätet och centrum.

Cykelfält längs ena sidan och säkra överfarter föreslås. Där Västergatan ansluter till Kungsgatan föreslås vägsäkring tas bort för att skapa ett sammanhängande stråk utan avbrott.

- **Skogsgatan-Snickaregatan**

Stråket Skogsgatan-Snickaregatan skapar tillsammans med befintlig cykelbana längs Torggatan ett sammanhängande och gent stråk mellan tågstationen och arbetsplatser längs Wallentinsvägen. Sträckan saknar trottoar.

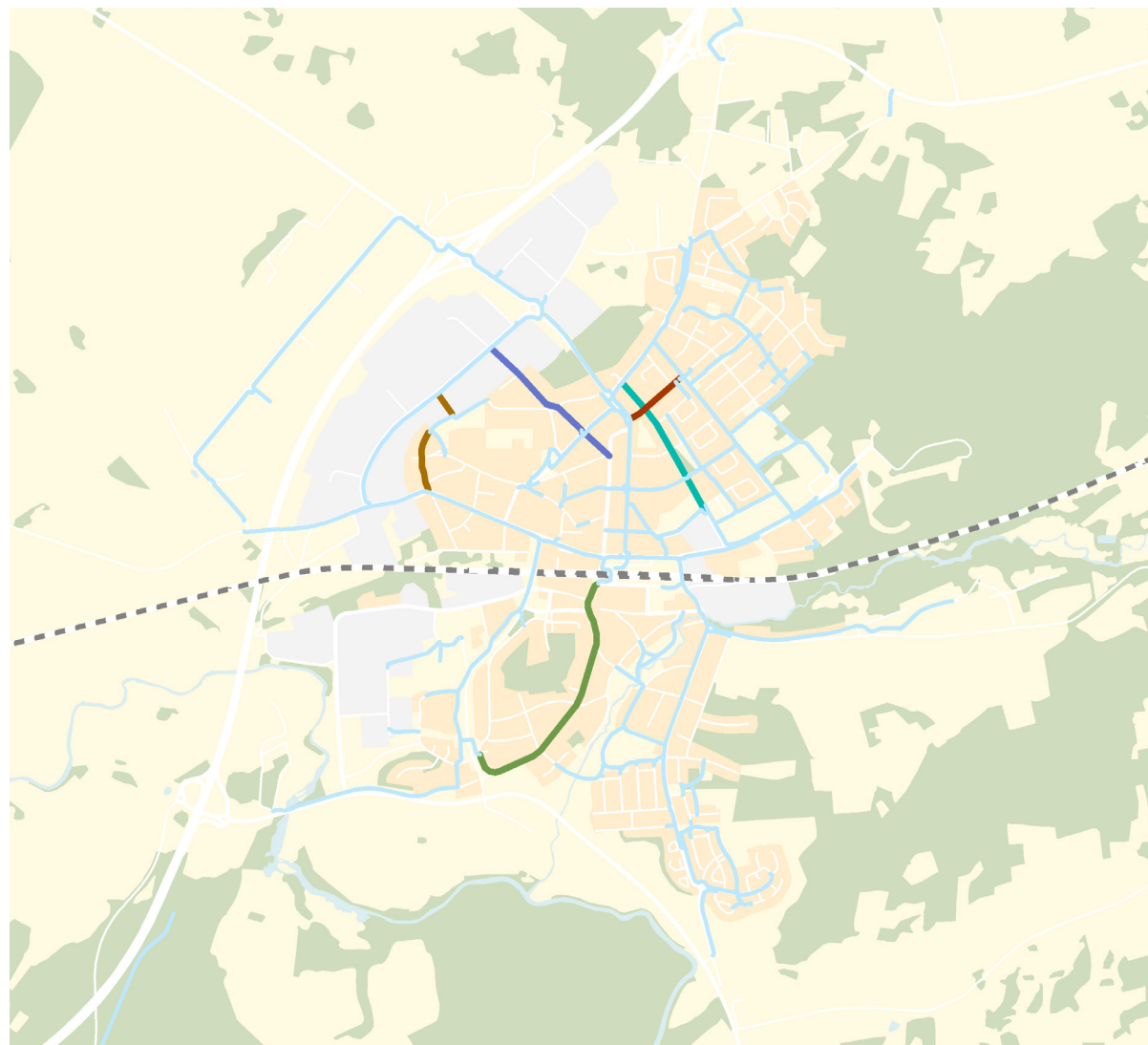
Cykelfält längs ena sidan och säkra överfarter föreslås.

