

# Cykelplan

Antagandehandling

Dnr PLAN.2015.23

Upprättad 2018-06-11

Sektor samhällsbyggnad



**Beställare:**

Kommunstyrelsen gav 2015-08-17, § 135/15, sektor samhällsbyggnad i uppdrag att ta fram en Cykelstrategi, inklusive Cykelplan och åtgärdsplaner.

**Medverkande***Styrgrupp:*

Kommunstyrelsen

*Projektgrupp:*

Birgit Bjelkengren, SSB (projektledare)

Peter Svensson, SSB

Anna Möller, SSB

Daniel Lindh, SSB

Handlingen är framtagen av sektor samhällsbyggnads planenhet, i samarbete med enheten gata, natur. Kommunikation och utbyte av information har skett kontinuerligt med kommunens övriga berörda sektorer och enheter.

## INNEHÅLL

|  |           |   |           |
|--|-----------|---|-----------|
| <b>INLEDNING .....</b>                           | <b>5</b>  | <b>GENOMFÖRANDE .....</b>                               | <b>19</b> |
| <b>Upplägg .....</b>                             | <b>5</b>  | <b>Upplägg .....</b>                                    | <b>19</b> |
| <b>Avgränsningar .....</b>                       | <b>5</b>  | <b>Prioritering .....</b>                               | <b>19</b> |
| <b>Kommunens cykelstrategi .....</b>             | <b>5</b>  | <i>Sammanhängande cykelnät.....</i>                     | <i>19</i> |
| <b>Definitioner .....</b>                        | <b>5</b>  | <i>Minst ett prioriterat stråk.....</i>                 | <i>19</i> |
| <b>PLANERINGSPRINCIPER.....</b>                  | <b>6</b>  | <i>Prioritera arbetspendling med cykel .....</i>        | <i>19</i> |
| <b>Mobility management .....</b>                 | <b>6</b>  | <i>Prioritera cykelvägar till och från skolor .....</i> | <i>19</i> |
| <b>Information/marknadsföring .....</b>          | <b>6</b>  | <b>Kommunen som helhet.....</b>                         | <b>21</b> |
| <i>Tillställningar och tester.....</i>           | <i>6</i>  | <i>Olika väghållare.....</i>                            | <i>21</i> |
| <b>Cykelinfrastruktur .....</b>                  | <b>7</b>  | <i>De olika kommundelarna .....</i>                     | <i>23</i> |
| <i>Cykelnätets uppbyggnad.....</i>               | <i>7</i>  | <b>Kommundel Skövde .....</b>                           | <b>29</b> |
| <i>Hierarki och utformning .....</i>             | <i>9</i>  | <i>Områdesindelning .....</i>                           | <i>29</i> |
| <b>Cykelparkering .....</b>                      | <b>11</b> | <i>Arbets sätt .....</i>                                | <i>29</i> |
| <b>Tillfällig omledning av cykeltrafik .....</b> | <b>12</b> | <i>Prioritering .....</i>                               | <i>29</i> |
| <b>Skyltning .....</b>                           | <b>12</b> | <i>Huvudcykelnät .....</i>                              | <i>31</i> |
| <i>Bruksvisning.....</i>                         | <i>12</i> | <b>UPPFÖLJNING AV CYKELPLANEN .....</b>                 | <b>32</b> |
| <i>Vägvisning .....</i>                          | <i>12</i> | <b>Kontroll .....</b>                                   | <b>32</b> |
| <b>Belysning .....</b>                           | <b>13</b> | <i>Mätningar.....</i>                                   | <i>32</i> |
| <b>Korsningar .....</b>                          | <b>13</b> | <i>Undersökningar .....</i>                             | <i>32</i> |
| <i>Cykelöverfart.....</i>                        | <i>13</i> | <i>Redovisning .....</i>                                | <i>32</i> |
| <i>Cykelpassage .....</i>                        | <i>14</i> | <i>Cykelbokslut.....</i>                                | <i>32</i> |
| <i>Övergångsställe .....</i>                     | <i>14</i> | <i>Löpande redovisning gentemot invånare .....</i>      | <i>33</i> |
| <i>Trafiksignaler .....</i>                      | <i>14</i> | <b>LITTERATURFÖRTECKNING .....</b>                      | <b>35</b> |
| <b>Cykel och kollektivtrafik.....</b>            | <b>14</b> |   |           |
| <b>Drift och underhåll.....</b>                  | <b>14</b> |   |           |
| <i>Underlag.....</i>                             | <i>15</i> |   |           |
| <i>Närområde .....</i>                           | <i>15</i> |   |           |
| <b>Vinterväghållning .....</b>                   | <b>15</b> |   |           |
| <b>Låne- och hyrcyklar.....</b>                  | <b>16</b> |   |           |



## INLEDNING

### Upplägg

**Cykelplanen** är en del i Skövde kommuns **Cykelstrategi**, tillsammans med de **åtgärdsplaner** som tas fram. Dessa delar utgör tillsammans kommunens cykelplanering och är en del av Skövde kommuns trafikplanering.

Cykelplanen redogör för de övergripande strukturerna i cykelnätet och vilka planeringsprinciper vi ska följa i det fortsatta arbetet. Det inkluderar vilka stråk som ska ingå i huvudnätet för cykel, vilket eller vilka stråk som ska utvecklas till prioriterade stråk och vilka geografiska indelningar som ska användas i arbetet med åtgärdsplaner.

Åtgärdsplaner kommer sedan att fokusera på olika delar i kommunen på mer detaljerad nivå, för att materialet ska vara aktuellt när det fysiska arbetet görs. Det innebär att många inventeringar och analyser kommer att göras i samband med åtgärdsplanerna.

### Avgränsningar

Hela kommunens geografiska yta omfattas av cykelplanen och cykel ska vara ett attraktivt och säkert alternativ för resande i alla delar av kommunen.

Kommunen delas upp i delområden och vi kommer att arbeta med de olika delarna av kommunen i olika steg. Centralorten Skövde är det område där flest människor finns och flest resor genomförs, området har därför en stor komplexitet. Områdena blir fler och mindre här och vi kommer att ta fram åtgärdsplaner för varje delområde i Skövde stad.

### Kommunens cykelstrategi

*I Skövde cyklar vi*

Skövde kommuns Cykelstrategi fastslår fyra övergripande strategier, med målet att öka andelen cyklister och få fler att cykla mer. Dessa strategier ska genomsyra kommunens

trafik- och samhällsplanering. De fyra strategierna är:

1. *Eftersträva ett sammanhängande cykelnät*
2. *Ta fram minst ett prioriterat cykelstråk*
3. *Prioritera arbetspendling med cykel*
4. *Prioritera cykelvägar till och från skolor*



Utöver det fastslår Cykelstrategin även ett arbetssätt; mobility management. Mobility management är ett koncept för att främja hållbara transporter genom att förändra beteenden och attityder. Det hänger alltså ihop med trafiksystemet i stort och är inte enbart kopplat till cyklingen. I arbetet med cykling och attitydförändringar är det viktigt att Skövde kommun föregår med gott exempel. Det gäller både som arbetsgivare och i de fall kommunens verksamhet står som målpunkt för våra invånare och besökare.

### Definitioner

#### Cykelväg

I Cykelplanen används termen cykelväg för både cykelbana och cykelväg, oberoende av om den är kombinerad för gång- och cykeltrafik eller trafikslagen är åtskilda.

*I de fall då förekomsten av gående påverkar innehållet i planen kommer dock gångbana och cykelvägar skiljas från kombinerade vägar för gång- och cykeltrafik. Detta gäller exempelvis avsnittet kring hierarki.*

## PLANERINGSPRINCIPER

### Mobility management

I många fall är det bekvämlighet och vanor som gör att människor väljer bilen när de ska någonstans. En omställning till mer hållbara transporter kräver därför satsningar på information och beteendepåverkan. Det handlar inte bara om att göra det enkelt och attraktivt att välja exempelvis cykel eller kollektivtrafik i vardagen, människor behöver göra medvetna val.

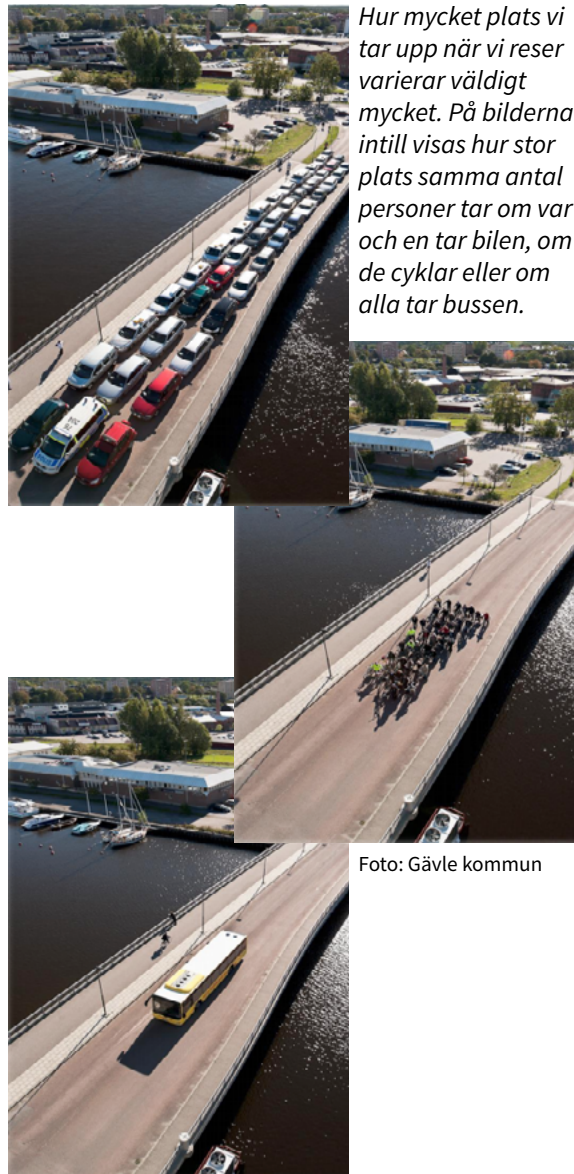
Här kan kommunen inte göra allt arbete själva, samarbeten måste skapas med andra aktörer som verkar i och kring kommunen. Information och uppmuntran, till ett mer hållbart och hälsosamt resande, behöver komma från flera håll. Det handlar om aktörer som arbetsgivare, skolor, arrangörer av fritidsaktiviteter och inte minst från handeln och näringslivet i stort.

Skövde kommun som organisation och arbetsgivare ska vara ett föredöme och visa vägen. Genom att pröva olika metoder och utvärdera dessa kan vi dessutom informera om våra erfarenheter i samarbetet med övriga aktörer. Det kan handla om exempelvis olika typer av cyklar, parkeringsmöjligheter eller servicefunktioner.

### Information/marknadsföring

En stor del i utvecklingen av cykling i Skövde kommun handlar om marknadsföring, vilken information som når invånarna och på vilket sätt. Den fysiska miljön ska i sitt utförande kommunicera vilka prioriteringar som gäller i trafiken. Trafikstrategin säger att kollektivtrafik tillsammans med gång- och cykeltrafik ska prioriteras före biltrafik när det är ont om plats.

Den sektorsgemensamma kommunikationsplanen ska ligga till grund för informations-spridningen. Bra saker behöver uppmärksammas och lyftas fram och idéer testas och utvärderas med hjälp av de som rör sig i de olika områdena.



*Hur mycket plats vi tar upp när vi reser varierar väldigt mycket. På bilderna intill visas hur stor plats samma antal personer tar om var och en tar bilen, om de cyklar eller om alla tar bussen.*

Foto: Gävle kommun

### Tillställningar och tester

Vid större förändringar kan det i vissa fall vara fördelaktigt att genomföra ett test innan beslut fattas om en permanent satsning. Dessa tester bör i viss utsträckning kunna samköras med andra arrangemang; exempelvis matfestivalen, lokala marknader, eller evenemang kopplade till kultur och idrott. Testet bör lanseras under tillställningen och sedan gälla en tid efter, med möjligheter att lämna synpunkter på förändringen under och en tid efter testet.

