

**STRATEGI FÖR
ÖKAD OCH SÄKER CYKLING
I VÅRGÅRDA KOMMUN

- EN CYKELKOMMUN -**

KOMMUNFULLMÄKTIGES BEREDNING FÖR
CYKELVÄGNÄT

Beslutad av: Kommunfullmäktige
Datum för beslut: 2017-04-12
För revidering ansvarar: Kommunfullmäktige
Ansvarig verksamhet: Strategisk planering och utveckling
Diarienummer: 2016-000310

1. INLEDNING

1.1 Bakgrund

Cykelstrategi för Vårgårda kommun antaget av kommunfullmäktige den 8 mars 2017 är utarbetad av en av kommunfullmäktige särskilt tillsatt beredning, Beredningen för cykelvägnät i Vårgårda kommun. I kommunfullmäktiges beredningsuppdrag (KF 2016-05-11) gavs beredningen i uppdrag att arbeta fram ett styrande dokument som anvisar hur cykling kan ske på ett trafiksäkert sätt i hela kommunen. Strategin utgår från kommunfullmäktiges Vision 2027 som under fokusområde miljö slår fast:

att vi planerar och bygger för en hållbar framtid där det är trivsamt och enkelt att cykla och åka kollektivt.

Ett ökat cyklande ger goda *miljöeffekter* och främjar *folkhälsa*. Goda effekter på miljö och hälsa uppnås främst genom ökad vardagscykling, där medborgare aktivt väljer cykel istället för bil till skola, arbete och fritidsaktiviteter. Goda effekter för miljö och hälsa uppnås även genom ökad cykling för rekreation och turism.

1.2 Syfte

Syftet med strategin är att ange vägval, peka ut handlingsinriktning och långsiktiga mål för arbetet med cykling i Vårgårda kommun där det övergripande målet är ***ökad och säker cykling*** i hela kommunen och att ***stärka Vårgårda kommun som cykelkommun***.

Kommunens cykelstrategi ger riktning för hur kommunen ska arbeta med den fysiska miljön för cykling, det vill säga infrastruktur av cykelvägar och trafiksäkerhet. Vidare ges riktning för hur kommunen ska arbeta med beteendepåverkande åtgärder och värderingar.

Samverkan är eftersträvarvärt för Vårgårda kommun. För att uppnå de syften som anges ovan samverkar kommunen med externa aktörer på nationell, regional och kommunal nivå. Kommunen samverkar tillika aktivt med privata och ideella aktörer och initiativtagare inom kommunen för att ta till vara möjligheter på ett effektivt och inkluderande sätt.

1.3 Metod

Cykelstrategin tar avstamp i övergripande handlingar och dokument så som *Regionala planen för transportinfrastruktur i Västra Götaland 2014-2025* (juni 2014), *Strategi för ökad cykling i Västra Götaland* (januari 2016) och Trafikverkets rekommendationer i *Steg 1 och 2 - åtgärder för ett ökat cyklande – effekter och nyttor* (2012).

Cykelstrategin har även utgångspunkt i befintliga kommunala dokument. Dels övergripande dokument så som: Översiktsplanen, Vision 2027, Miljöstrategi, Den gröna småstaden och Bostadsförsörjningsplanen. Dels dokument specifikt gällande cykelvägnät som t ex Gång- och cykelplan för Vårgårda tätort (KF § 96, 2009-12-16) och diverse arbetsmaterial. Bland dessa kan nämnas Ortsanalyser gjorda 2013, Dialogmöten med elevråd för cykelledsplan, material från Dialog med byalag och föreningar (Kommunhuset 2013-04-09) och diverse planförslag, kartor och inventering av cykelvägar.

Beredningen för cykelvägnät har vid ca 15 tillfällen träffats och arbetat fram de delar som denna

strategi utgörs av. Förvaltningen har varit rådgivande under arbetets gång med kontinuerlig representation från kommunens samhällsbyggnadsavdelningen. Vidare har vid utvalda tillfällen kommunens stadsarkitekt, miljöstrateg, kommunikationsansvarig och gatuingenjör varit rådgivande. Beredningen har även gästats av person med erfarenhet av kommunal samverkan med ideella föreningar och näringsliv för utbyggnad av cykelvägnät.