- **Marknadsgatan**

Marknadsgatan är en mindre länk mellan olika delar av huvudcykelnätet, och kopplar samman flera målpunkter. Gatan saknar trottoar och parkering sker idag på bägge sidor.

Cykelfält och gångyta längs ena sidan, begränsning av parkering till andra sidan, och säkra överfarter föreslås.

Karta över prioriterade sträckor i kommunalt vägnät



-  *Drottninggatan*
-  *Allégatan*
-  *Västergatan*
-  *Skogsgatan-Snickaregatan*
-  *Marknadsgatan*
-  *Befintligt cykelvägnät*

Prioriterade sträckor i statligt vägnät

Pågående projekt

- Trafikverket bygger en cykelväg längs väg 1890 mellan Östadvädd och Lena skola, och avtal om medfinansiering är tecknat med kommunen. Cykelvägen byggs under 2023-2024.

Prioriterade sträckor

- **Stockholmsvägen, fortsättning på befintlig cykelväg fram till cykelunderfart under väg 181.**

Sträckan ansluter till Vårgårda tätort, bidrar till fler och säkrare skol- och arbetspendlingsresor, och ansluter indirekt till kollektivtrafikpunkt och flera målpunkter för fritidsaktiviteter. Sträckan är del av huvudcykelnätet och en anslutning till regionala cykelvägar. Avtal med Västra Götalandsregionen om finansiering genom regional plan finns. Sträckan ingår i de vägar som kommunen eventuellt kommer ta över huvudmannaskapet för.

- **Algutstorps kyrka- Hägrungavägen**

Sträckan ansluter till Vårgårda tätort, bidrar till fler och säkrare skol- och arbetspendlingsresor, och ansluter indirekt till kollektivtrafikpunkt och flera målpunkter för fritidsaktiviteter. Sträckan är en regional cykelväg som på sikt kan bidra till att knyta ihop Vårgårda med andra tätorter och målpunkter. Det kan finnas möjlighet att anlägga cykelväg både längs med statliga väg 42 och utanför vägområdet. Sträckan har tidigare föreslagits av kommunen för åtgärder inom Regional transportinfrastrukturplan.

- **Väg 1765 förbi Asklanda skola**

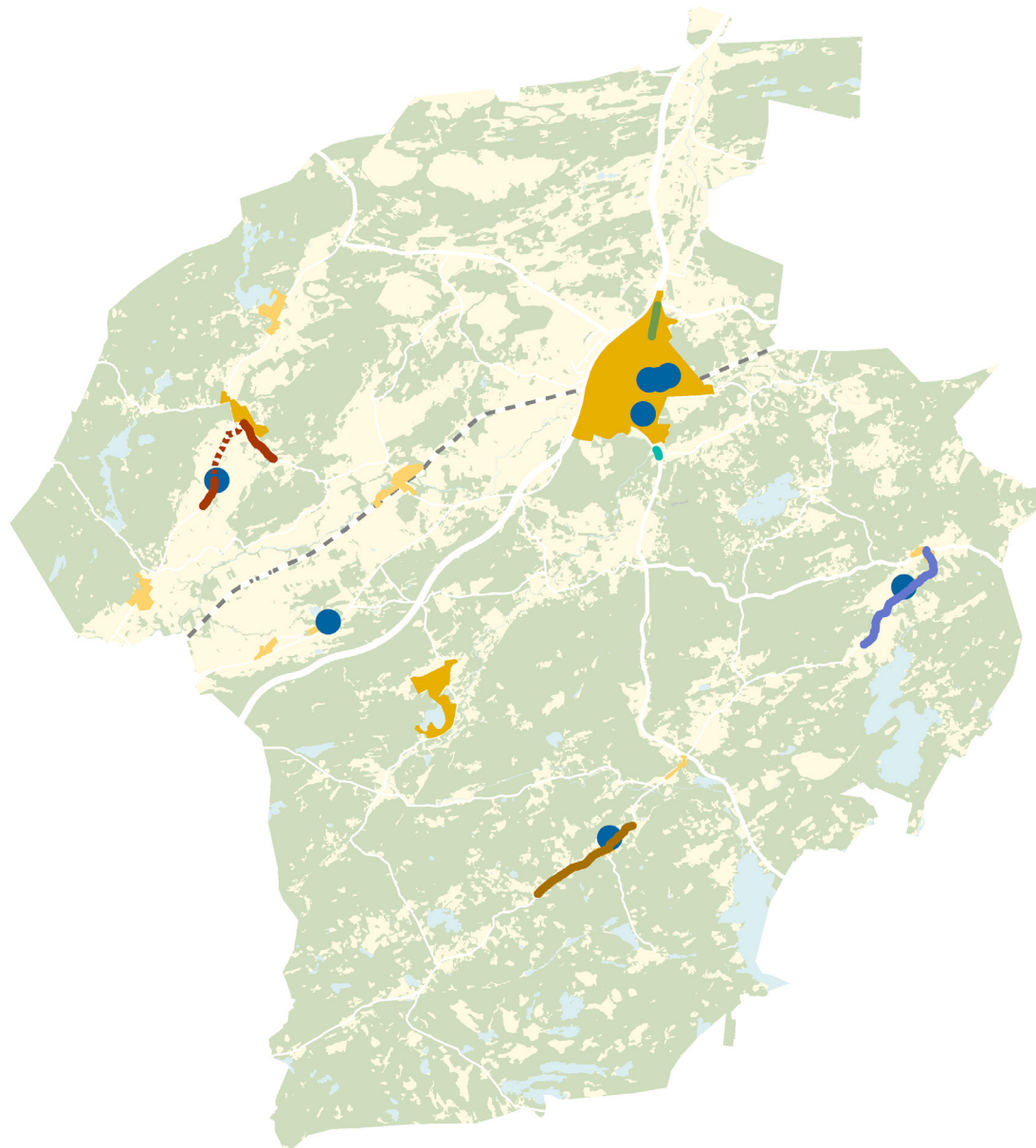
Sträckan bidrar till säkrare skolresor, då väg 1765 är utpekad som trafikfarlig väg i skolskjutsriktlinjerna, och resor till fritidsaktiviteter.