## Cykelinfrastruktur

### Cykelnätets uppbyggnad

Cykelnätet ska utformas efter cyklisternas behov. Det innebär att cykelvägar inte bör göra omvägar för att leda förbi bilvägar och andra hinder. Det är fastställt i Skövde kommuns Trafikstrategi att *om konkurrens om utrymmet uppstår ska kollektivtrafik, gång och cykel prioriteras före privatbilismen*. Det innebär att delar av infrastrukturnätet kan behöva utformas så det gynnar cyklisterna, även om det innebär att bilens intressen får stå tillbaka. Då prioriteringar av utrymme behöver göras mellan kollektiv-, gång- och cykeltrafik får detta avgöras från fall till fall.

Generellt gäller att separerade dubbelriktade cykelvägar bör vara minst 2,25 meter breda, vid höga flöden minst 3 meter. 3 meter gäller även för kombinerade gång- och cykelvägar, vid höga flöden landar det på minst 4 meter.

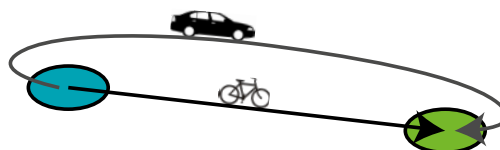
Cykelnätet bygger på kommunens och tätorternas olika större målpunkter, i första hand arbetsplatser och skolor. Målpunkterna samlar många människor, ofta samtidigt. Det innebär att målpunkterna behöver vara anslutna till cykelvägar med större kapacitet. Då människor sprids ut i sina respektive bostäder och områden används det finmaskigare nätet. Stadsdelarna behöver dock vara anslutna till någon del av huvudcykelnätet.

Grundprincipen är att göra det så enkelt, säkert och bekvämt som möjligt att cykla. Det innebär att vi ska:

- undvika onödiga backar
- undvika höga kantstenar
- undvika tvära kurvor
- utreda behov av separering G/C
- undvika sidbyten
- ha tydliga prioriteringar
- skylta på ett tydligt sätt

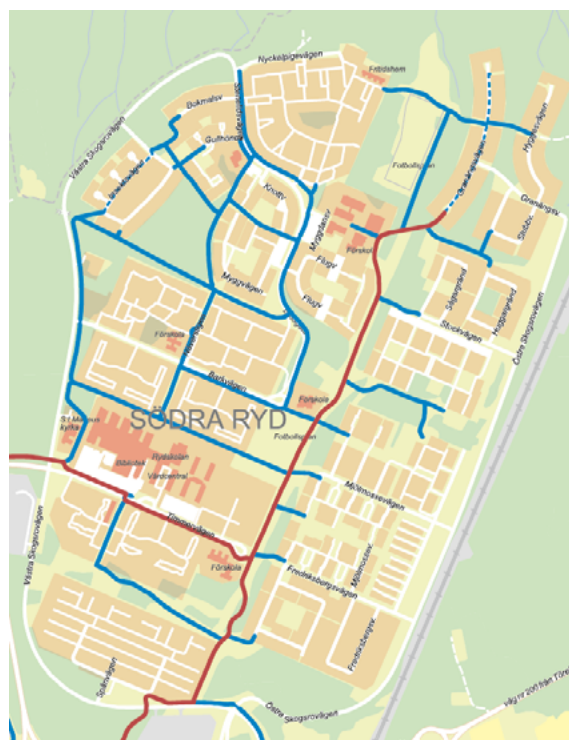
Det är även viktigt att vi undviker säkerhetsåtgärder som innebär omvägar, förlängd restid eller fördröjningar som är begränsande för cyklister.

I planeringen av cykelvägarna ska genhet vara en utgångspunkt. Den som ska förflytta sig ska vinna både tid och avstånd på att välja cykeln. Den totala resvägen ska därför vara kortare för den som cyklar än för den som tar bilen. Det kan handla om att parkeringsplatser för cykel ska ligga närmare målet än bilparkering, en mer direkt dragning av cykelvägen och så vidare.

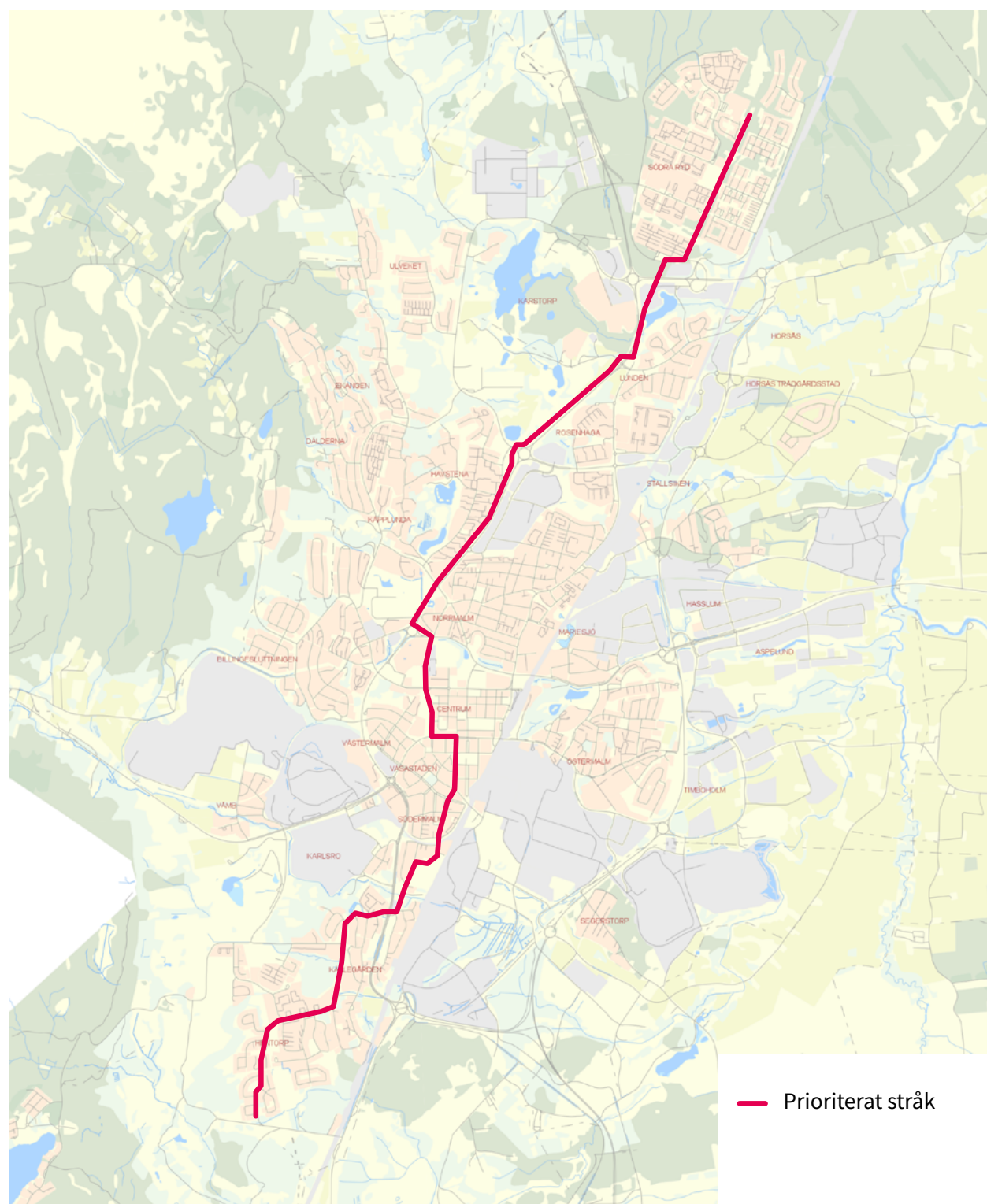


Det ska vara genare att ta cykeln än att ta bilen.

Ett verktyg för att räkna på detta kan vara genhetskvot (färdväg genom fågelväg). Kriterier för genhet innefattar: genomsnittlig restid, fördröjningar (väntetider), omvägar och skillnader mellan vägens riktning och var målet ligger.



Cykelnätet inom stadsdelen Södra Ryd är uppbyggt enligt en princip där cykelvägarna löper kortare sträckor än bilvägarna. Här kopplas cykeltrafiken på bostadsgatorna till en central ryggrad, vilken leder vidare från stadsdelen. Biltrafiken hänvisas istället till en ringled som leder runt området.



*Prioriterade cykelstråk ska knyta samman områden och möjliggöra snabba och pålitliga resor. I ett första steg ska ett prioriterat stråk skapas mellan den norra delen av staden och den södra, kopplat till centrum.*



| Riktlinjer                            | Prioriterade stråk | Nivå 1 | Nivå 2 | Nivå 3 |
|---------------------------------------|--------------------|--------|--------|--------|
| Cykling skild från biltrafik          | ✓                  | ✓      | ✓      | –      |
| Asfalt eller annat hårdgjort underlag | ✓                  | ✓      | ✓      | –      |
| Egen belysning                        | ✓                  | ✓      | –      | –      |
| Namnsatt                              | ✓                  | ✓      | –      | –      |
| Prioritering snöröjning               | 1                  | 2      | 3      | 3      |
| Vägvisning                            | ✓                  | ✓      | –      | –      |
| Analys: behov av separering G/C       | ✓                  | ✓      | –      | –      |
| Upphöjda cykelöverfarter/passager     | ✓                  | ✓      | –      | –      |
| Sopsaltning                           | ✓                  | –      | –      | –      |

Olika riktlinjer gäller för de olika typerna av cykelvägar, målen är högst satta för de prioriterade stråken.

### Hierarki och utformning

En tydlig hierarki underlättar både för de som sköter drift och underhåll på våra cykelvägar och för de som cyklar. De som rör sig i cykelnätet vet vilka sträckor som röjs först vid snöfall och på vilka sträckor de kan förvänta sig att cykelvägen har egen belysning. Det gör också så att förväntningar och verklighet kan komma närmare varandra.

Olika riktlinjer kommer att gälla för de olika delarna av nätet, även om de lägre nivåerna kan utformas med högre standard än vad som riktlinjerna säger. Riktlinjerna för de olika typerna av cykelvägar/-stråk redovisas i matrisen överst på sidan.

Prioriteringen kommer att vara som mest synlig under vinterhalvåret med snöröjningen. Cykelnätet delas in i fyra grupper, Prioriterade stråk och nivå 1-3.

### Prioriterade stråk

På de cykelvägar som ingår i de prioriterade stråken prioriteras framkomligheten för cykeltrafiken över biltrafiken i korsningspunkter. Det innebär bland annat att cykelöverfarter används och ett krav på att den sträcka som pekas ut som prioriterat stråk löper på samma sida bilvägen. De prioriterade stråken är också de som ska iordningställas först vid behov av prioritering i snöröjningen. Trafikflödet på de prioriterade stråken ska

analyseras för att avgöra om cykel- och gångtrafik behöver separeras.

