

Vår ref: Egzon Kelmendi

Trafikutredare

Datum: 2024-10-09

Dnr: KS/2024:392

Cykelprogram

Styrdokument

Handlingstyp: Program

Diarienummer: KS/2024:392

Beslutas av: Kommunfullmäktige

Fastställsedatum: 2024-12-12

Dokumentansvarig: Samhällssektionen

Revideras: Minst vart fjärde år

Följs upp av: Samhällsutveckling

Tidigare versioner: KS/2019:185

Giltigt tom: 2028-12-12

Alla beslut som rör barn ska vara barnrättsbaserade i enlighet med barnkonventionen. Beslut ska alltid föregås av prövning av barnets bästa och i större frågor samt vid beslut som kan ha negativ inverkan på barnet/barnen, ska föregås av en barnkonsekvensanalys.

Innehåll

1. Bakgrund	4
1.1 Inledning.....	4
1.2 Syfte	4
1.3 Varför cykling?	4
1.4 Strategisk plan för ökad cykling i Västra Götaland.....	5
2. Cykelprogram.....	6
2.1 Målsättningar	6
2.3 Riktlinjer och rekommendationer	6
2.4 Cykelstråk.....	12
2.5 Steg 1 och 2 åtgärder	13
2.6 Prioriterade utredningar om cykelutbyggnader uppdelat på kommunalt och statligt vägnät.....	13
3. Uppföljning	18

1. Bakgrund

1.1 Inledning

Tranemo kommuns nya cykelprogram är en satsning som inte bara främjar hållbarhet och hälsa, utan också skapar en mer levande och cykelvänlig kommun. Genom cykelprogrammet strävar vi efter att göra cykling mer attraktivt och ett mer praktiskt alternativ för alla.

Tranemo kommun har en ambition om en befolkningsökning vilket kan påverka infrastrukturen. Det är därför viktigt med ett hållbart val av transportalternativ i kommunen som inte bidrar till ökad trängsel och utsläpp.

Cykelprogrammet kommer med en mängd olika initiativ och resurser för att uppmuntra invånare att välja cykel som sitt främsta transportmedel. Från att förbättra cykelvägnätet och skapa säkra parkeringsplatser till att sträva efter att göra cykling så enkelt som möjligt för alla.

1.2 Syfte

Kommunens färdriktning är att bli en cykelvänlig kommun.

Cykelprogrammet syftar till att skapa förutsättningar för att förbättra framkomlighet och skapa trygga förhållanden för cyklister i Tranemo kommun.

Cykelprogrammet är ett underlag för Samhällssektionens prioriteringar och åtgärder inom cykelinfrastrukturen. Programmet kan också användas av andra sektioner i planeringen av cykelinfrastruktur.

Cykelprogrammet ska fungera som ett beslutsunderlag för kommande investeringar och satsningar på cykelinfrastruktur i Tranemo kommun.

1.3 Varför cykling?

Klimatpåverkan

Cykling är ett miljövänligare transportalternativ eftersom cykel inte släpper ut koldioxid eller andra föroreningar.

Folkhälsa

Cykling är ett hälsofrämjande alternativ utifrån motion och frisk luft men även ett sätt för att koppla av och minska stress i vardagen.

Jämställdhet och ekonomiskt hållbart

Genom att skapa cykelvägar och infrastruktur som är säkra, skapar även Tranemo kommun en tryggare miljö för alla cyklister vilket uppmuntrar fler människor till att välja cykeln som sitt främsta transportmedel.

Cykling är ett billigt och tillgängligt transportalternativ för alla, oavsett kön eller socioekonomisk bakgrund. Därför främjar cykling även jämställdhet.

1.4 Strategisk plan för ökad cykling i Västra Götaland

Den strategiska planen för ökad cykling i Västra Götaland antogs 2024. Planen syftar till att främja cykling som ett viktigt transportmedel i regionen.