- **Väg 1765 förbi Närunga skola**

Sträckan bidrar till säkrare skolresor, då väg 1765 är utpekad som trafikfarlig väg i skolskjutsriktlinjerna, och resor till fritidsaktiviteter.

- **Lena by-Lenavallen, förbi Lena skola**

Sträckan bidrar till säkrare resor till Lena skola och fritidsaktiviteter vid Lenavallen, och är en förlängning i bägge riktningar av cykelvägen mellan Östadvädd och Lena skola som är under byggnation 2024. På sikt kan sträckan bidra till att knyta ihop Östadvädd med Vårgårda tätort och Alingsås. Sträckan mellan Östadvädd och Lenavallen har tidigare föreslagits av kommunen för åtgärder inom Regional transportinfrastrukturplan.



-  *Stockholmsvägen, fortsättning på befintlig cykelväg fram till cykelunderfart under väg 181*
-  *Algutstorps kyrka- Hägrungavägen*
-  *Väg 1765 förbi Asklanda skola*
-  *Väg 1765 förbi Närunga skola*
-  *Lena by-Lenavallen, förbi Lena skola*
-  *Pågående projekt, cykelväg Östadkulle-Lena skola (planeras att öppna 2024)*
-  *Tätort*
-  *Sammanhållen bebyggelse*
-  *Skola*

Enskilt vägnät

Utanför tätorten sker nästan alla cykelresor till viss del i det finmaskiga enskilda vägnätet. Här kan det också gå att hitta mer kostnadseffektiva och enkla alternativ till att bygga nya cykelvägar längs det statliga vägnätet, genom alternativa sträckningar utanför det statliga vägområdet. För att möjliggöra detta är samarbete och stöd till markägare, enskilda väghållare, samhällsföreningar och andra engagerade viktigt.

Kommunen ska:

- Uppmuntra till, stötta och kunna medfinansiera privata initiativ som stärker cyklingen på landsbygden.

Kommunen kan:

- Initiera dialog och samordna arbete med att inventera och genomföra åtgärder för ökad cykling på landsbygden utanför det statliga vägnätet (kräver utökad personell resurs, exempelvis genom projektanställning).

Parkering, belysning och vägvisning

Parkering

Varje cykelresa börjar och slutar vid någon form av cykelparkering. Hur smidigt och tryggt det upplevs att ställa ifrån sig och hämta cykeln påverkar både reseupplevelsen och benägenheten att välja cykeln som färdmedel.