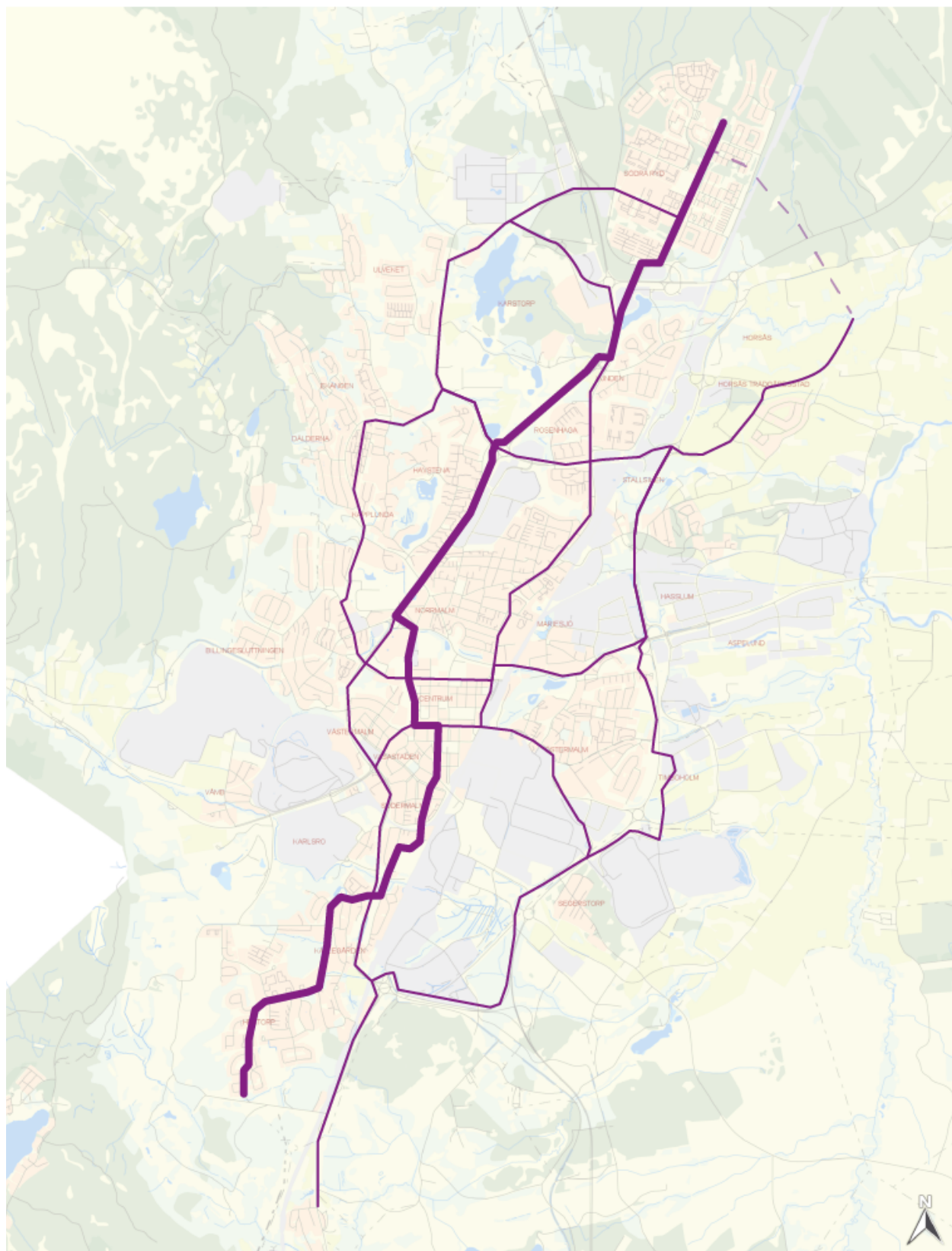
Vi ska skapa ett prioriterat stråk som knyter samman norr och söder i centralorten. Detta ska möjliggöra snabba och smidiga resor mellan olika områden samt till och från centrum och resecentrum. Ett genomgående stråk kommer att vara tillgängligt för många och utgöra olika stor del i deras resväg. Vid exempelvis vinterväglag kan en pålitlig snöröjning med hög standard innebära stora tidsbesparingar och ökad säkerhet. Den sparade tiden kan i vissa fall motivera omvägar för att komma upp på det prioriterade stråket.

Exakt dragning av den cykelväg som ska utgöra det prioriterade stråket kommer att göras som en del i de olika områdenas åtgärdsplaner. Avgörande punkter för val av sträckor kommer att vara sådant som genhet, korsningspunkter, möjligheter till förläggning på en sida av bilväg, antal korsande utfarter, med mera.

Det prioriterade stråket fungerar som en del i huvudcykelnätet. Det är alltså ett huvudcykelstråk, men där cykeltrafiken prioriteras högre än biltrafiken i större utsträckning än i övriga delar av huvudcykelnätet.

### Huvudcykelnät (Nivå 1)

De delar av Skövde kommuns cykelnät som utgör stommen eller ryggraden i cykelnätet



På kartan visas huvudcykelnätet, med det prioriterade stråket något bredare. I det nordöstra hörnet, mellan Trädgårdsstaden och Södra Ryd, redovisas en framtida koppling, som kopplas samman med etableringen av den nya stadsdelen Stadsskogen.

kallas huvudcykelnät. Dessa cykelvägar knyter samman olika delar av kommunen och staden med varandra och olika målpunkter.

På de cykelvägar som ingår i huvudnätet ska analyser av trafikflödet göras, för att avgöra om cykeltrafiken behöver separeras från de gående. Här ska det vara möjligt/rimligt att cykla i hastigheter upp emot 30 km/h. Branta backar och snäva kurvor bör undvikas (minst 5 meters kurvradie) och beläggningen bör vara utan skarvar och ojämnheter. Hinder i form av gupp, cykelfällor, uteserveringar ska också undvikas i huvudnätet.

Genom att namnsätta cykelstråken, liksom vi namnsätter bilvägar, blir navigeringen i cykelnätet lättare. Det underlättar att beskriva vägen från en plats till en annan och signalerar att cykelvägarna är viktiga.

I Skövde kommun markeras därför de olika stråken i huvudcykelnätet med olika färger, det syns bland annat på kartan och på de vägvisningsskyltar som pekar ut stråken.

#### Övriga cykelvägar (Nivå 2 och 3)

De cykelvägar/-banor som inte är en del i huvudcykelstråken bildar ett finmaskigare nät som kopplar fler delar av kommunen och staden till huvudcykelstråken. Dessa löper bland annat till olika bostadsområden och kopplas till de bostadsgator där cyklingen sker i blandtrafik.

#### Cykling i blandtrafik (Nivå 3)

När cykling ska ske i blandtrafik ska hastigheterna på bilvägen anpassas för detta. Det gäller såväl inom tätorterna som på vägarna runtomkring. På många ställen utanför tätbebyggt område kommer avvägningar att behöva göras mellan behov att sänka hastigheter eller bygga cykelväg. I tätorterna handlar det snarare om områden där det är både opraktiskt och olämpligt med cykelvägar, exempelvis på bostadsgator.

För att cykling i blandtrafik ska vara lämplig ska bilarnas hastigheter inte överstiga 30 km/h. Lägre hastigheter än 40 km/h kan räcka om färre än 100 fordon passerar under dimensionerande timme.

## **Cykelparkering**

Möjligheten att parkera på ett säkert sätt är en viktig del i att göra cykling attraktivt som transportmedel. Större målpunkter och arbetsplatser bör erbjuda bra cykelparkering, i nära anslutning till entréer och med en strategisk placering i förhållande till cykelnätet i övrigt.

Cykelparkeringar ska utformas och placeras så de inte hindrar eller blockerar gångriktningen. Något som underlättar för alla men kan vara avgörande för synskadade.

Vissa målpunkter behöver avsätta yta för parkering av mer skrymmande cykelmodeller, såsom lådcyklar och cyklar med cykelkärror. Det gäller bland annat inköpsställen av olika slag, men kan även vara aktuellt på andra ställen om vardagens olika ärenden ska kunna lösas med cykeln. Ytterligare ett fenomen som kan bli vanligare framöver är att barn åker i cykelkärror eller lådan på en lådcykel. Det innebär att även målpunkter dit våra yngre invånare åker med sina föräldrar kan behöva parkering för den typen av cyklar och tillbehör.

För att möjliggöra och uppmuntra till kombinationsresor är tillgänglighet och utformning av cykelparkering viktigt i anslutning till busshållplatser och järnvägsstationer. Det gäller särskilt i de delar av kommunen där avstånden till olika målpunkter är så stora att cykling hela vägen är svår att motivera. En annan nyckelfråga gäller möjligheter att ta med cykeln på kollektivtrafikresor.

Cykelparkeringar i Skövde kommun ska utformas så det går att låsa fast cykeln i ramen och ge bra stöd åt cykeln. De ska också utformas med en snygg och ordnad uppställning som mål, samtidigt som det medför så lite ansträngning som möjligt att parkera cykeln. I möjligaste mån ska parkeringsplatserna utformas och placeras för att underlätta en naturlig övervakning. Större cykelparkeringar ska dessutom erbjuda väderskyddade platser och parkeringsplatserna ska vara väl belysta.

På vissa platser kan det även vara motiverat att satsa på att underlätta för de som använder elcykel. I dagsläget kan en elcykel

rulla runt 5-6 mil per laddning, vilket gör att laddstolpar inte lär bli så efterfrågade bland vardagscyklister. Det som kan bli aktuellt är snarare att kunna låsa in batteriet på ett säkert sätt, för att göra cykeln mindre stöldbegärlig. Lämpliga platser att satsa på detta är arbetsplatser, större knutpunkter (hållplatser, järnvägsstationer) och andra målpunkter där besökare lämnar cykeln obebakad under en längre tid.

### Tillfällig omledning av cykeltrafik

Vid tillfällig omledning av trafik, vid exempelvis vägarbeten, gäller Trafikstrategins prioriteringsordning; gång- cykel- och kollektivtrafik ska prioriteras före biltrafik.

Tillfälliga förändringar i infrastrukturen kan förändra människors vanor. Att i de lägen då vi måste förändra välja att prioritera gång-, cykel- och kollektivtrafik kan göra att människor väljer något av de trafikslagen över bilen. Något som i förlängningen kan förändra deras normala resmönster och vanor.

Omvänt gäller det samma, om vi prioriterar bilen när tillfälliga förändringar görs kan fler komma att välja bilen. Det gäller både under omledningen och efter det att systemet återgått till det normala.

### Skyltning

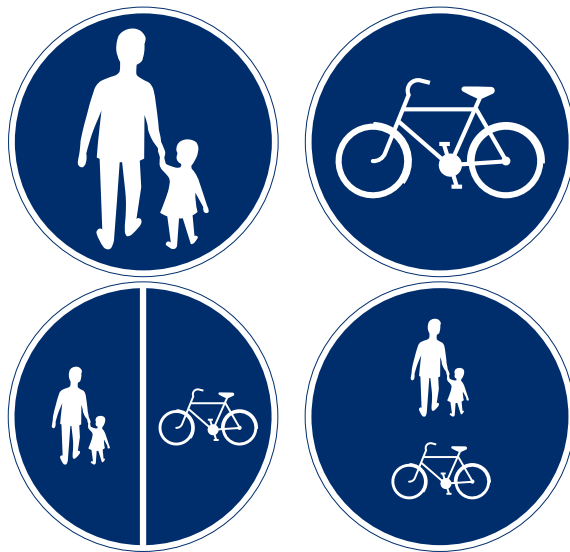
#### Bruksvisning

Skyltning och markeringar ska göra det enkelt att se vad som gäller, det ska vara lätt att göra rätt och hitta dit en ska.

#### Skyltar

Skyltar som visar vad som gäller behöver finnas i varje korsning, i de färdriktningar som gäller för gång- och cykeltrafik. Det gäller inte enbart korsningar med bilvägar, skyltning behövs även där cykelvägar korsar varandra eller gångbanor. På samma sätt som exempelvis hastighetsskyltning görs på bilvägar. De som rör sig på gång- och cykelvägar ska kunna vara säkra på vad som gäller.

#### Markeringar och symboler på marken



*Du ska snabbt kunna avläsa om det är en gångbana eller en cykelväg, om den är kombinerad eller om det är en gångbana och en cykelväg som löper parallellt.*

På de gång- och cykelvägar där gående och cyklister separeras ska även markeringar göras på vägbanan, enligt samma principer som för skyltarna. Symboler placeras vid varje korsning, i de färdriktningar som gäller för gång- och cykeltrafik.

I de fall då cykel- och gångtrafik separeras, ska dessa vara tydligt avgränsade på ett väl synligt sätt. Skiljelinjen ska dessutom kunna kännas med vit käpp, så synskadade har möjlighet att läsa av omgivningen.

Markeringar och/eller skyltar kan vara lämpliga även i anslutning till större målpunkter, där cyklister ansluter till cykelnätet.



*M26 Cykel och M27 Gående används som markering på marken.*

#### Vägvisning

Längs huvudcykelstråken ska skyltning göras till större målpunkter inom tätorterna och till närliggande orter längs stråket. Skyltarna ska

ange målpunkter och avstånd till dessa från platsen där skylten står. De skyltar vi använder ska följa den standard Transportstyrelsen anger för vägvisning av gång- och cykeltrafik.

På skyltarna ska även de olika stråkens färger framgå, i den utsträckning stråken leder mot målet. På den punkt där riktningen viker av från stråket utgår även färgen från vägvisningsskylten.



Exempel på färgkodade vägvisningsskyltar, från Östersund.

Exempel på större målpunkter är:

- Stadsdelar
- Idrottsanläggningar
- Sjukhuset
- Resecentrum
- Högskolan

## Belysning

Längs kommunens cykelvägar ska det finnas belysning. Längs de utpekade huvudcykelstråken ska belysningen vara utformade i en mänsklig skala, vilket innebär att belysningsstolpar ska vara lägre än de vid en bilväg och anpassade till cykelvägens förutsättningar. Dessutom ska armaturer vara utformade så de minimerar risken för bländning.

Längs de cykelvägar som har en sträckning oberoende av bilvägar krävs extra fokus på belysningen. I exempelvis parkmiljö räcker det inte alltid med belysning på vägbanan, i vissa fall kan även effektbelysning längre in i parken vara att rekommendera.