Planen prioriterar säkerhet, tillgänglighet och hållbarhet och framhäver cykelns roll för miljö, hälsa och samhällsutveckling. En central del av planen är att integrera cykling med kollektivtrafiken för att öka tillgängligheten och främja hållbara resor på längre avstånd, så kallade kombinationsresor.

Ett av målen med planen är att ersätta korta bilresor med cykel, vilket har positiva effekter på både folkhälsan och miljön. En grundläggande förutsättning är en välutvecklad cykelinfrastruktur.

Planen bygger på samarbete mellan olika aktörer som Västra Götalandsregionen, kommuner, Trafikverket och Västtrafik för att realisera potentialer i planen.

2. Cykelprogram

2.1 Målsättningar

Tranemo kommun har som målsättning att kommunen ska utvecklas på ett långsiktigt hållbart sätt för människor och miljö. Genom att kommunen ökar cykeltrafiken tillsammans med att göra cykling mer attraktiv med minsta möjliga miljöpåverkan, bidragande till motion och folkhälsa och lämplig för vardags- och fritidsresor.

- GC-Infrastrukturen i kommunen ska öka
- Våra tätorter ska ha sammanhängande cykelstråk som förbinder viktiga målpunkter.
- Antalet cyklister i kommunen ska öka.
- Andelen barn som cyklar till skolan ska öka.
- Antalet cykelturister ska öka.
- Tranemo kommun ska vara en cykelvänlig arbetsplats.

2.3 Riktlinjer och rekommendationer

Cykelprogrammets målsättningar nås genom följande riktlinjer och tillämpningar. Programmet föreslår också ett antal utredningar som krävs innan en mer detaljerad handlingsplan kan tas fram.

2.3.1 Trafiksäkerhet

Riktlinjer

Trafiksäkerhet påverkas av många olika faktorer. Den faktor som kanske är den mest avgörande är bilarnas hastighet. Vid 30 km/h är risken för att en oskyddad trafikant ska dödas vid en kollision liten, medan risken är mycket hög vid 50 km/h. Enligt hastighetsöversynen *Hastighetsplanen Tranemo kommun* från 2011 förekommer endast 30, 40, 50 och 60 km/h respektive gångfart i hastighetsbegränsningen inom tätbebyggt område. Resultatet av hastighetsöversynen visade att rekommendera 40 km/h på de övergripande huvudvägnäten och vägar i industriområden och 30 km/h föreslås i bostadsområden.

Antal fordon och hastigheten på fordonen som trafikerar gatan och gatans utformning påverkar trafiksäkerheten. En friliggande gång- och cykelväg har en högre säkerhetsnivå för de oskyddade trafikanterna. Extra hög säkerhet behövs på skolvägar i form av tydliga cykelstråk. De farligaste platserna för cyklister är där bilvägar korsar GC-väg eller cykelstråk. För att en cykelöverfart eller ett cykelstråk ska vara säkert krävs att cykelöverfarter säkras genom exempelvis tydliga anvisningar och/eller hastighetsbegränsning för fordon på vägen. Farliga korsningar påverkar också framkomligheten negativt.

Rekommendationer Trafiksäkerhet

Säkerhetsåtgärder bör vidtas för ett flertal gator och vägar där cykelstråk och GC-väg korsar gata/väg. Tranemo kommun uppmärksammar ett behov av att se över farliga överfarter och anpassa dem till de förhållanden som finns just på den specifika platsen beroende på hastighet, trafikmängd etc. Olika trafiksäkerhetsåtgärder behövs beroende på trafikmiljön så som skyltning, avspärrning mm. Kommunen bör även undersöka om det finns ett behov av att avlägsna farliga hinder på och nära gång- och cykelvägar så som betongsuggor, fasta grindar och stenblock som kan utgöra fara för cyklister. Dessa hinder kan ibland vara svåra att upptäcka i tid, speciellt i mörker, och de bör därför tas bort.