Kommunen har cykelparkeringar på flera ställen i framför allt Vårgårda tätort. I anslutning till tågstationen finns både ett cykelgarage med inpasseringssystem och flertalet cykelparkeringar under tak för cykelpendlare. I övrigt finns cykelparkeringar vid exempelvis skolor och kommunala verksamheter samt längs Kungsgatan.

Kommunens cykelparkeringar bör vara placerade i nära anslutning till målpunkten och vara väl synliga, både för att uppmuntra till cykling och motverka stölder genom naturlig övervakning. Utformning och utrustning ska främja säkerhet och ställ som underlättar fastslåsning av ramen är viktiga särskilt på platser där cyklarna står parkerade en längre tid, exempelvis vid tågstationen. Vid långtidsparkering är även väderskydd prioriterat. Utrymme för olika typer av cyklar, såsom lådcyklar och trehjuliga cyklar, ska ordnas utifrån behov på platsen.

Belysning

Belysning längs cykelvägar är viktigt för att cyklister ska kunna se eventuella ojämnheter och hinder, mötande cyklister och fotgängare, och vägens sträckning. Belysning av cykelvägar och närmaste vägområdet är även trygghetsskapande. Det är viktigt att ljuset riktas och skuggor faller på lämpligt sätt som förtydligar omgivningens struktur, vilket inte minst underlättar orienteringen för personer med nedsatt orienteringsförmåga. Belysning bör finnas längs med cykelvägar i tätorterna. Särskilt viktigt är väl upplysta tunnlar,



Cykelgarage i anslutning till tågstationen

överfarter och korsningspunkter. I tätortens utkant och på landsbygden ska behov av belysning vägas mot kostnad, energiförbrukning och andra faktorer såsom ljusförorening som riskerar att störa djurlivet. Längs enskilt vägnät kan belysningsföreningar ansöka om drift- och underhållsbidrag för belysning.

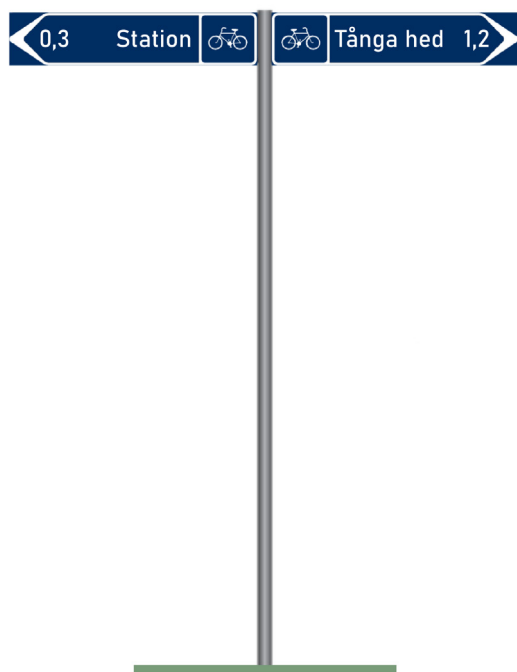
Vägvisning

Vägvisande skyltning bidrar till förutsägbarhet och underlättar för cyklister att hitta den genaste vägen till målpunkten. Skyltning kan även uppmuntra till att välja cykeln framför andra färdmedel.

Idag saknas vägvisande skyltning av kommunala cykelvägar. Däremot finns enhetlig skyltning för fotgängare till viktiga besöksmål som tagits fram genom ett skyltprojekt med föreningen Destination Vårgårda.

Vägvisande skyltning bör visa vägen till viktiga målpunkter för vardags- såväl som rekreationscyklister, ange riktning och avstånd och vara enhetligt utformad. Att visa säkra cykelvägar mellan bostadsområden och skolor är prioriterat.

Skyltar placeras så att de är synliga på långt håll och från alla riktningar, men inte skymmer och konkurrerar med befintlig skyltning.



Exempel på vägvisande skyltning för cykel.

Ansvar

Det huvudsakliga ansvar för åtgärdsområdet ligger hos Gata/park-enheten. Ansvaret för cykelparkeringar på kommunal mark är uppdelat mellan Fastighet, som ansvarar för parkeringar vid kommunens fastigheter, och Gata/park ansvarar för parkeringar på allmän platsmark.