Inom beredningens arbetet har rymts två vägledningsdebatter i kommunfullmäktige, 2016-09-09 och 2017-01-11. Vid första vägledningsdebatten diskuterades i huvudsak kommunens prioriteringsordning av cykelvägar. Vid andra vägledningsdebatten diskuterades i huvudsak vilken roll kommunen har i att påverka ett ökat nyttjande av befintlig infrastruktur för cykling.

Två tillfällen av organiserad medborgardialog har utförts. Den första i samband med invigning av cykelgaraget vid Vårgårda station 2016-11-11 där huvudfrågan löd: "Hur ska vi få Vårgårdaborna att cykla mer". Förbipasserande tillfrågades om sin åsikt. Den andra genom ett inslag på Destination Vårgårdas stormöte 2017-01-26 där flertalet föreningar i kommunen var inbjudna. Beredningen stod för inslag i mötet där inbjudna representanter från ideella föreningar runt Sollebrunn som medverkat för tillskapande av GC-vägar mellan Sollebrunn och Gräfsnäs, St Mellby samt Magra gavs tillfälle att berätta om sitt arbete. Syftet med tillfället var att inspirera och kommunicera möjlighet till ideella insatser och samverkan för utbyggnad av cykelvägnät i Vårgårda kommun.

2. CYKELVÄGNÄT INFRASTRUKTUR

Det finns två graderingar i kommunens prioriteringsordning. Prioritet ETT är cykelåtgärder med fokus på vardagsresor. Prioritet TVÅ är i princip åtgärder som fokuserar på rekreation och turism.

Under respektive prioritetsgrad är kategorier av cykelvägar uppräknade i punktform vilket innebär att punkterna som princip är likställda och att Vårgårda kommun ska välja att ta de tillfällen i åkt som diverse praktiska förutsättningar ger.

Samtidigt visar punkternas ordning på en intention om vilka kategorier av cykelvägar och åtgärder som är av störst vikt. Genomgående ska *barn och ungas cykelmöjligheter* främjas i första hand.

Vårgårda kommun formulerar prioritering för ökad och säker cykling enligt följande sammanställning:

Prioritet ETT:

- 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:

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

2.1 Prioritet ETT - Vardagsresor och Felande länkar

Cykelvägar till skolor och ökad säkerhet på cykelvägar till skolor

I Vårgårda kommun finns enligt gällande översiktsplan (Översiktsplan 2006, Potential Vårgårda 2006-2015) tio områden med samlad bebyggelse, inklusive tätorter: Vårgårda tätort, Östadkulle tätort, Horla tätort, Asklanda, Bergstena, Fly, Hol, Lagmansholm, Ljurhalla och Närunga.

Kommunens skolor finns fördelade med åk F-9 samt gymnasium i Vårgårda tätort samt åk F-6 i Asklanda, Närunga, Hol och Lena. På karta *Bilaga 1* åskådliggörs förhållandena mellan skolor och samlad bebyggelse i kommunen med buffertzoner på 1 km som tydliggör kortaste avstånd mellan skola och samlad bebyggelse.

Gällande riktlinjer för skolskjuts i Vårgårda kommun (antagna av kommunstyrelsen 2011-06-08) ger anvisningar för rättigheter till skolskjuts. Rättigheterna är beroende på avstånd från hem till skola för skolelever beroende på elevers ålder samt om skolvägen bedöms så trafikbelastad att eleven inte ska behöva gå på den längre än närmaste busshållsplats, oavsett avstånd till närmast belägna skolan.

Vid prioritering av nya cykelvägar till skolor samt åtgärder för ökad säkerhet på cykelvägar till skolor beaktas i första hand var samlad bebyggelse är störst i kombination med relativt kort avstånd

till närliggande skola där det stora flertalet elever inte är berättigade till skolskjuts. Även de skolområden där cykelmöjlighet till skolor begränsas av trafikfarliga vägar, kombinerat med samlad bebyggelse i skolans närhet, beaktas särskilt.