Där det finns behov av fysiska hinder mot fordonstrafik ska exempelvis eftergivliga grindar utrustade med reflexer användas, eftersom dessa inte är lika farliga för cyklister. Generellt är asfalt det bästa ytskiktet på gång- och cykelvägar, men för rekreativ cykling/sommarcykling räcker det med cykelvägar som har ett slitlager med grus.

2.3.2 Underhåll

Riktlinjer

En god vägyta minskar risken för omkullkörning och ökar cykelkomforten. GC-vägar används även för rullskidåkning, inlinesåkning, rullstols- och barnvagnskörning etc.

I den cykelsatsning som Tranemo kommun gör, är ett bra underhåll av största vikt. Att uppmana invånare att cykla samt marknadsföra kommunen till cykelturister kräver att kommunens GC-vägar håller en bra standard. Då cykelbanor ofta har en intressant flora och insektsliv kan skötseln utformas så att dess värden utvecklas och ökar genom slätter vid rätt tidpunkt.

Rekommendationer underhåll

Underhållet på kommunens GC-vägar klassificeras olika beroende på användning. Pendelstråk kräver högre underhåll, andra vägar som är avsedda för sommarbruk i första hand, kräver ett mycket lägre underhåll. Underhållet delas därför upp i tre klasser:

A) Högt underhåll - Högt underhåll ska ske på GC-vägar med asfaltbeläggning och med hög andel pendeltrafik till skola och arbete. I huvudsak gäller det uppmärkta cykelstråk i tätort. Vilka GC-vägar som ska vara klass A kommer att utredas. Radarmätare kommer att mäta cykeltrafiken för att säkerställa vilka GC-vägar det handlar om. GC-vägar ska sopas höst och vår. De ska plogas rena från snö enligt Tranemo kommuns *regler för startkriterier och prioriteringar för vinterväghållning*. De ska omfattas av tillsyn eller rapportering, det vill säga, ligger det glas, grenar, skräp eller försvåras framkomligheten av annan orsak bör det åtgärdas inom snarast möjligt.

B) Medelhögt underhåll - Gäller på GC-väg med asfaltbeläggning inom tätort eller utanför tätorter. De kan utgöra en del av ett cykelstråk, men har inte den belastningen som klass A har. Dessa stråk används kanske mest av fritidscyklister och turister. Även klass B måste utredas närmare. GC-vägar ska sopas höst och vår. De ska plogas rena enligt Tranemo kommuns *regler för startkriterier och prioriteringar för vinterväghållning*. De ska omfattas av tillsyn eller rapportering, det vill säga, ligger det grenar, skräp eller försvåras framkomligheten av annan orsak ska det åtgärdas. Glas är dock prioriterat och insats ska ske snabbt.

C) Lågt underhåll - Gäller på GC-väg med grusbeläggning, s.k. sommarcykelväg, företrädesvis utanför tätort eller mellan vissa tätorter. Dessa stråk kommer troligen i huvudsak användas av fritidscyklister samt turister under sommarhalvåret. Sommar-cykelvägar ska underhållas en gång under våren eller vid behov, det vill säga gruspåfyllning etc. De plogas inte under vintern och omfattas inte av tillsyn, men försvåras framkomligheten bör det åtgärdas inom en rimlig tid.

2.3.3 Vägvisning

Riktlinjer

En viktig insats är skyltning av gång- och cykelvägnätet. Skyltningen ska vara enhetlig för hela kommunens cykelstråk och för GC-väg utmed kommunens och Trafikverkets vägnät.

Vägvisningen ska visa vägen till en viss destination, men bör också ge information om hur långt det är att gå eller cykla till en viss plats. Bra vägvisning binder samman kommunens cykelstråk som kan bestå av cykelbanor, lågtrafikerade gator, fritidsvägar etc. Ur trafiksäkerhetssynpunkt har cykelvägvisningen stor betydelse för att leda cyklister från gator och vägar till säkrare stråk.

Skyltning och vägvisning underlättar framkomligheten för gående och cyklister vilket marknadsför cykeln som trafikslag och kan på så sätt bidra till att fler väljer cykeln som färdmedel. Vägvisningen bör utformas så att den är läsbar, trafiksäker samt synlig.