Åtgärder

Kommunen ska:

- Inventera cykelparkeringar på kommunal mark avseende lokalisering, beläggning och utrustning, och säkerställa att tillräckliga och funktionella cykelparkeringar finns utifrån cyklisternas behov.
- Säkerställa funktionen på den allmänna cykelpumpen vid cykelgaraget, och vid behov placera ut nya allmänna cykelpumpar.
- Ta fram och implementera koncept för vägvisning för cyklister i tätorten. Undersök möjlighet till samverkan med Destination Vårgårda, som tagit fram skyltning för fotgängare till viktiga besöksmål i tätorten.
- Säkerställa att tillräcklig belysning finns längs kommunala cykelvägar.

Drift och underhåll

För att kunna cykla tryggt, säkert och bekvämt året om krävs god drift och underhåll av cykelvägnätet. Cykelvägnätet behöver vinter-väghållas och halkbekämpas, ha en jämn beläggning, fungerande belysning och inte skymmas av vildväxande vegetation i vägkanterna.

Gata/park-enheten sköter drift i form av snöröjning, halkbekämpning och sopning på gator och gång – och cykelvägar där kommunen är väghållare. Det omfattar både själva vägbanan och de angränsande markområdena. Inventering och åtgärder sker enligt ett årshjul avseende bl.a. plogskador efter vintern, linjemålning, beläggning och röjning av vegetation. Underhåll av gator och gång- och cykelvägar görs enligt prioriteringsordning utifrån en gatuinventering som gjordes år 2022.

Ansvar

Det huvudsakliga ansvaret för genomförandet i åtgärdsområdet ligger hos Gata/park-enheten.

Åtgärder

Kommunen ska:

- Undersöka om sopsaltning är en lämplig vinterväghållningsmetod för viktiga stråk i Vårgårda.
- Undersöka möjligheten att implementera en digital och kartbaserad felanmälnings tjänst för kommunens infrastruktur, som gör det enklare att anmäla fel och brister i cykelvägnätet (i samverkan med IT-enheten, kommunikations- och GIS-ansvarig)
- Säkerställa att prioritering av snöröjning längs gång- och cykelvägar följs, enligt ”Instruktion för vinterväghållning” (2013)

- Säkerställa framkomlighet längs gång- och cykelvägnätet genom beskärning av buskar och träd och underhåll av beläggning, och informera fastighetsägare om deras ansvar.
- Underlätta för cyklister vid vägarbeten genom att informera i god tid och vid behov skapa en alternativ väg som är attraktiv, säker och tillgänglig.



Samhällsplanering

Att öka cyklingen i kommunen är ett långsiktigt arbete, som kräver att goda förutsättningar skapas från planeringens tidiga skeden och ända fram till genomförandet. Cykeln behöver få ta en större roll i planeringen av nya bostadsområden, verksamhetsområden och i infrastrukturplaneringen för att bli en naturlig del av transportsystemet.

Redan i översiktsplaneringen behöver möjligheterna att cykla beaktas, genom att se cykeln som ett eget trafikslag och utgå från cykelvägnätet vid lokalisering av ny bebyggelse. Befintligt och föreslaget cykelvägnät behöver lyftas i översiktsplanen, och även ses tillsammans med kollektivtrafiken, ur hela-resan-perspektiv.

I detaljplaneringen är det viktigt att från början avsätta utrymme för cykelvägar och cykelparkering, och att beakta gena och attraktiva lösningar för cyklister.

I bygglovsskedet behöver kommunen säkerställa att de cykelåtgärder som detaljplanen anger faktiskt genomförs.

Vårgårda kommuns gällande parkeringsnorm, antagen 2010, saknar parkeringstal för cykel. En parkeringsnorm med krav på cykelparkeringar och flexibla parkeringstal för bil, med ett lägre antal parkeringsplatser om andra lösningar för delat och hållbart resande genomförs, kan skapa möjligheter för ökat hållbart resande samtidigt som det möjliggör en mer effektiv markanvändning.

Åtgärder inom översikts- och detaljplanering och bygglov motsvarar steg 1 i fyrstegsprincipen. Steg 1 handlar om åtgärder som påverkar behovet av att resa och valet av transportsätt.

Cykel och kollektivtrafik

Att smidigt och säkert kunna kombinera cykeln med kollektivtrafik både i tätort och på landsbygd möjliggör att fler kan låta bilen stå även för längre resor. Förutsättningarna är att hela resan fungerar, inklusive säkra cykelvägar till busshållplatser och station, cykelparkering vid hållplatserna och möjlighet att ta med cykeln ombord på buss och tåg.