Cykelvägar till målpunkter för fritidsaktiviteter i tätortsnära lägen

Åtgärder som förbättrar tillgängligheten och trafiksäkerheten till målpunkter för fritidsaktiviteter är av prioritet. Det gäller främst i tätortsnära lägen där tillgänglighet och trafiksäkerhet ökas för ett större antal cyklister.

I kommunens tätorter planeras cykelvägar så att cykling kan ske på ett smidigt, sammanhängande och trafiksäkert sätt genom hela tätorten med tydlig koppling till målpunkter för fritidsaktiviteter i och i anslutning till tätorten.

I övrigt ska i samband med utbyggnad av cykelvägar vid landsbygdsskolor i anslutning till samlad bebyggelse övervägas att underlätta cykelmöjligheter till målpunkter för närliggande fritidsaktiviteter så som t ex allmänna badplatser och idrottsanläggningar.

Cykelvägar till tätortsnära arbetsplatser

För att främja vardagscykling till större arbetsplatser och områden där många arbetsplatser finns samlade planerar kommunen cykelvägnätet i sammanhängande stråk som möjliggör och underlättar cykling till arbetsplatser. Även övergångar från närliggande landsbygd in till tätortsnära arbetsplatser finns med fördel med i planering.

Cykelvägar till kollektivtrafikknutpunkter

I Vårgårda kommun finns en enda kollektivtrafikknutpunkt enligt definition vilket är stationsområdet i centralorten Vårgårda. Det är av stor vikt att tillgängligheten är hög för cyklister och att det finns adekvat och säker cykelparkering i nära anslutning.

Det finns även anledning att i övriga kommunen tänka in koppling mellan cykel och kollektivtrafik där ett ökat cyklande kan ske till t ex busshållsplatser som relativt frekvent används. Det kan finnas anledning att överväga att bereda enkla cykelparkeringar och låsmöjligheter i anslutning till busshållsplatser.

Felande länkar

Med felande länkar menas i första hand sträckor som saknar cykelbana, främst inom tätorter, som gör att cykelvägnätet kan upplevas osammanhängande och otydligt. Cyklister ska på ett självklart och lätt sätt kunna ta sig genom tätorten till olika målpunkter genom att cykelbanor utgöra ett sammanhängande nätverk.

Det innebär också att sträckningar i cykelvägnätet där cykelstråk går i blandad eller korsande trafik ska utformas på ett sådant sätt att cyklisten är prioriterad och synliggörs.

I planering av nya områden för bosättning och industri är cykelmöjligheter en naturlig del av planering av infrastruktur och sammanhängande med övrigt cykelvägnät.

I arbetet med felande länkar ligger i förlängningen också en tanke om att vilja binda samman tätorter och andra målpunkter för rekreation och turism.

2.2 Prioritet TVÅ – Rekreation och Turism

Cykelleder inom kommunen

Kommunen ska synliggöra och marknadsföra befintliga cykelleder inom kommunen på ett tydligt och enhetligt sätt. Kommunen ska utarbeta användbara kartor och enhetlig skyltning för att synliggöra leder för turister, besökare och lokalbefolkning.

Ett särskilt spår för att marknadsföra sportturism (landsväg och MTB) kan utarbetas i dialog och samverkan med bl a Vårgårda cykelklubb och arrangörer för Horla Triathlon. Begrepp som Velofondo Vårgårda, UCI World Cup Women, Horla Triathlon och Vårgårda CK MTB kan med fördel användas.

Vårgårda kommun ser det som eftersträvansvärt att arbeta för tydliga cykelmöjligheter mellan kommunens tätorter och möjliggöra trafiksäker cykling i sammanhängande leder för rekreation och turism i kommunen.

Cykelmöjligheter längs huvudstråk

Nuvarande E20 kommer till stora delar att utnyttjas som väg för lokal trafik, långsamgående fordon och oskyddade trafikanter i de delar av kommunen motorväg dras i ny sträckning. Trafikverket har för avsikt att bygga cykelbanor längs båda sidor av den nya lokalvägen mellan Alingsås och Hjultorp vilket kommer möjliggöra trafiksäker cykling längs hela sträckan samt nya anslutningsmöjligheter.