Rekommendationer

Vägvisning ska ske mellan orter samt större besöksmål utanför samhällen, exempelvis Kroksjön och Hagatorpet. Vägvisningsskyltar ska kompletteras med informationsskyltar vid infarterna till samhällena. De ska upplysa om ortens affärer, matställen, övernattnings mm.

2.3.4 Cykelparkering

Riktlinjer

Cykelparkering ska finnas vid resecentra, skolor, arbetsplatser, flerbostadshus, idrottsplatser, busshållplatser, affärer, serviceanläggningar samt vid andra välbesökta platser. Välplacerade och underhållna cykelparkeringar är en viktig del av infrastrukturen för cykel. Cykelparkeringar i anslutning till tågstation och busshållplatser kan främja resor med kollektivtrafiken. Cykelparkeringar behöver förbättras på många platser i kommunen, både vad det gäller antal platser (cykelställ), utformning samt underhåll. Utformning av cykelparkeringar samt rekommenderat antal platser ska redovisas i parkeringsnormen som sedan ska användas i detaljplanarbetet och vid bygglov. Cykelparkeringar ska vara lättillgängliga och ligga så nära målet som möjligt vilket bidrar till att öka cykelns status, ger positiva signaler och cykeln står säkert och väderskyddat.

Cykelparkeringen ska vara utformad så att cykeln enkelt kan låsas fast i ramen, vilket minskar stöldrisken.

Rekommendationer Cykelparkering

Anvisningar för cykelparkering ska finnas med i kommunens detaljplanarbete. Parkeringsnorm för cykel ska finnas med i parkeringsnormen för kommunen. Det är viktigt att behovet av cykelparkeringar tillgodoses vid bostäder, affärer, samlingslokaler, resecentra etc. Cykelparkering bör förses med tak och låsbar ram vid resecentra: Långhem, Limmared och Tranemo. Även cykelboxar bör prövas vid resecentra. Cykelboxen gör det möjligt att låsa in en dyrare cykel och ökar tryggheten att lämna cykeln. En bra service innebär också att det finns cykelpump tillgänglig. Vid övriga verksamheter samt vid bostäder räcker det med ett ställ där ramen kan låsas fast. För att det ska upplevas tryggt att använda cykelparkeringen ska den ligga synligt och den får gärna vara upplyst samt ligga nära målet. Cykelparkeringar ska ordnas så att framkomligheten för funktionshindrade och gående inte hindras.

2.3.5 Cykelturism och rekreationscykling

Riktlinjer

Naturvårdsverket har bedömt att cykelturism är ett område som har stora utvecklingsmöjligheter i Sverige. Tranemos grannkommun, Ulricehamn, har haft en ökad efterfrågan på cykelpaket. I Sverige är cykelturism ett förhållandevis utvecklat område. Det utbud av cykelpaket som erbjuds i Sverige är till övervägande del riktat mot hemmamarknaden.

Svenskt cykelturismutbud internationellt är litet. Det som krävs för en lyckad cykelturismsatsning är bra leder, cykelvägvisning med avståndsmärkning, boende i olika prisklasser, bra transporter till och inom destinationen, måltidsupplevelser, kompletterande aktiviteter, bra service och väl utformad information. Även fritidscyklister behöver en viss form av service så som kartor, möjlighet att stanna och äta samt trevliga rastplatser. Utflyktsmål som inte kan nås via GC-väg eller cykelstråk kan ändå utpekas eftersom de kan vara trevliga avbrott under en längre cykeltur. Det bör då framgå vilken typ av väg man cyklar på så att besökaren är beredd på vissa omständigheter som varierande underlag (grus) eller lastbilstrafik till exempel.

Rekommendationer cykelturism och rekreationscykling

Framtidens turist spås ställa allt högre anspråk på sitt besök, vilket ställer ökade krav på kommunen gällande underhåll av cykelvägar och belysning, men också möjligheten att via Internet kunna boka sitt besök i förväg, gärna i form av cykelpaket innehållande boende, mat samt andra aktiviteter. Även möjlighet att reparera egen cykel och hyra cykel är en service man som besökare vill ha.