Ansvar

Bygg- och miljöenheten ansvarar för samhällsplanering, genom översikts- och detaljplanering samt bygglov. Ansvar för att driva frågor om kollektivtrafik gentemot Västra Götalandsregionen och Västtrafik ligger hos Kommunstyrelsen samt kommunens kontaktperson för kollektivtrafikfrågor.

Åtgärder

Kommunen ska:

- Utgå från cykeln som det primära färdskapet i planeringen av Vårgårda tätort
- Planera för att förbättra möjligheterna att cykla inom övriga tätorter, och mellan tätorter eller sammanhållen bebyggelse och prioriterade målpunkter i cykelstrategin
- Beakta cykeln i översiktsplaneringen: Lokalisera nya bostäder, verksamheter och andra trafikstrande målpunkter i eller med god möjlighet till anslutning till befintligt cykelvägnät, genom att bygga ihop och inte sprida ut tätorten
- Beakta cykeln i detaljplaneringen: Planera för att nya utbyggnadsområden ska integreras i cykelvägnätet, och göra plats för väl utformad cykelinfrastruktur och attraktiv cykelparkering inom nya områden

- Beakta cykeln i bygglovsskedet: Säkerställ att exploatören/fastighetsägaren genomför föreslagna cykelåtgärder och ställ krav på säker och attraktiv cykelparkering
- Revidera kommunens parkeringsnorm, och då ta fram parkeringstal för cykel samt flexibla parkeringstal som uppmanar till att åtgärder för ökat hållbart resande genomförs
- Driva på för att cykelparkeringar ska finnas i anslutning till busshållplatser längs statligt vägnät dit många cyklar, och att cyklister ska kunna ta med sin cykel på buss och tåg.



Beteendepåverkande åtgärder och information

Beteendepåverkande åtgärder, eller ”mobility management”, innebär att genom ”mjuka” åtgärder såsom information, förändra resenärers attityder och beteenden. De mjuka åtgärderna syftar till att förbättra effektiviteten i de ”hårda” infrastrukturåtgärderna, det vill säga ny- och ombyggnation av vägar, genom att skapa motivation och vilja att öka cyklandet.

De beteendepåverkande åtgärderna motsvarar steg 1 och 2 i fyrstegsprincipen. Steg 1 handlar om åtgärder som påverkar behovet av att resa och valet av färdväg. Steg 2 handlar om åtgärder som ger ett mer effektivt utnyttjande av befintligt vägnät.

Det finns många goda exempel på åtgärder och kampanjer som andra kommuner och regioner genomfört, som kommunen kan delta i eller använda sig av. Några exempel på beteendepåverkande åtgärder är kampanjer för att främja cykling, införande av en resepolicy där hållbara transportval prioriteras, utbildningsinsatser, informationskampanjer, cykelpooler och prova-på-åtgärder. Åtgärderna kan riktas både externt till invånare, dagbefolkning och besökare, och internt gentemot kommunens anställda för att öka andelen hållbara resor i arbetet.

Västra Götalandsregionen och Västtrafik driver varje år bland annat kampanjerna Vintercyklist, som uppmuntrar till att fortsätta cykla även under vinterhalvåret, och Cykelvänlig arbetsplats, där arbetsgivare tävlar om att bli så cykelvänliga som möjligt och få så många som möjligt att cykla till och från jobbet. Västtrafik driver även projektet På Egna Ben, en utmaning för elever i årskurs 4–6 som handlar om att ta sig till skolan genom att cykla, gå eller åka kollektivt och skipa de ofta korta bilresorna. Vårgårda kommun har tidigare deltagit i Vintercyklist.

Kommunen är även del av det regionala nätverket Hållbart resande väst, som erbjuder kunskapshöjande och erfarenhetsutbyte med andra kommuner samt förmedlar inbjudan till aktuella projekt.

Ansvar

Ansvar för åtgärderna ligger hos "cykelgruppen", en grupp tjänstepersoner från olika delar av förvaltningen, såsom miljöstrateg, samhällsplanerare, folkhälsostrateg, näringslivsutvecklare, kommunikatör och gatuingenjör. Samverkan ska ske med de verksamheter som berörs av arbetet med beteendepåverkande åtgärder, exempelvis skola, HR-avdelning och kultur- och fritid, samt externa aktörer såsom föreningar och näringsliv.