De cykelvägar som pekas ut som ingår i huvudcykelnätet (inklusive prioriterade stråk) ska ha egen belysning.

## Korsningar

Säkra korsningspunkter med biltrafik kräver låga fordons hastigheter, god sikt och lättbegriplig reglering. Åtgärder ska göras för att säkerställa detta, det kan vara sådant som upphöjda överfarter/passager, avsmalningar av olika slag, refuger och gupp.

Upphöjda överfarter är i de flesta fall att föredra, biltrafiken sänker sin hastighet och cykelvägen ligger i samma nivå. Vi ska därför sträva efter att överfarter i huvudcykelnätet är upphöjda, särskilt de stråk som pekas ut som prioriterade stråk. Olika utformningar och åtgärder lämpar sig dock olika bra i olika situationer och användningen av dessa ska vara platsanpassad.

I dagsläget finns två reglerade former för cyklar att korsa en bilväg; cykelöverfart och cykelpassage.



Väjningspliktsmärke  
B8. Cykelöverfart



M14. Väjningslinje



M16. Cykelpassage  
eller cykelöverfart

### Cykelöverfart

En cykelöverfart markeras med vägmärket, B8, tillsammans med vägmärkningarna M14 och M16 och är upphöjd för fartdämpning.

Cykelöverfarter fungerar som övergångsställen, fast för cyklar. Dessa bör användas på prioriterade stråk och där det bedöms lämpligt i övriga delar av Skövdes huvudcykelnät. Införandet av cykelöverfarter i Skövde bör göras först efter att en nationell standard för dess utformning finns. Detta för att de

som rör sig i trafiken ska vara säkra på vad som gäller.

Här har de som färdas på bilvägen väjningsplikt mot cyklande och de som kör moped klass II. I likhet med övergångsställena har de som ska korsa på överfarten skyldighet att ta hänsyn till hastighet och avstånd hos de fordon som närmar sig på bilvägen. (*Trafikförordningen 3 kap. 61 a § och 6 kap. 6 §*)

### Cykelpassage

Till skillnad från cykelöverfarten ger cykelpassage inte upphov till väjningsplikt för de som kör på bilvägen. Här gäller istället principen att cyklande eller förare av moped klass II ska sänka hastigheten, ta hänsyn till fordon som närmar sig och korsa vägen endast om det kan ske utan fara.

Cykelpassager har ingen särskild skyltning, men ligger i de allra flesta fall sida vid sida med ett övergångsställe. Där de inte gör det kan det vara lämpligt att sätta upp varningsskyltar för cykling riktad mot biltrafiken



De olika alternativa symbolerna för vägmärke "D11. Slut på påbjuden bana, körfält, väg eller led" används, beroende på vilken typ av cykelväg det handlar om.

samt skylta med påbjuden cykelbana upphör i samband med passagen. Cykelpassager markeras med vägmärket M16, precis som cykelöverfarterna.

### Övergångsställe

På sträckor där cykeltrafiken separeras från gångtrafiken ska tydliga korsningspunkter för gående markeras. Det behövs övergångsställen med linjer på cykelbanan, härgårman-skylt (B3) och en kännbar kant. Det gör att gående vet var de kan passera säkert och cyklister blir medvetna om att de passerar ett stråk för gående. Utformningen underlättar även läsbarheten för synskadade.

### Trafiksignaler

Utformning av korsningar som regleras med trafiksignal behöver vara så smidig som möjligt för den som cyklar. Placering av knappar behöver göras så de är lättåtkomliga och ljusen behöver sitta så de kan ses av den som tryckt på knappen, utan att personen måste backa. Dubbelvända ljus på bägge sidor skulle vara att föredra, då det skulle göra det enkelt att se både för den som väntar och för de som kommer cyklande.

På cykelvägar i nivå 1 kan vi med fördel använda oss av detektering av cyklister vid trafiksignaler. Ihop med detta kan så kallad grön våg anpassad för cyklister läggas in. På så vis behöver cyklisten inte stanna för att trycka på en knapp eller vänta på bilar i dessa korsningar.

### Cykel och kollektivtrafik

Arbetet ska inte enbart leda till att öka cyklingen i kommunen, målet är att även öka attraktiviteten för kombinationsresor där cykling ingår. För att underlätta byten i en längre resekedja behöver bytespunkterna vara effektiva, då behöver bland annat parkering gå snabbt, samt vara enkelt och säkert. I vissa fall kan det vara praktiskt om det är möjligt att ta med cykeln på kollektivtrafikresan, för att kunna cykla vidare när du kliver av.

I arbetet kring parkering vid hållplatser och järnvägsstationer krävs samarbete med andra aktörer, som exempelvis Trafikverket och Västtrafik. Vi behöver gemensamt komma fram till vid vilka hållplatser det finns ett behov av förbättrade parkeringsmöjligheter för cykel, hur parkeringarna ska utformas och vilket antal cyklar som ska få plats.

På samma sätt måste vi jobba ihop med frågorna kring att ta med cykeln på resan, det är inte en fråga vi äger, men vi kan trycka på för förändring.

### Drift och underhåll

De hierarkiska prioriteringar som står tidigare i dokumentet styr även var vi satsar mest

pengar för drift och underhåll. Det innebär att kontroller kommer att ske oftare på de cykelvägar som har högre prioritet, för att säkerställa att vi klarar de krav vi ställt upp. Det innebär också att mer pengar kommer att läggas på de cykelvägar som ingår i huvudcykelnätet, än på övriga cykelvägar.

### Underlag

På vardagsstråken i kommunen bör asfalt eller andra hårdgjorda material användas. Det underlättar arbetet med drift och underhåll, samtidigt som det jämna underlaget är behagligt för de som cyklar.

Det bör ske löpande kontroll av tillståndet på kommunens cykelvägar, kontrollerna ska i stor utsträckning göras till fots eller på cykel, och inte enbart sittande i bil. Utöver det behövs en tydlig kommunikationsväg för att rapportera in problem kopplade till cykelnätet. Kopplat till det behöver vi ha en beredskap för att åtgärda de akuta problem som uppstår.

### Närområde

Det behövs fri yta även utanför den angivna cykelbanan/-vägen, det ökar både trafiksäkerheten den upplevda tryggheten. I många fall handlar det om uppsikt, att kunna se vad som kommer innan det är tätt inpå. Här gäller bland annat att hörntomter invid korsningar ska utformas och skötas så en siktriangel skapas. Det innebär att 10 meter på var sida om hörnet ska häckas och liknande inte vara högre än 80 cm. Det gäller såväl privata som offentliga ytor.

För att kunna använda hela vägbanan är det också viktigt att ta hänsyn till att styret sticker ut en bit utanför, även om hjulen är på den asfalterade ytan.

Utrymme behövs även ovanför cykelvägen, det handlar om en frihöjd på 3,2 meter. Nedhängande grenar från träd och buskar ska inte störa varken snöröjning eller den som cyklar. Växtligheten kan göra att den faktiska vägbanan som går att använda på ett säkert sätt minskar, även om cykelvägens bredd är tillräcklig. För att kunna sköta detta behö-

ver resurser avsätts för det, cykelvägarna behöver både kontrolleras och åtgärder genomföras under växternas tillväxtperiod (vår och sommar). Större beskärningsinsatser bör dock genomföras under hösten (juli-september).

Det finns många saker som kan vara och/eller uppfattas som hinder, några exempel är trånga passager där det är svårt att passera mötande trafik, staket/plank nära eller buskar som hänger ut över körbanan. I de flesta fallen är det problem som är lätta att

| Typ av hinder  | Avstånd (m) |
|--|-------------|
| Fri höjd   | 3,2         |
| Sidohinder (stolpar, vegetation)                                 | 0,4-0,6     |
| Parksoffa/bänk   | 1           |
| Kompakta hinder (sträcka >3m, t.ex. staket, häck)                | 1,25        |
| Träd   | 2           |
| Buskage (då cykelvägen inte ligger i anslutning till bebyggelse) | 5           |
| Öppet dike   | 1           |

För att hela cykelbanan ska kunna användas på ett säkert sätt behöver vi sträva efter att säkra avstånd hålls till olika hinder. (GCM-handboken)

förhindra och i många fall är de även lätt avhjälpta.

Det är inte bara kommunen som ansvarar för många av de områden där hinder kan uppstå, det är därför viktigt att privatpersoner och andra markägare informeras om vad som gäller. De allra flesta vet att de behöver hålla häcken klippt under en viss höjd i hörn som vetter mot en bilvägskorsning. På samma sätt behöver var och en bli medveten om vad som gäller i anslutning till kommunens cykelvägar och cykelbanor.

### Vinterväghållning

Cykeln är känslig för förändringar i underlag, särskilt när det kommer till friktion. Därför blir effekterna av snö på marken mer avgörande för den som cyklar än den som kör bil. Känsligheten beror både på att de två hjulen ger sämre grundbalans och att den som cyklar står för kraften som driver cykeln framåt. Det innebär att snöröjning på cykelvägarna

behöver påbörjas vid ett mindre snödjup än för bilvägarna.

*Snödjupet bör inte överstiga 3 centimeter vilket är en ungefärlig gräns för vad som är hanterbart för en cyklist, lite beroende på snöns konsistens. Vid 5 centimeter snö på cykelbanan väljer varannan cyklist att istället cykla på den plogade körbanan som går parallellt med cykelbanan. (GCM-handboken s. 47)*

Prioriteringen inom cykelnätet bygger på den hierarkiska uppbyggnaden. Huvudnätet går före övriga cykelvägar och där cykling sker i blandtrafik sköts eventuell snöröjning enligt bilvägarnas prioritering. Det prioriterade stråket ska röjas först av alla och med tätare intervaller vid långvarigt snöfall. På övriga cykelvägar bör röjningen utgå från områdena kring skolor och större arbetsplatser, så det går att cykla på de cykelvägar som binder samman dessa med huvudcykelnätet.

Det är också viktigt att snöröjningen görs i stråk, så det går att ta sig från ett område till ett annat. Den som cyklar ska veta att när den väl nått ut på ett av huvudstråken så är resten av sträckan också fixad. Stråkröjningen gäller främst för huvudcykelnätet, när huvudstråken är klara går turen till det omgivande mer finmaskiga nätet i varje stadsdel.

På cykelnätet påbörjas snöröjning vid ett snödjup på 3-6 cm, oavsett om snö fortsätter falla. Prioriterat stråk och övriga delar av huvudcykelnätet (nivå 1) prioriteras över övriga delar av cykelnätet.

Sopsaltning är ett effektivt sätt att snöröja och medför också att körbanan är fri från grus vid barmark. Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI 2014) har genomfört försök med sopsaltning och konstaterar bland annat att metoden förbrukar mindre salt än plogning och saltning. De konstaterar också att stråken bör hållas fria från skadad och ojämn beläggning, avvikande beläggning och brunnslock. Även antalet korsningar med osaltade stråk och bilvägar bör minimeras, då dessa kan orsaka hala partier.

Ambitionen är att sopsaltning ska ske på prioriterat stråk. Det är dock önskvärt att inkludera hela huvudcykelnätet på sikt.

Sopning av körbanor i cykelvägnätet sker en gång på våren. För att undvika större ansamlingar med grus vid barmark under vintersäsongen ska högar/drivor av grus tas bort eller spridas ut på stråk i nivå 1 och 2.

Den standard och de prioriteringar som Skövde kommun beslutar om styr enbart skötseln på "våra" vägar, där vi är väghållare. Cykelvägarna hör samman med de intilliggande bilvägarna i den uppdelningen. De vägar som kommunen sköter finns främst inom centralorten, men även där finns exempelvis riksvägar som är Trafikverkets. Även vägarna i de mindre tätorterna och många av landsvägarna sköts av Trafikverket. Det innebär att vi inte kan styra skötseln på övriga vägar, om vi inte väljer att själva sköta skötseln på trafikverkets sträckor. Då återstår att lämna in önskemål om att Trafikverket håller sig till samma principer som vi gör.