Ett krafttag kring infrastrukturen gällande möjligheten att som besökare kunna resa med kollektivtrafik till kommunen (och kunna medföra cykel) är ett måste för att få fler turister att besöka kommunen. Utöver kommunens egna cykelvägar finns andra cykelstråk som, genom samarbete med grannkommunerna, kan och bör utvecklas ytterligare i ett led för att öka cykelturismen. Kommunen bör också satsa på s.k. sommarcykelvägar, GC-väg med grusbeläggning, mellan orter. Dessa behöver inget vinterunderhåll, är relativt billiga att iordningställa och de kan nyttjas både av boende och av besökare. Man bör dock observera att anläggning av nya cykelvägar kan lokalt ha negativ inverkan på naturmiljön om de anläggs på ex. hagmarker. I områden med höga natur- och kulturvärden ska cykelbanor samt rastplatser beläggas med naturgrus. Möjligheten att knyta samman Långhem-Hofsnäs-Oxabanan-Månstad ses som ett prioriterat nytt turistcykelstråk.

2.3.6 Cykel och kollektivtrafik

Riktlinjer

Tranemo kommun är en glest bebyggd kommun. Därför måste arbetet med att driva cykelfrågorna i Tranemo kommun genomföras tillsammans med kollektivtrafikplaneringen. Genom att uppföra ett antal "resecentra" med bra cykelparkering pekar man ut möjligheten att kombinera cykel och kollektivtrafik. Ett resecentrum innebär en fysisk sammankoppling av olika trafikslag. Färdmedlen kan vara taxi, bil, buss och cykel. Hela resekedjan måste kunna representeras. Ett resecentrum har ofta ett stort utbud av service till resenären så som väderskydd, belysning, cykel- och bilparkering, tidtabellsinformation och övrig information.

Rekommendationer cykel och kollektivtrafik

Viktiga resecentra är lokaliserade till Limmared, Tranemo samt utmed 27:an utanför Långhem. Kommunen bör arbeta för en tätare kollektivtrafik samt kreativa lösningar för att skapa bättre kollektivtrafik.

När man planerar nya GC-vägar alternativt cykelstråk, bör man ha i åtanke att de ska knyta an till nya resecentra enligt ovan. Inte minst för cykelturister, men också för pendlare är det en fördel om cykel kan medföras på tåg.

2.4 Cykelstråk

För att skapa säkra, trygga och snabba cykelvägar behöver GC-vägar kompletteras med cykelstråk. Cykelstråk är en sträcka som kommer att rekommenderas till cyklister. Den ska utformas med bra vägvisning och säkra cykelöverfarter. Framförallt är det barn och arbetspendlare som kan använda dessa för att ta sig fram tryggt och snabbt. Alternativa vägar ska inte vara lika attraktiva.

Stråken kommer att utgå från bostadsområden till olika servicefunktioner i samhället så som skola, idrottshall etc. Dessa stråk kan följa vanlig GC-väg, men också lågtrafikerad gata eller väg. För att stråken ska bli säkra ska trafiksäkerhetshöjande åtgärder vidtas, t.ex. tydliga varningsskyltar, markering i gatan, avspärningar o.d. att användas.

Cykelstråk finns i Tranemo, Dalstorp, Grimsås, Limmared, Nittorp och Länghem.

Orter som inte har stråk eller förslag på stråk som finns med i cykelstråksutredningen: Ambjörnarp, Ljungsarp, Månstad, Uddebo, Sjötofta

2.5 Steg 1 och 2 åtgärder

Ett bra och tryggt infrastrukturnät för cykling är en förutsättning för att andelen cykeltrafik ska öka. Fyrstegsprincipen är ett arbetssätt inom Trafikverket för att bidra till en hållbar samhällsutveckling. Det innebär att stegvis pröva åtgärder för att förbättra infrastrukturnätet.