Åtgärder

Kommunen ska:

- Genomföra minst en beteendepåverkande åtgärd eller kampanj för att öka cyklingen per år. Målgruppen för kampanjen bör variera mellan exempelvis barn, ungdomar, pendlare och rekreationscyklister.
- Uppmärksamma nya cykelvägar och andra åtgärder som görs för ökad cykling i kommunens kommunikationskanaler.
- Kombinera fysiska åtgärder med beteendepåverkande åtgärder, exempelvis genom att tydligare uppmärksamma att en ny cykelväg öppnas med en kampanj.
- Undersöka möjligheten att utveckla och integrera ett arbete med cykling och trafiksäkerhet i skolornas undervisning.

- Samverka med och uppmuntra näringslivet att genomföra åtgärder för ökad cykling bland anställda.
- Samverka med och stötta initiativ till ökad cykling i civilsamhället, exempelvis cykelskola för vuxna.
- Uppdatera kommunens resepolicy med tydligare prioritering av cykeln som färdmedel i tjänsten och se till att utbudet av tjänstecyklar möter behoven. Ansvar: Miljöstrateg.
- Ta fram en cykelkarta över cykelvägar och cykelleder, servicestationer och cykelparkeringar.

Genomförande och uppföljning

Med cykelplanen som underlag behöver berörda delar av förvaltningen, i första hand Gata/park-enheten och cykelgruppen, göra en årlig planering för genomförandet av olika åtgärder. Planeringen fungerar som budgetunderlag och görs därför under fjärde kvartalet.

För att säkerställa att det arbete som görs leder i rätt riktning behöver arbetet följas upp. Uppföljning ska ske årligen genom ett enklare cykelbokslut, som omfattar genomförda åtgärder i cykelplanen.

Cykelbokslutet kan även kompletteras med cykelmätning eller med data som samlas in av andra organisationer, såsom resvaneundersökning om sådan görs på exempelvis regional nivå eller resultat från cykelfrämjandets ”Cyklistvelometer”. Cyklistvelometern är en årlig enkät som syftar till att ge kommunerna en bild av hur cyklisterna uppfattar att det är att cykla i kommunen. Resultaten redovisas endast för kommuner med fler än 50 svarande. Kommunen bör därför sprida enkäten i sina kanaler för att öka svarsfrekvensen och få tillgång till viktig insikt i hur invånarna upplever kommunens arbete med cykling.

Ansvar

Kommunstyrelsen ansvarar för genomförande och uppföljning. Planering och uppföljning föreslås samordnas av cykelgruppen.

Åtgärder

Kommunen ska:

- Göra en årlig planering av åtgärder i cykelplanen.
- Göra en årlig uppföljning av genomförda åtgärder.
- Delta i och sprida datainsamlingar om cykling som berör Vårgårda kommun.

Referenser

Brist på motion kostar samhället 6 miljarder om året, Svenskt Friluftsliv, 2006

Fyrstegsprincipen, <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/fyrstegsprincipen/>

Hållbart resande i praktiken (version 2.0), Trafikverket, 2021

Mobilitet för gående, cyklister och mopedister – En handbok med fokus på planering, utformning, underhåll och uppföljning, Trafikverket & SKR, 2022

Planera för cykeln i småstaden, Region Skåne, 2015

Potentialstudie för cykling - en studie om potentialen för ett ökat hållbart resande, Västra Götalandsregionen, 2018

Regional plan för transportinfrastrukturen i Västra Götaland 2022-2033, antagen av regionfullmäktige 12 april 2022

Resvaneundersökning i Västra Götaland 2022–2023, Västra Götalandsregionen, 2023

Transport transitions in Copenhagen: Comparing the cost of cars and bicycles, Stefan Gössling, Andy S. Choi, 2015

Geodata

Cykelvägnät med egenskaper, Trafikverket, hämtat 2022-11-04

Fastighetskartan, Lantmäteriet Geodatasamverkan och Vårgårda kommun

Potentialstudie för cykling - en studie om potentialen för ett ökat hållbart resande, Västra Götalandsregionen, 2018



Vårgårda kommun



Vårgårda kommun

Cykelplan

Vårgårda kommun 2024-2030

Bilaga 1: Förslag till utformning av prioriterade sträckor i kommunalt vägnät

Förslag till utformning och åtgärder längs prioriterade sträckor i kommunalt vägnät. Förslagen utgår från GCM-handboken och den specifika platsen, men är översiktliga och kommer att preciseras och justeras inför genomförande.