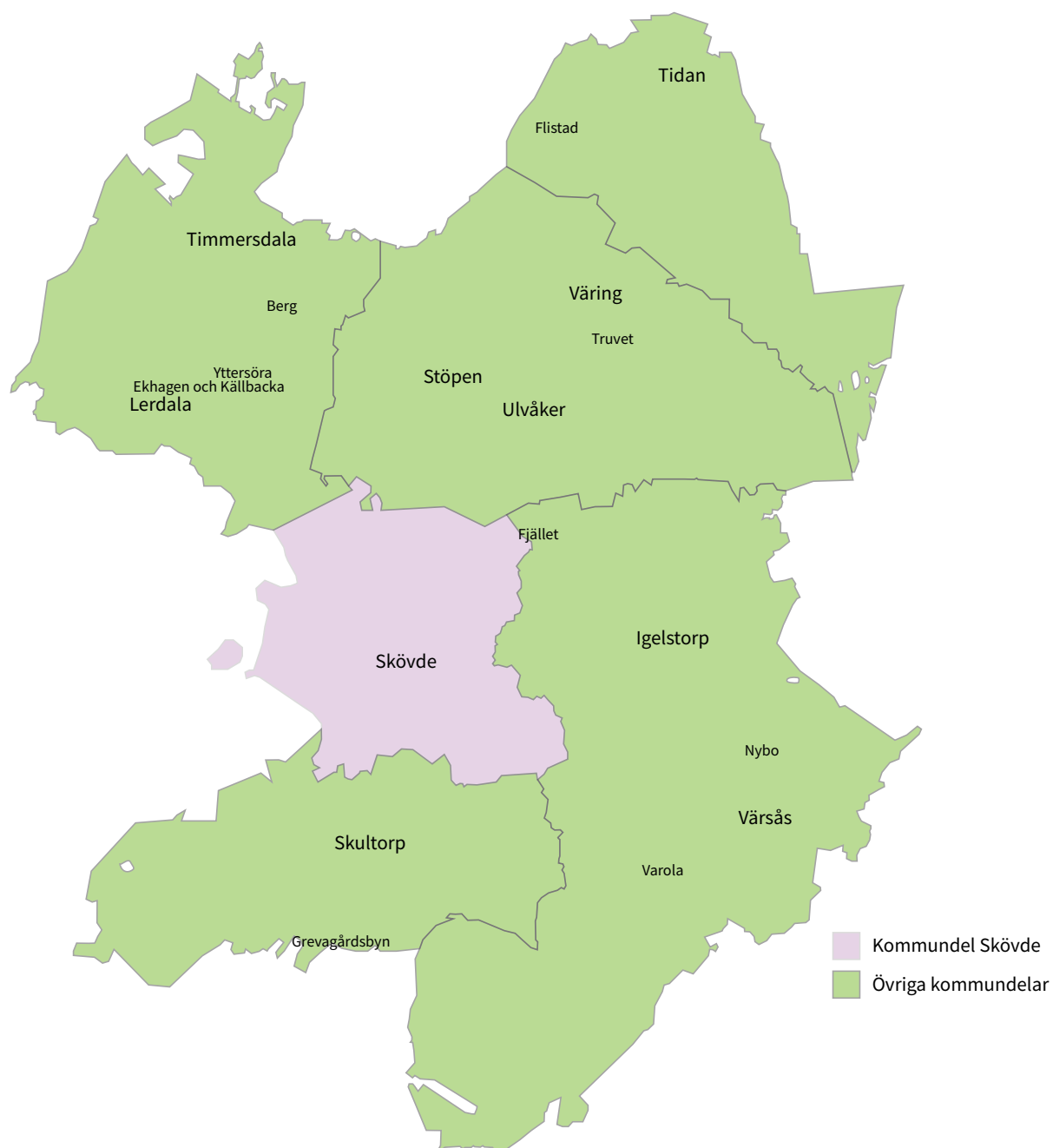
### **Låne- och hyrcyklar**

Skövde kommun har ett system för låncyklar inom den kommunala verksamheten, något som ska utvecklas och utökas på sikt. Här ska finnas tillgång till olika typer av cyklar, för att tillgodose olika verksamheters krav och önskemål.

Skövde kommun kommer inte att driva och tillhandahålla något system för hyr- eller låncyklar för allmänheten. Vi är dock positiva till någon form av sådant system och ser gärna att någon annan aktör etablerar och driver en sådan verksamhet.







*Planen har två nivåer, på en övergripande nivå hanteras kommunen som helhet och på en mer in-zoomad nivå hanteras den mer komplexa situationen i den kommunel som inkluderar centralorten Skövde.*

## GENOMFÖRANDE

### Upplägg

Kommunen hanteras på två nivåer, en övergripande för hela kommunen och en mer inzoomad på den kommundel som inkluderar centralorten. Anledningen är att centralorten är mer komplex än övriga kommundelar. Här ska många funktioner rymmas på en relativt liten yta och avvägningarna är många. Det gör att arbetet kommer att kräva fler analyser och mer omfattande inventeringar i kommunen i stort.

### Prioritering

Åtgärdsplaner kommer att tas fram löpande, för kommunen som helhet och för de olika delarna av centralorten. På det viset kommer analyser och underlag att vara aktuella och uppdaterade i samband med att beslut fattas kring vilka åtgärder som behövs.

Kommunen som helhet beskrivs i cykelplanen och dialog med övriga parter om våra önskemål kommer att ske löpande. Vi kommer bland annat att föra dialog med Trafikverket och Västtrafik på området.

När det gäller centralorten Skövde kommer åtgärdsplaner att tas fram för varje delområde, en gång för varje tema. Alla områden ska arbetas igenom utifrån ett tema innan vi tar samma område igen. De teman vi kommer att arbeta utifrån är:

1. Huvudstråk
2. Arbetsplatser
3. Skolor
4. Andra målpunkter

De teman som valts ut baseras på de prioriteringar som gjorts i cykelstrategin.

### Sammanhängande cykelnät

Vi ska sträva efter att koppla samman kommunens olika delar på sätt som är rimliga i förhållande till avstånd och kostnader. Det kan handla om anläggning av gång- och cykelvägar eller sänkta hastigheter på vissa vägar eller sträckor.

På kommunnivå handlar det inte bara om fysiska cykelvägar mellan alla delar, utan även om bra och praktiska kopplingar till kollektivtrafiken. Det ska vara enkelt att välja cykeln både för hela resor och delar av resor.

I centralorten finns det redan många cykelvägar, så första delen i arbetet kommer att fokusera på att få ett väl fungerande huvudcykelnät. Sedan kommer andra bitar att kopplas till det nätet.

### *Minst ett prioriterat stråk*

Det prioriterade stråket ingår i huvudcykelnätet och kommer att hanteras ihop med stråken i nivå 1.

### *Prioritera arbetspendling med cykel*

Det ska vara möjligt att cykla hela eller delar av vägen till och från arbetet i Skövde kommun. Det hänger samman med såväl cykelnätets utformning och skötsel, som möjligheter till parkering. Parkeringar behövs både i anslutning till hållplatser och i anslutning till kommunens olika arbetsplatser.

Arbetspendling är ett område där det finns mycket att göra och där effekterna kan bli stora, därför kommer detta tema efter stråken.

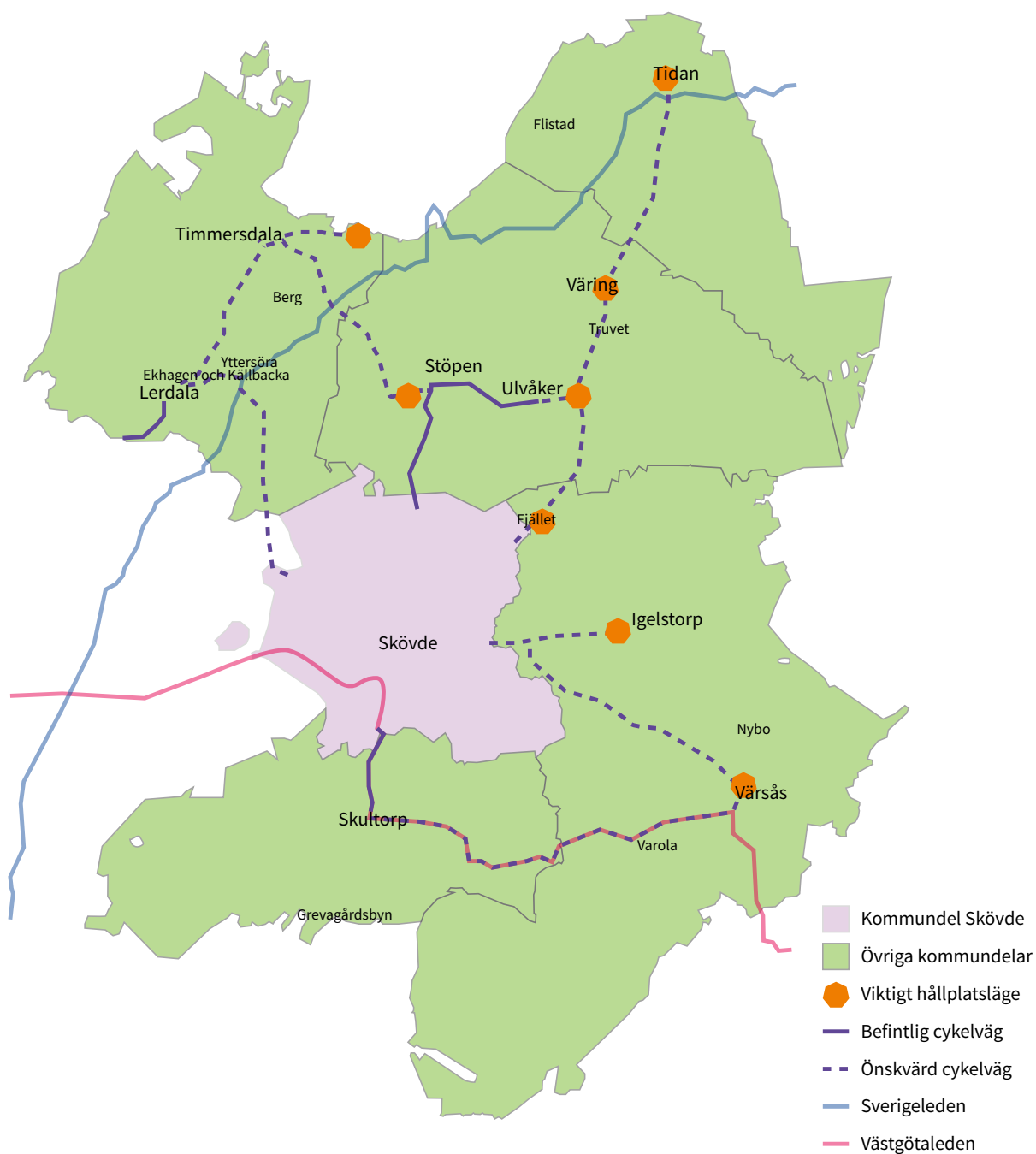
### *Prioritera cykelvägar till och från skolor*

Kommunens barn och ungdomar ska kunna ta sig till och från skolan på ett säkert och smidigt sätt, utan att vara tvungna att åka bil.

Den huvudsakliga målgruppen är elever i grundskolan. Vi väljer därför att använda oss av de gamla skolupptagningsområdena som utgångspunkt i det här arbetet. Arbetet ska dock inkludera alla skolor, såväl kommunala som fristående.

I vissa fall handlar det om att justera hastigheterna på den motortrafik som kör på våra vägar, i andra om att bygga cykelvägar som kopplar olika områden till skolorna. I vissa fall kan det diskuteras om moped klass I ska få köra på cykelvägen.

På detta område är redan mycket arbete gjort, vilket gör att vi hanterar temat efter arbetsplatserna.



*På längre sikt utgör kartan ovan en målbild för det kommunövergripande cykelnätet. Eftersom avstånden är relativt stora och vi inte själva är väghållare för de flesta av sträckorna kommer hållplatslägena att prioriteras i första hand. Längre sträckor med cykelvägar kommer att bli aktuella när Trafikverket ser en sådan möjlighet, till dess ligger vårt arbete i att föra dialog med Trafikverket om detta.*

## Kommunen som helhet

Cykelstrategin tar sikte på vardagscykling. Det handlar om pendling till arbete och skola, men också de resor som görs till olika fritidsaktiviteter och för att utföra ärenden. Vi bedömer att turism ligger utanför den inriktningen och riktar inga särskilda satsningar mot detta eller de cykelleder som går genom kommunen.

Avstånd är en begränsande faktor; de allra flesta väljer bort cykeln om de ska resa längre än 3 km, eller möjligtvis 5 km. På sikt kan detta dock vara något som är på väg att förändras, i takt med att nya typer av cyklar blir allt vanligare.