Vårgårda kommun ställer sig positiv till att möjliggöra cykling på ett trafiksäkert sätt längs alla huvudvägar som går genom kommunen.

Västgötaleden

Västgötaleden är en led utmarkerad av Svenska Cykelsällskapet på totalt 1100 km som genom flera olika sträckor på befintliga vägar binder ihop städerna i Västergötland. Leden som är markerad med röda skyltar går igenom Vårgårda kommun och sammanbinder Alingsås, Vårgårda och Herrljunga tätorter längs, i huvudsak, mindre vägar.

Genom samverkan med Svenska Cykelsällskapet har Vårgårda kommun möjlighet att verka för att synliggöra befintlig led och på olika sätt synliggöra Vårgårda kommun längs den sträcka av leden som går genom kommunen. Marknadsföringstillfällen tillvaratas genom information och service som gynnar besöksnäringen i kommunen längs leden.

Kopplingar med kringliggande kommuner

Eftersträvansvärt är att märka ut cykelleder som sammankopplar tätorter i kommunen med andra kommuners tätorter. Cykelmöjligheter mellan Vårgårda och Alingsås kan nämnas men även mellan Östadkulle och Alingsås samt Vårgårda och Herrljunga.

Genom samverkan med kringliggande kommuner eftersträvar Vårgårda att sammankoppla cykelleder för rekreation i cykelnät som sträcker sig över kommungränser. Häri ligger tillika vinster i samverkan av marknadsföring gentemot besökare.

2.3 Trafiksäkerhet

För att säkerställa trafiksäkerhet för cyklister i kommunal planering av ny infrastruktur och åtgärder i befintlig infrastruktur ses cykling som ett prioriterat trafikslag.

Trafiksäkerhet, trygghet och tydlighet

Grundläggande åtgärder inkluderar skyltning och vägvisning som tydliggör sammanhängande cykelstråk.

Belysning ska anses tillräcklig för god sikt men också användas för att motverka otrygghet som kan upplevas från omgivning runt cykelvägar. Belysning ska användas strategiskt för att utmärka och förstärka cyklistens väg i korsningar och i blandad trafik.

Det är av vikt att cykelvägar planeras så att de inte upplevs som omvägar. Detta för att undvika att cykeltrafikanter väljer mindre trafiksäkra alternativ.

I tätort ska tydlig separering av fotgängare och cyklister på gång- och cykelvägar samt separering vid dubbelriktade flöden eftersträvas.

Cyklister ska inom tätort prioriteras i korsningar. Enhetlig och tydlig vägmarkering utarbetas på cykelvägar och cykelstråk så att dessa tydliggörs och cykling upplevs som ett eget trafikslag.

Drift och underhåll

Underhåll av vägkonstruktion, beläggning och vägmarkeringar är grundläggande för trafiksäkerhet liksom snöröjning, halkbekämpning och sopning/renhållning.

Kringliggande områden utefter cykelvägar ska tänkas in i underhåll för bästa möjliga sikt- och framkomlighet, trafiksäkerhet och trygghet.

Framkomlighet

Framkomlighet för flakcyklar, trehjuliga cyklar och cykelvagnar ges utrymme för i utformning av cykelvägar, korsningar och hinder. Detta för att inte exkludera ett trafiksäkert cyklande bland t ex äldre, personer med funktionshinder och barnfamiljer.

3 ETT ÖKAT CYKLANDE – BETEENDEPÅVERKANDE ÅTGÄRDER

Grundförutsättning för ett ökat cyklande är att det finns funktionell infrastruktur. Det är dock inte givet att infrastruktur används på ett tillfredsställande sätt bara för att den finns på plats.

Kommunförvaltningens roll gällande ökat cyklande är därför också att strategiskt och långsiktigt arbeta med värderingar och beteendepåverkande åtgärder för ökat nyttjande av befintlig infrastruktur samt att arbetet med att förstärka profilen Vårgårda som en cykelkommun.

Information och marknadsföring

Kommunförvaltningens roll är att vara samordnande i att informera och tydliggöra cykelmöjligheter. Marknadsföring riktas att nå såväl potentiella besökare utanför kommunen liksom egna kommuninvånare.