De fyra stegen är, 1. Tänk om – 2. Optimera – 3. Bygg om – 4. Bygg nytt.

Åtgärder inom steg 1 och 2 enligt fyrstegsprincipen är nödvändiga och kompletterande för att göra cykling mer attraktiv och därmed öka andel cyklister inom kommunen.

Åtgärdsområde	Typ av åtgärd
Kampanjer	Cykelinspiration till elever
	Cykelhändelser, prova på cykling
	Cykelträningsprogram
	Mobility management
Information	Cykelbarometer
Service	Cykelpump
	Enklare cykelservice
	System för låncykelsystem
	System för lådelcyklar
Råd till arbetsplatser	Dusch och omklädningsrum

2.6 Prioriterade utredningar om cykelutbyggnader uppdelat på kommunalt och statligt vägnät.

Här presenteras de mest prioriterade utredningar om utbyggnadsprojekten som har identifierats enligt cykelprogrammets målsättningar. Utbyggnadsprojekten är uppdelade på kommunalt och statligt vägnät. En utredning om utbyggnadsprojekt ska ge en preliminär kostnads kalkyl, tidsuppfattning och om det är möjligt att bygga.

2.6.1 Utredning om utbyggnad kommunala vägnätet

- Länghem: Aspvägen ca. 250 m.



Motivering: Föreslagen GC-väg är en skolväg och den skulle separera fotgängare och cyklister från biltrafiken.

- Tranemo: Hestravägen ca. 540 m.



Motivering: Föreslagen GC-väg är en skolväg och den skulle separera fotgängare och cyklister från biltrafiken.

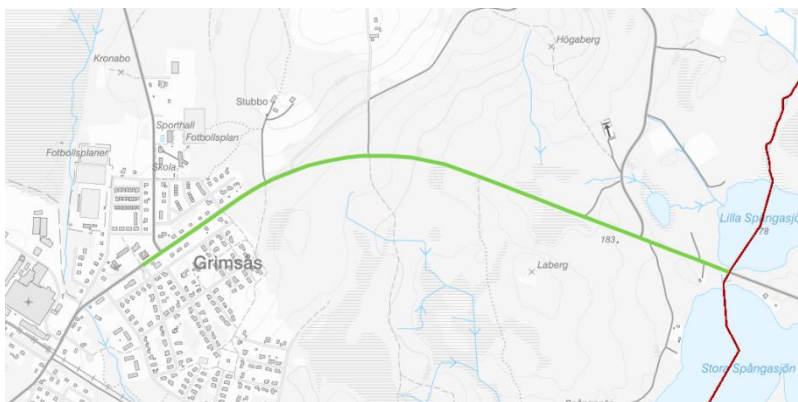
- Tranemo: Mossebogatan ca. 500 m.



Motivering: GC-väg kopplar samman målpunkter som Kroksjön och vårdcentral/affär.

2.6.2 Utredning om utbyggnad statligt vägnät

- Grimsås: Fridhemsgatan – kommungräns mot Hestra ca. 2300 m.



- Ljungsarp: Utmed länsväg 156 ca. 200 m.



Motivering: En felande länk som kopplar samman cykelbanan utmed länsväg 156.

- Långhem: Kryddvägen – Tingarör ca. 2100 m



Motivering: Bygga en GC-väg som separerar fotgängare och cyklister från biltrafiken på en väg med en hög hastighetsbegränsning. GC-vägen binder busshållplatserna utmed Rv27 och Långhem.

- Limmared: Muntebovägen ca. 115 m



Motivering: En felande länk som kopplar samman cykelbanan.

- Tranemo: Åkerivägen-Källsvedjegatan ca. 700 m



Motivering: Skapa en GC-väg som kopplar samman det nya industriområdet med centralorten.

3. Uppföljning

Cykelprogrammets målsättningar ska följas upp löpande bland annat ska cykeltrafikmätningar genomföras. 2028 ska en delredovisning av uppnått resultat ske.