### Kollektivtrafik

Arbetet med det övergripande kommunala cykelnätet kommer att inkludera kollektivtrafiken. Ett mål är att knyta kommunens tätorter till busshållplatser. Det innebär att säkra cykelvägar behövs mellan orterna och de stråk där busslinjer går. Det innebär också att vi behöver satsa på en bra standard på cykelparkeringar i anslutning till busshållplatserna. I kartan till vänster går det att se vilka punkter som bedöms vara strategiskt viktiga busshållplatser för detta ändamål.

Här kommer vi att behöva föra dialog med väghållare för de vägar som går mellan tätorterna och busshållplatserna, om cykelvägar och skötsel av dessa. Vi kommer också att behöva komma överens med Västtrafik om hur hållplatserna ska se ut, skötas och fungera, samt hur ansvarsfördelningen ska se ut.

Arbetet med kombinationsresor, där cykel och buss/tåg kan kombineras, inkluderar även möjligheter att ta med cykeln på sin kollektivtrafikresa. Något som kan underlätta för de som behöver röra sig en bit från hållplatserna i båda ändarna av en resa.

### Cykelvägar

På sikt är målet att knyta samman kommunen och få till ett fungerande cykelnät. På kartan till vänster går det att se hur det kommunövergripande cykelnätet är tänkt att bli. De stråk som är streckade kommer vi att

arbeta för, men de olika delarna ligger olika långt fram i tiden. När cykelvägarna kan bli verklighet beror inte enbart på kommunen utan även på Trafikverket.

De cykelvägar som kommer att prioriteras högst är de som binder samman orter med kortare avstånd. Det gäller såväl mellan centralorten och andra tätorter, som mellan olika mindre tätorter. En faktor som kan spela in är exempelvis om en mindre tätort saknar grundskola och barnen behöver ta sig till en annan tätort för att komma till skolan. Även de sträckor som går mellan tätorterna och de strategiskt viktiga busshållplatserna kommer att prioriteras. På längre sikt är målet att skapa ett sammanhängande nät med kopplingar mellan de mindre orterna centralorten och närliggande orter i andra kommuner.

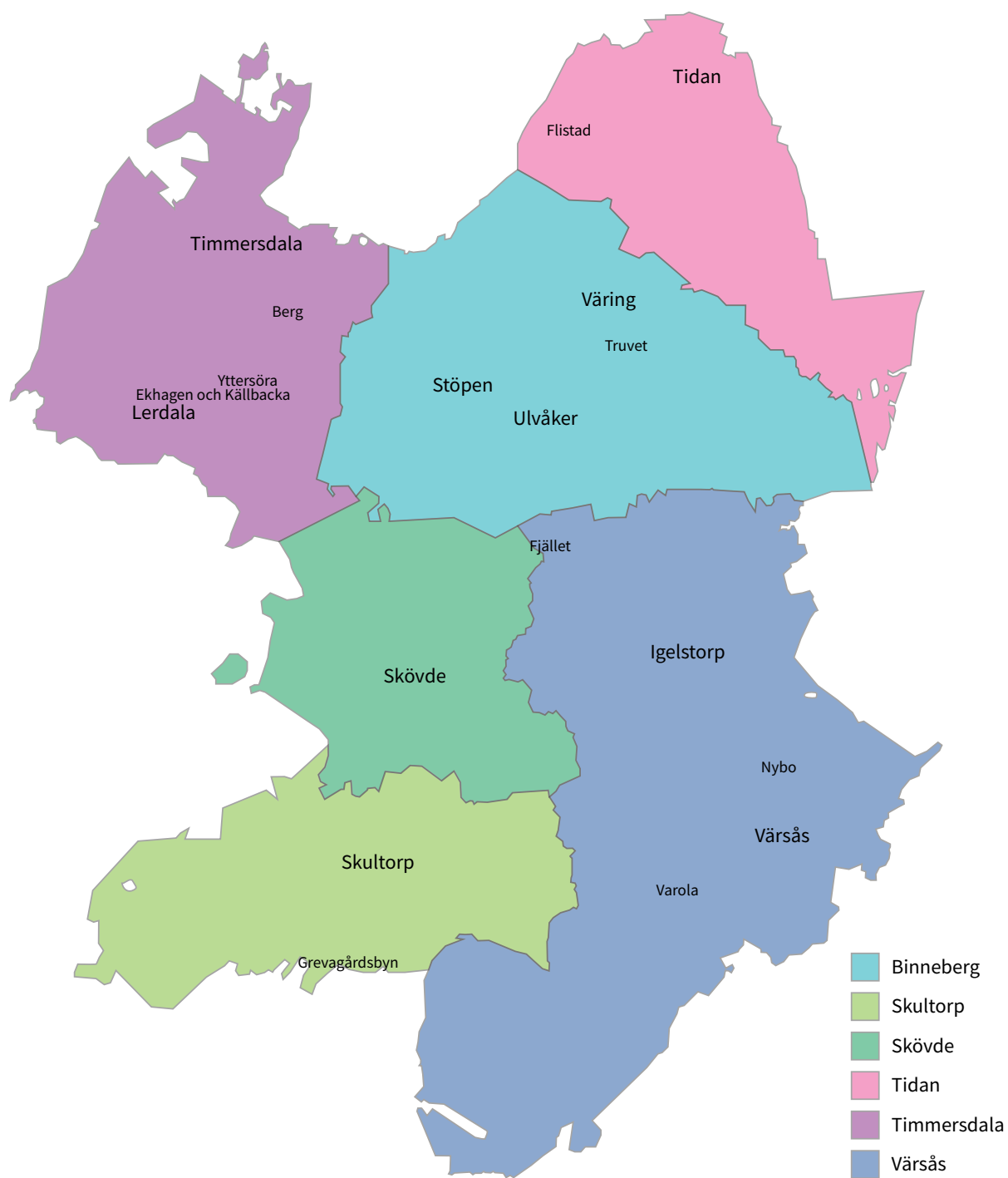
De kommunövergripande cykelvägarna ska knytas till huvudcykelnätet i centralorten.

### Olika väghållare

Förutsättningarna för att bygga cykelväg är olika, det beror bland annat på vem som äger marken och om cykelvägen ska ligga intill en bilväg. Ska cykelvägen ligga intill en bilväg kommer den som ansvarar för vägen (väghållaren) att också vara ansvarig för cykelvägen. Att det är någon annan som är väghållare har inte bara betydelse för beslutet om att anlägga en cykelväg, det påverkar även skötseln av cykelvägen. Detta blir tydligast vintertid, när respektive väghållare själv styr över när och hur snöröjning ska göras.

I centralorten är de flesta vägarna kommunala, vilket gör att vi själva styr över såväl bilvägar som cykelvägar. Det finns dock undantag, som exempelvis riksvägarna, som är Trafikverkets vägar.

I övriga delar av kommunen tillhör de flesta av vägarna någon annan än kommunen. Det kan vara Trafikverket, vägföreningar eller privatägda vägar. Det innebär att besluten kring cykelvägar ligger utanför kommunens kontroll. Det vi kan göra är att föra en dialog med väghållaren och framhålla våra önskemål.

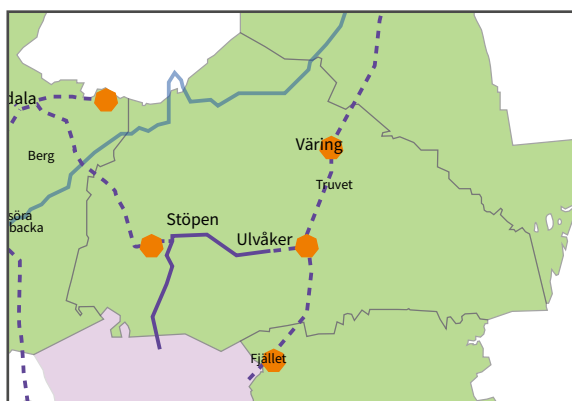


Skövde kommuns statistikområden ligger till grund för indelningen i kommundelar. I cykelplanen är indelningen främst till för att översiktligt beskriva förutsättningar och innehåll i kommunens olika delar.

## De olika kommundelarna

### Binneberg

Binneberg ligger i den norra delen av Skövde kommun och består till stor del av landsbygd. Här bor drygt 4000 personer, relativt jämnt fördelat mellan orterna och landsbygden. Här finns ett par mindre tätorter; Varing, Stöpen och Ulvåker. Kommunala grundskolor finns i Stöpen (Frösve skola) och i Varing (Värings skola).



Stöpen har idag cykelväg till Skövde längs väg 26, på längre sikt är en koppling längs väg 200 också önskvärd. (se hela kartan på s. 18)

I kommundelen finns ett behov av att knyta orterna till kollektivtrafik, samt att säkerställa cykelmöjligheter kopplade till kommunalens skolor. På längre sikt bör diskussioner föras med Trafikverket om cykelväg som kopplar kommundelen till centralorten även längs väg 200. Även kopplingar till kommundelarna Timmersdala och Tidån kan bli aktuella med tiden.

Tätorten **Stöpen** ligger runt 8 km norr om centralorten Skövde och här bor idag runt 1300 personer. Det finns en del kommersiell service samt förskola, skola, folkbibliotek och fritidsgård på orten. Avståndet talar mot cykelpendling mellan Stöpen och Skövde, men förutsättningarna kan komma att förändras efterhand som elcyklar blir vanligare. Här finns också behov av bra parkeringsmöjligheter vid busshållplatser och det kan finnas intresse av att ta med cykeln på resor med kollektivtrafik.

Ulvåker är ett mindre villasamhälle med ca 250 invånare. Det finns idag ingen samhälls-

service på orten och det är drygt 3,5 km till Stöpen, där närmsta grundskola finns. Det finns idag en cykelbana på delar av sträckan mellan de två orterna längs väg 2936. Cykelvägen tar slut vid Åbrovallen, men resterande sträcka är beslutad att byggas.

**Varing** ligger över en mil nordost om Skövde och är hem till runt 600 personer. Tätorten består till största delen av villor, men det finns också några flerbostadshus. Offentlig service finns i form av förskola, fritidsverksamhet, grundskola och en idrottsplats sydost om samhället. Det finns även lite kommersiell service på orten och i anslutning till idrottsplatsen. Här efterlyser ÖP2025 en gång- och cykelväg utmed väg 2940 genom samhället och en säkrare gång- och cykel förbindelse längs väg 200 till idrottsplatsen. En cykelväg här skulle även kunna koppla samman Truvet och Varing.

### Skultorp

Kommundelen Skultorp utgör kommunens sydvästra hörn och består till stor del av landsbygd, men omfattar även tätorten Skultorp och ett flertal byar och mindre samhällen. I kommundelen som helhet bor det strax under 5000 personer, av dem bor nästan 4000 i tätorten Skultorp.



Skultorp har idag cykelväg till Skövde längs Skövdevägen, på längre sikt är cykelväg i Västgötaledens dragning också önskvärd. (se hela kartan på s. 18)

Tätorten Skultorp har redan idag en väl fungerande cykelväg in till centralorten Skövde. I övriga delar av kommundelen finns ingen infrastruktur som är särskilt till för cykling. Detta gäller bland annat för Simsjön, som fungerar som såväl besöksmål som bostadsort. Västgötaleden passerar genom kom-

mundelen, men hänvisas öster om Skultorp till landsväg med skyltade hastigheter på 70 km/h.

Tätorten **Skultorp** ligger runt 5 km söder om centralorten Skövde, vilket för många är ett rimligt avstånd för cykelpendling. Här finns en del kommersiell service, samt förskolor och kommunalens två kommunala grundskolor (Svärtagårdsskolan och Billingsdalskolan). Här finns också ett folkbibliotek och en fritidsgård.

De västra delarna av kommundelen inkluderar delar av Billingen, vilket bland annat innebär stora höjdskillnader och branta vägsträckningar. På berget ligger samhället **Simsjön**, med både bostäder och en sjö som är ett besöksmål, särskilt under sommaren. Tillfart till Simsjön sker i huvudsak via Claesborgsvägen i nordost, en väg som är relativt bran, smal och slingrande. Det finns även en tillfart via Herrekvarnsvägen på den södra sidan av Billingen. I övrigt är kommundelen relativt plan, vilket innebär goda förutsättningar för cykling.

### Skövde

Kommundelen ligger i kommunens västra kant och består till stor del av centralorten Skövde, men inkluderar även Våmb och det närmsta omlandet kring staden. De östra delarna är relativt plana, medan de västra består av sluttningar, där bebyggelsen klättrar upp på foten av platåberget Billingen.