Tydliggöra cykelmöjligheter kan göras genom lättillgängliga cykelkartor och som tidigare nämnts genom tillfredsställande och enhetlig skyltning. Kommunen kan t ex arbeta med identitetsskapande av cykelsträckor för förstärka upplevelsen av sammanhang och kontinuerliga flöden.

Brukare ska ha kanaler att rapportera in fel och brister relaterat till cykling. Marknadsföring och information om cykelmöjligheter inom kommunen kan med fördel vara inslag i kommunens profilering på hemsida och i sociala medier. Åtgärder och nyheter på befintligt cykelvägnät lyfts informationsmässigt till allmänheten.

Kampanjer och nudging

Kommunförvaltningen tar hjälp av nätverk och kampanjer på regional och nationell nivå för ökad cykling.

Nudging är ett sätt att uttrycka hur kommunen på olika sätt kan påverka till ökad cykling utan att ta bort eller försämra andra valmöjligheter (en nudge kan översättas till *en knuff* på svenska). Att använda sig av beprövad erfarenhet och goda resultat från andra aktörer som varit lyckosamma i syfte ökad cykling ska eftersträvas.

Marknadsföring och information om cykelmöjligheter inom kommunen kan med fördel vara inslag på diverse events.

Service och Parkering

Kommunen verkar för att tillgängliggöra service till cyklister med cykelpumpar, laddningsmöjlighet för elcyklar och enklare cykelservice i tätort.

Modern och tillgänglig cykelparkering på strategiska punkter i tätort kan utvecklas. Bra cykelparkering vid brytpunkter för kollektivtrafik kan medföra att cykel i kombination med kollektivtrafik blir ett alternativ till bil vid arbetspendling.

Kommunen som en av kommunens största arbetsgivare kan med fördel föregå som gott exempel men också aktivt påverka privata arbetsgivare tillse att det finns attraktiv cykelparkering vid arbetsplatser. Tillgång till dusch och ombyte på arbetsplatser kan även bidra till ökat cyklande.

4 SAMVERKAN

I syfte att bygga ut cykelvägnätet i kommunen och verka för ett ökat och säkert cyklande samverkar kommunförvaltningen på ett kreativt, strategiskt och inkluderande sätt både med regionala, nationella och andra kommunala aktörer.

Privata företag, ideella föreningar, byalag, samfälligheter och medborgare i allmänhet kan enskilt och tillsammans med kommunen vara vitala aktörer för en effektiv utbyggnad av kommunens cykelvägnät. Gemensamma intressen ska eftersträvas att uppnås genom långsiktigt och respektfullt samverkan mellan aktörer. Detta är av särskilt vikt i fråga om markanvändningsplaneringen.

Kommunen tillvaratar möjligheten på regional och statlig nivå för ansökan om medel till utbyggnad och beteendepåverkande åtgärder för ett ökat antal cyklister och cykelresor.

5 NYCKELTAL

Syftet med denna strategi följs upp med mätbara och relevanta nyckeltal i t ex kommunens årsredovisning.

Förvaltningen sammanställa årligen utförda åtgärder kring arbetet för ökad och säker cykling. Lämpliga indikatorer tas fram för att följa upp arbetet och dess resultat.

Uppföljning av cykelåtgärder beskrivs i Strategi för ökad cykling i Västra Götalands regionen som ett utvecklingsområde. Den lokala uppföljningen ska när det är lämpligt anpassas och kompletteras utifrån regionala eller nationella uppföljningar.

6 GENOMFÖRANDE

För att kunna utföra denna strategi behövs budgetmässiga resurser för investering och drift med kontinuerlig satsning från år till år men även öppning för större projekt och att kunna tillvarata möjligheter som ges inom ramen för denna strategi.

En kommunal handlingsplan ska arbetas fram för antagande i kommunstyrelsen som omsätter cykelstrategin i handling med relevanta tidsramar. Detta gäller både hur kommunen arbetar med infrastruktur och hur kommunen arbetar med beteendepåverkande åtgärder.

Bilagor

Bilaga 1: Sammanhållen bebyggelse i relation till skolor i Vårgårda kommun