Illustrationer och utformningsförslag: Omar Mahmoud, planarkitekt

Drottninggatan



Marknadsgatan



Allégatan



Västergatan



Skogsgatan-Snickaregatan





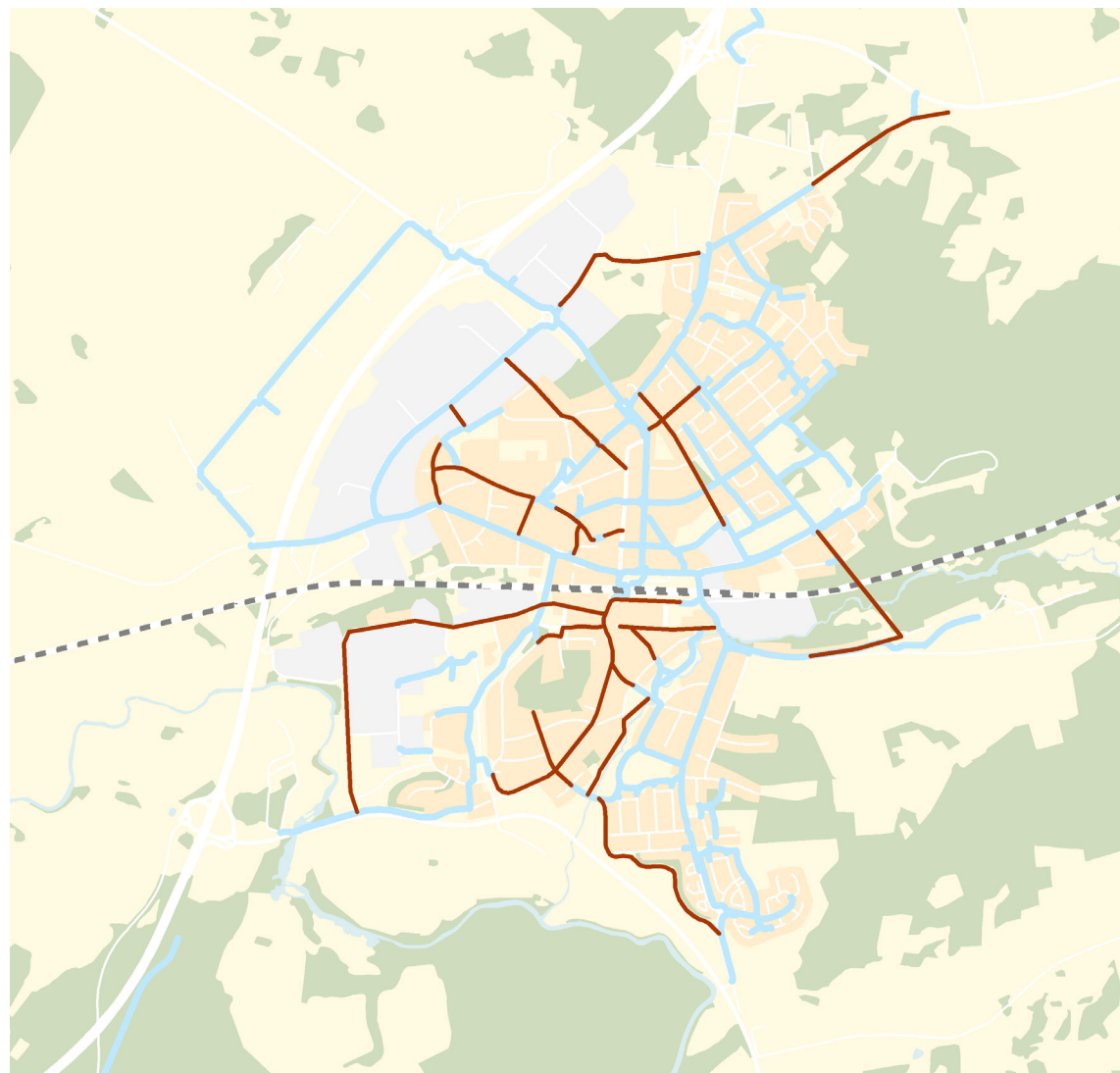
Vårgårda kommun

Cykelplan

Vårgårda kommun 2024-2030

Bilaga 2: Samtliga sträckor med identifierat
åtgärdsbehov i kommunalt vägnät

Samtliga sträckor med identifierat åtgärdsbehov för cykel i kommunalt vägnät



- *Åtgärdsbehov*
- *Befintligt cykelvägnät*