Centralorten Skövde är så komplex att kommundelen får ett eget avsnitt längre bak i dokumentet. (se hela kartan på s. 18)

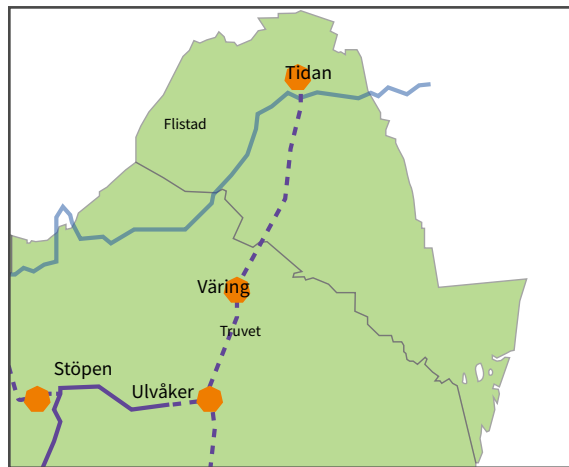
Eftersom trafiksituationen i kommundelen är så komplex och omfattar väldigt många

människor i rörelse kommer kommundelen att hanteras mer ingående och delas in i ytterligare delområden.

Här bor drygt 37500 personer, de allra flesta inom centralortens gränser. Här finns också huvuddelen av kommunens service, såväl offentlig som kommersiell. Det finns totalt 9 kommunala grundskolor i centralorten Skövde (Billingssskolan, Eriksdalsskolan, Henneskolan, Helenaskolan, Kärplundaskolan, Lundensskolan, Norrmalmskolan, Rydskolan och Vasaskolan). Utöver dessa finns även ett par fristående grundskolor.

### Tidan

Kommundelen ligger i det nordöstra hörnet av kommunen och är hem till runt 1600 personer, drygt hälften bor i tätorten Tidan. Marken är förhållandevis plan överlag, men avstånden inom kommundelen och till centralorten är stora.



Kommundelen Tidan är långsträckt och består till stor del av landsbygd, primärt fokus bör vara bra kopplingar till kollektivtrafikstråken. (se hela kartan på s. 18)

Bebyggelsen i tätorten **Tidan** består till större delen av villor, men här finns också grupphus och flerbostadshus. Här finns ett flertal kommunala servicefunktioner: förskola, kommunal grundskola (Tidanskolan), fritidsgård, folkbibliotek, äldreboende och vårdcentral. Samhället har också en idrottsplats och ett tempererat friluftsbad. Här finns ett förhållandevis stort utbud av kommersiella servicefunktioner som butiker och serveringar.

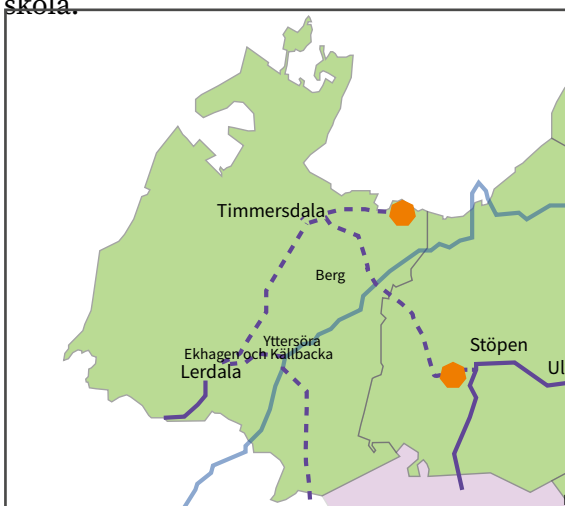


Öp2025 lyfter fram ett behov av cykelväg längs väg 200 söderut från Tidän, som ska koppla bebyggelsen längs vägen till tätorten. Rekommendationen i översiktsplanen är att detta ska göras i samband med utbyggnaden av de bostads- och verksamhetsområden som pekats ut.

Norr om orten finns också Olstorps festplats, drygt 1 km utanför samhället. Festplatsen kopplas till tätorten via väg 200, vilket gör att en cykelväg däremellan bedöms som lämplig.

### Timmersdala

Kommundelen utgör kommunens nordvästra hörn och totalt bor det drygt 2500 personer här. Det finns kommunal grundskola i de två tätorterna; Lerdala skola och Timmersdala skola.



*Kommundelen Timmersdala består till stor del av landsbygd, primärt fokus bör vara bra kopplingar till kollektivtrafikstråken. (se hela kartan på s. 18)*

**Lerdala** ligger på berget Billingens sluttning, cirka 15 kilometer nordväst om Skövde. Tätorten består nästan enbart av villor, och har runt 400 invånare. Här finns bland annat förskola och skola, samt idrottsplats, ett elbelyst motionsspår och golfbana. ÖP2025 redovisar ett behov av gång- och cykelväg genom tätorten, utmed Skaravägen (väg 2747).

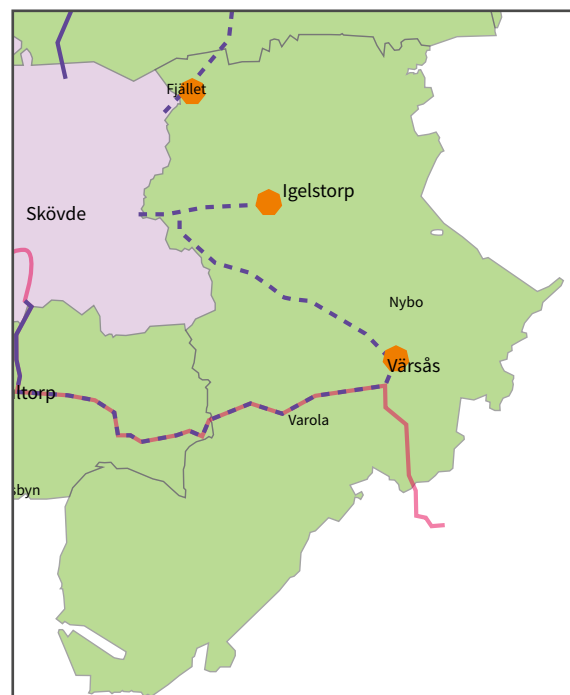
**Timmersdala** ligger nedanför nordvästsluttningen av Billingen och fungerar som central tätort i kommundelen. I tätorten bor drygt 850 personer och även här dominerar villabebyggelse. På orten finns en del näringsliv och

verksamheter som genererar viss inpendling av arbetskraft. Här finns också förskola och skola, fritidsgård, folkbibliotek, viss kommersiell service, distriktsläkarmottagning och Billingsdals äldreboende. I utkanten av tätorten finns det en idrottsplats, en skidbacke och ett elbelyst motionsspår.

Mellan kommundelen större orter är hastigheten begränsad till 70 km/h. Vägen är relativt smal, en ladväg utan mittlinje och det passerar 700-900 fordon per dygn. Detta talar för ett behov av cykelväg mellan orterna om det ska gå att cykla säkert längs sträckan. Det är drygt 6 km mellan orterna, med byar och annan bebyggelse längs sträckan. Dessutom finns andra målpunkter längs vägen, exempelvis sjön Längen med en badplats, i höjd med byn Melldala.

### Värsås

Kommundelen är stor till ytan och består till stor del av landsbygd. Här bor drygt 3000 personer och avstånden är relativt långa. Här finns fyra tätorter: Fjället, Igelstorp, Värsås och Varola. Kommunal grundskola finns i de tre orterna Igelstorp, Värsås och Varola.



*Kommundelen Värsås består till stor del av landsbygd, primärt fokus bör vara bra kopplingar till kollektivtrafikstråken. (se hela kartan på s. 18)*

**Fjället** ligger nära centralorten Skövde, det är mindre än 4 km till norra delarna av staden och drygt 7 till centrum. Här bor ca 120 personer, i en by som består av villabebyggelse. Orten saknar egen samhällsservice. Här finns ett utpekat behov av separat gång- och cykelväg längs väg 200 över Ösan, vilket nämns i ÖP2025.

**Igelstorp** består också till stor del av villabebyggelse, på orten bor ca 680 invånare. Här finns både förskola och grundskola. I södra delen av orten ligger en fotbollsplan. Alldeles norr om väg 49 ligger också Svenstorps kyrkby, med glesare gårdsbebyggelse. Tätorten ligger drygt 6 km från Skövde stad, längs en relativt smal landsväg med en skyltad hastighet på 80 km/h. Här ska vi arbeta för en cykelväg som kopplar samman orterna. Det finns flera alternativa dragningar för en cykelväg mellan Skövde och Igelstorp; bland annat längs väg 49 och på järnvägens banvall. I båda fallen är Trafikverket väghållare och vi råder inte fritt över beslutet.

**Värsås** fungerar som centralort för den sydöstra kommundelen. I Värsås tätort bor ca 550 personer och de allra flesta bor i villa. Här finns förskola, grundskola, fritidsgård, folkbibliotek och en del kommersiell service. Det finns också en idrottsplats och ett elbelyst motionsspår. ÖP2025 lyfter fram ett behov av att förlänga gång- och cykelvägen söderut längs väg 2891 (Djursätravägen) för att öka trafiksäkerheten. Det är drygt en mil från Värsås in till Skövde. Det gör att vi i första hand bör satsa på en bra koppling till kollektivtrafiken.

**Varola**, eller **Varola kyrkby** är en liten tätort med runt 35 invånare, men i socknen totalt bor runt 550 personer. I samhället finns förskola och grundskola. Orten är relativt gles och binds samman av en landsväg (väg 2882) med högsta tillåtna hastighet på 50 km/h på större delarna av sträckan, utanför skolan gäller 30 km/h. Det är ca 4 km mellan Varola och kommundelens centralort Värsås, vilket innebär cykelavstånd. Mellan Varola och Värsås löper en smal landsväg med en tillåten hastighet på 70 km/h. Längs samma väg finns även fler bostäder där det kan finnas barn

som går i förskola och skola inne i tätorten. Därför gör vi bedömningen att en cykelväg mellan orterna skulle vara att föredra. Det är drygt 9 km in till Skövde stad, med en bra koppling till kollektivtrafik i Värsås kan även Varolas koppling till centralorten stärkas.

Byn **Vreten** ligger i den allra sydligaste spetsen av Skövde kommun. Idag bor det runt 150 personer här och tätorten saknar helt egen samhällsservice, men det finns en del föreningsverksamhet. Det är i dagsläget inte aktuellt att anlägga cykelväg till någon av kommunens övriga orter. På längre sikt kan en koppling till kollektivtrafiken på väg 26 bli aktuell.





*På kartan visas kommundelen Skövde indelad med de tidigare skolupptagningsområdena som utgångspunkt, vilka kommer att användas som underlag för arbetet med åtgärdsplaner i staden.*

## Kommundel Skövde

Som avgränsning för centralorten använder vi det statistiska nyckelkodsområdet för kommundelen Skövde (se karta). Denna delas sen upp med de gamla skolupptagningsområdena som utgångspunkt, för att ge oss mindre och mer hanterbara bitar i åtgärdsplanerna.

### Områdesindelning

1. Norrmalm (*Norrmalmskolan*)
2. Hentorp, Källegården, Karlsro (*Henskolan*)
3. Vasastaden, Södermalm, Västermalm, Centrum, Våmb, Billingsluttningen (*Billingskolan*)
4. Södra Ryd, Sjukhuset (*Ryds skolan*)
5. Östermalm, Timboholm, Segerstorp, Aspelund (*Eriksdalskolan*)
6. Lunden, Rosenhaga (*Lundenskolan*)
7. Havstena, Kävplunda, Karstorp, Hasselbacken, Ulveket, Ekängen, Dälderna (*Kävplundaskolan*)
8. Stallsiken, Horsås, Horsås trädgårdsstad, Mariesjö, Hasslum (*Trädgårdsstadens skola*)

### Arbetsätt

De olika områdena i kommundelen kommer att analyseras var för sig, med utgångspunkt i de prioriteringar som fastställts i cykelstrategin. Därefter kommer åtgärdsplaner att tas fram för vart och ett av områdena.

Mycket arbete är redan gjort med avseende på barns skolvägar, därför kommer arbetspendling att utgöra huvudfokus i första omgången med analyser och åtgärdsplaner. Det innebär att områdena kommer att analyseras utifrån det perspektivet när de första åtgärdsplanerna tas fram. När dessa sedan genomförts, för vart och ett av de olika delområdena, kommer nya analyser att ligga till grund för åtgärdsplaner med fokus på skolvägar. När även det arbetet är genomfört kommer fokus att läggas på resor till och från fritidsaktiviteter och andra ärenden i vardagen.

Tanken är inte att alla områden ska analyseras på en gång, utan vi kommer att arbeta med ett eller ett par områden i taget. Detta för att analyserna som ligger till grund för åtgärdsplanerna ska vara så aktuella som möjligt.

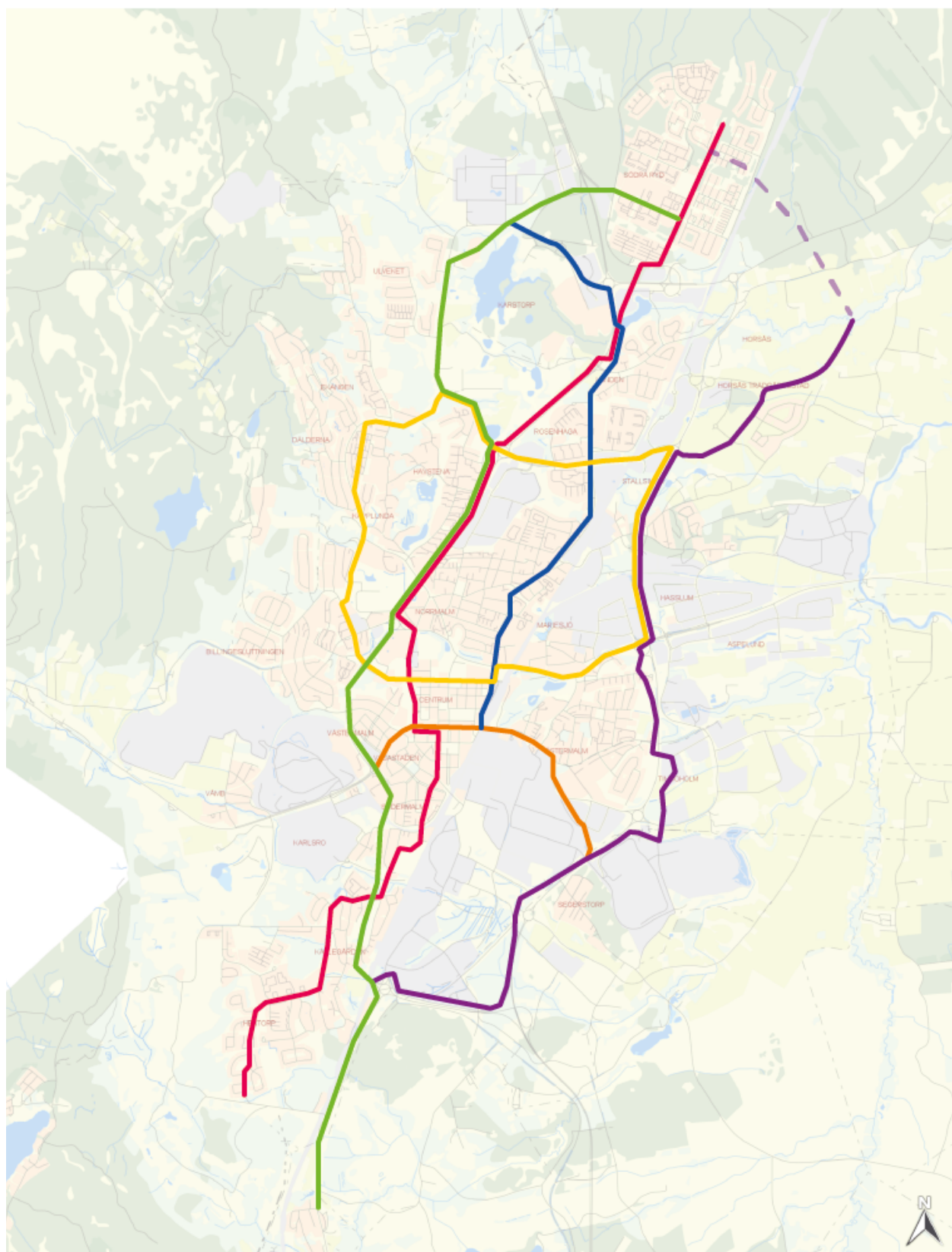
Samtidigt är det viktigt att hålla koll så vi kan samordna åtgärder som kan kombineras, även om dessa genomförs utanför områden med åtgärdsplan.

Nya områden och ny bebyggelse ska anpassas till den struktur som anges i cykelstrategi och cykelplan.

### Prioritering

Alla områden ska först hanteras utifrån kriteriet arbetspendling, med analyser och åtgärdsplaner. Därefter ska alla område återigen gås igenom med fokus på säkra skolvägar. I ett tredje steg hanteras alla områden med avseende på fritidsresor.

Cykelplanen avgör inte i vilken inbördes ordning åtgärdsplaner för de olika områdena ska tas fram.



På kartan visas huvudcykelnätet, de olika stråken namnges efter den färg som visar var stråket går. Stråken heter Röda stråket, Gula stråket, Blå stråket, Gröna stråket, Orangea stråket och Lila stråket.

### *Huvudcykelnät*

Ett antal cykelvägar i centralorten Skövde kommer att ingå i ett så kallat huvudnät. Huvudcykelnätet ska koppla samman de olika delarna av staden och fungera som stråk till, från och mellan större målpunkter.

Alla stråk som ingår i huvudcykelnätet namnsätts och skyltas i enlighet med den färg stråket har i kartan till vänster. Det ger en struktur som kan användas när cyklister ska navigera i cykelnätet.

På kartan till vänster redovisas även ett område i nordöst, där det i dagsläget varken finns infrastruktur för bilar eller cyklar. Den streckade linjen symboliserar den koppling som planeras gå genom den nya stadsdelen Stadsskogen och de delar av Trädgårdsstaden som inte är byggda idag.

### Prioriterat stråk

Det prioriterade stråket ingår i huvudcykelnätet, där det binder samman stadens nordligaste delar med de sydligaste. Stråket går alltså längs en av de längre sträckorna, dessutom kopplas många andra delar till denna "ryggrad".

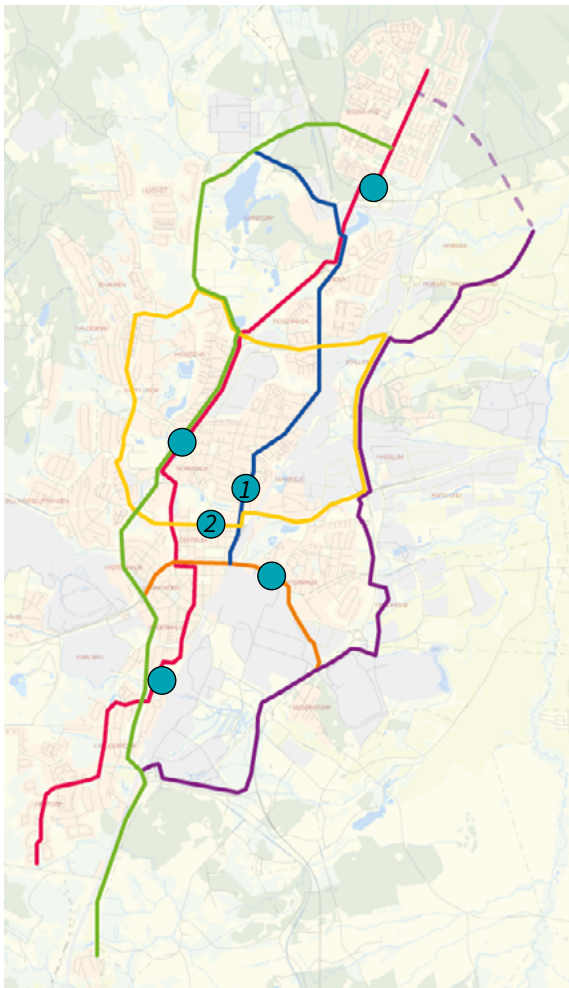
Det prioriterade stråk som ligger i planen går på den västra sidan om järnvägen. På längre sikt är intentionen att få till ett motsvarande stråk även öster om järnvägen.

## UPPFÖLJNING AV CYKELPLANEN

### Kontroll

#### Mätningar

Kommunen kommer att ha stående mätningar av cykeltrafiken på sex platser i centralorten. Ett par av mätstationerna kommer att utrustas med realtidsskyltar (markerat i kartan nedan med 1 och 2). Realtidsskyltarna placeras på centrala platser, så att många kan se dem, både de som cyklar och andra. Skylt kommer att sättas ut på plats ett i första hand (vid högskolan) och vid plats två i andra hand (vid Sandtorget). Kommunen kommer vid behov även att genomföra räkning och mätning på andra platser.



Kommunen kommer att ha stående mätningar av cykeltrafiken på dessa sex platser. De som markerats med siffror är tänkt ska utrustas med realtidsskyltar.

#### Undersökningar

Som komplement till cykelarbetet kommer kommunen att använda sig av en egen webbenkät inriktad på cykel. Den kommer att besvaras vartannat år, udda årtal.

Även andra undersökningar kan användas som underlag i cykelarbetet, såsom nöjdhetsundersökningar och resvaneundersökningar (RVU).

Kommunen planerar att delta i Cykelfrämjandets "Kommunvelometer", vilket vi har gjort varje år sedan 2012. Det ger en sammanställning med en fingervisning om hur cykelarbetet går och hur det står sig i förhållande till andra kommuner.

### Redovisning

#### Cykelbokslut

Kommunen sammanställer årligen ett cykelbokslut. Det dokument som tas fram ska uppfattas som enkelt och lättläst. Den ska kunna användas som informationsmaterial riktad till kommuninvånare och andra som är intresserade.

I cykelbokslutet redovisas de åtgärder som genomförts under sedan det senaste bokslutet sammanställs. Utöver detta kommer resultat av genomförda mätningar och undersökningar att presenteras.

Anvar för sammaställning av ett cykelbokslut ligger på sektor samhällsbyggnad.

#### Övergripande resultat

1. Karta med vilka områden som har pågående åtgärdsplan
2. Karta med cykelnätet där åtgärdade områden pekas ut
3. Förändringar som gjorts i driften
4. Mätningar som gjorts
5. Undersökningar som gjorts



#### Redovisning av genomförda projekt/åtgärder

Varje åtgärdsplan ges ett avsnitt, karta över områden som åtgärdats och områden som ligger kvar och ska åtgärdas. Bilder på före/efter och om event genomförts.

#### *Löpande redovisning gentemot invånare*

I samband med fysiska förändringar i cykelnätet kommer information att gå ut även under verksamhetsåret, liksom tidigare. Det kommer även att gå ut information kring olika skötselåtgärder, exempelvis snöröjning och sopning.

Den löpande redovisningen kommer att ske genom ett flertal kanaler, exempelvis:

1. På plats
2. Hemsidan
3. Sociala medier
4. Lokaltidningar



## LITTERATURFÖRTECKNING

- GCM-handboken (2010), *GCM-handbok - Utformning, drift och underhåll med gång-, cykel- och mopedtrafik i fokus*, Trafikverket och SKL
- Västra Götalandsregionen (2016), *Strategi för ökad cykling i Västra Götaland - En del av den regionala cykelplanen*
- Skövde kommun (2010), *Parkering i Skövde*, med parkeringsstrategi och p-normer.
- Skövde kommun (2012), *Trafik i Skövde - Trafikstrategi*
- Skövde kommun (2012), *Resepolicy*
- Skövde kommun (2012), *Riktlinjer för fordon och resor*
- Skövde kommun (2012), *Energi- och klimatplan för Skövde kommun 2011-2020*
- Skövde kommun (2013), *Landsbygdsprogram för Skövde kommun 2013-2016*
- Skövde kommun (2014), *Policy för funktionshindersfrågor*
- Skövde kommun (2015), *Folkhälsa - människor möts, verkar och mår bra!* Folkhälsopolitiskt program för mandatperioden 2015-2018
- Skövde kommun (2016), *Barn- och ungdomspolitiskt program för Skövde kommun 2015-2018*
- Skövde kommun, *Broschyr fri sikt*
- Synskadades Riksförbund (2012), *Gång- och cykelbanor*
- VTI (2014), *Sopsaltning av cykelvägar - för bättre framkomlighet och säkerhet för vintercyklisterna*
- Västra Götalandsregionen (2014), *Regional plan för transportinfrastrukturen i Västra Götaland 2014-2025*



**SKÖVDE**

Sektor samhällsbyggnad

Postadress 541 83 SKÖVDE Telefon 0500-49 80 00 Hemsida [www.skovde.se](http://www.skovde.se)