



Essunga kommun

Gång- och cykelstrategi Essunga kommun

Dokumenttyp

Strategi

Fastsställd

Av Kommunfullmäktige

2023-06-19, § 33

Detta dokument gäller för

Kommunstyrelsen

Giltighetstid

Tillsvidare, revideras vart 4:e år

Dokumentansvarig

Samhällsbyggnadschef

Dnr

KS 2023/21

UPPDRAG

Uppdragsnamn:	GCM-strategi Essunga kommun
Titel på rapport:	Gång- och cykelstrategi Essunga kommun
Version:	Version 1
Datum:	2023-03-17

MEDVERKANDE

Beställare:	Essunga Kommun
Kontaktperson:	Jenny Leonardsson, Bjarne Hurtig
Konsult:	Tyréns AB
Uppdragsansvarig:	Lisa Herland
Handläggare:	Axel Pihl
Kvalitetsgranskning:	Lisa Herland

SAMMANFATTNING

Denna gång- och cykelstrategi kommer ligga till grund för det fortsatta arbetet med att utveckla förutsättningarna för gång och cykling i Essunga kommun. Strategin visar hur detta arbete ligger i linje med lokala, regionala, nationella och internationella mål om folkhälsa och hållbarhet.

Gång- och cykelstrategin presenterar en vision för gång- och cykel i Essunga kommun och pekar ut fokusområden där åtgärder behöver genomföras för att visionen ska uppnås. Strategin beskriver också en utformningsstandard för gång- och cykelinfrastrukturen som Essunga kommun kommer följa när nya gång- och cykelvägar anläggs, hur gång- och cykelvägar kan finansieras samt hur utvecklingen kan följas upp.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	INLEDNING	5
1.1	Bakgrund och syfte med strategin	5
1.2	Gång och cykling är bra för samhället	7
1.3	Förutsättningar för gång och cykling i Essunga	7
2	ESSUNGA KOMMUNS VISION FÖR GÅNG OCH CYKLING	10
3	FOKUSOMRÅDEN	11
4	UTFORMNINGSSTANDARD GÅNG- OCH CYKELVÄGAR	13
4.1	I tätort	13
4.2	Utanför tätort	16
4.3	Parkering	17
4.4	Skyltning	18
4.5	Drift och underhåll	18
4.6	Belysning	19
5	GENOMFÖRANDE OCH FINANSIERING	20
6	UPPFÖLJNING OCH FORTSATT ARBETE	21
7	REFERENSER	22

INLEDNING

1.1 BAKGRUND OCH SYFTE MED STRATEGIN

Gång- och cykelstrategin ska vara ett stöd i arbetet med att utveckla förutsättningarna för gång- och cykelresor i Essunga kommun. Syftet är att skapa en gemensam målbild som ger stöd för prioritering och planering av de åtgärder som behövs för att skapa säkrare miljöer för aktiva trafikanter och därmed förbättra möjligheterna för hållbart resande. Arbetet med att utveckla och möjliggöra för gång och cykling ligger i linje med flertalet kommunala, regionala, nationella och internationella mål. Nedan presenteras fyra sådana mål med relevans för Essunga kommuns gång- och cykelstrategi.

VISION 2040

Essunga kommuns Vision 2040 slår fast en viljeriktning om att befolkningen i kommunen ska öka till 10 000 invånare 2040. Miljöer som är anpassade för gång- och cykling kan upplevas attraktiva att vistas i varför kommunens gång- och cykelvägar anses vara en relevant del i arbetet med att skapa attraktiva och hållbara livsmiljöer såväl i som utanför tätorterna. Dessa livsmiljöer kan i sin tur attrahera nya invånare och därmed bidra till att uppnå kommunens vision.

STRATEGI FÖR ÖKAD CYKLING I VÄSTRA GÖTALAND

2016 antog Västra Götalandsregionen (VGR) Strategi för ökad cykling i Västra Götaland. Strategin fungerar som ett stöd för prioriteringar och planering av cykelåtgärder längs det statliga regionala vägnätet. VGR:s strategi innehåller mål och prioriteringsprinciper och det övergripande målet är att "skapa förutsättningar för ökad och säker cykling". Visionen för arbetet är "cykel, en del av det goda livet", där ökat cyklande ska bidra till andra regionala mål om friskare befolkning, god miljö och barns utveckling och självständighet.

Prioriteringsprinciperna i VGR:s strategi slår fast att cykelåtgärder för vardagscykling har högsta prioritet. De åtgärderna handlar om att förbättra tillgänglighet och trafiksäkerhet på sträckor som



Figur 1. Strategi för ökad cykling i Västra Götaland.

leder till skolor och kollektivtrafikknutpunkter samt arbetsplatser och målpunkter för fritidsaktiviteter i tätortsnära lägen. Prioritet två är att åtgärda felande länkar i sträckor samt att utveckla cykling för rekreation och turism.

NATIONELLA FOLKHÄLSOMÅL

Det folkhälsopolitiska ramverket består av ett övergripande, nationellt folkhälsopolitiskt mål och åtta målområden. Det övergripande målet för folkhälsopolitiken har ett tydligt fokus på jämlik hälsa. Målet är att folkhälsopolitiken ska skapa samhällseliga förutsättningar för en god och jämlik hälsa i hela befolkningen och sluta de påverkbara hälsoklyftorna inom en generation.

Målområde 6, Levnadsvanor, har tydlig koppling till aktivt resande. Trafiksäker och framkomlig infrastruktur för gång och cykel stödjer invånarnas möjligheter att skapa hälsosamma levnadsvanor.

AGENDA 2030

Agenda 2030 är en universell agenda för hållbar utveckling som är antagen av FN:s medlems-



Figur 2. De 17 globala målen från Agenda 2030. Mål 3, 11 och 13 har tydligast koppling till aktivt resande.

I denna strategi används termen *aktiva trafikanter* för att beskriva trafikanter som går eller cyklar. Termen används för att pålysa att dessa trafikanter är fysiskt aktiva och deras resor därmed bidrar till positiva hälsoeffekter.

länder. Agenda 2030 innehåller 17 mål som ska uppnås till 2030. Målen med tydligast koppling till aktivt resande är mål 3 (god hälsa och välbefinnande), 11 (hållbara städer och samhällen) och 13 (bekämpa klimatförändringarna). De globala målen är vägledande i kommunens arbete med långsiktigt hållbar utveckling.

1.2 GÅNG OCH CYKLING ÄR BRA FÖR SAMHÄLLET

Att utveckla möjligheterna att gå och cykla i Essunga kommun kommer leda till att fler aktiva resor görs, både vardagsresor och för rekreation. Ökat aktivt resande i kommunen genererar många positiva effekter för Essungas invånare.

Att gå och cykla är hälsosamt och bidrar till förbättrad folkhälsa. Aktiva färdmedel bidrar med vardagsmotion och en byggd miljö som stimulerar aktivt resande förbättrar förutsättningarna för människor att nå upp till Folkhälsomyndighetens rekommenderade nivåer av fysisk aktivitet. Publika miljöer anpassade för gång- och cykling kan också upplevas attraktiva att vistas i vilket kan stärka sociala interaktioner och bidra till social hållbarhet.

Luft- och bullerföroreningar orsakade av transporter leder till stora negativa effekter på människors hälsa. Nästan 20 procent av Sveriges befolkning utsätts för trafikbullernivåer som överskrider riktvärdena utomhus vid sina bostäder. När gång- och cykel ersätter bilresor leder det till minskade luft- och bullerföroreningar. Valet av transportmedel för vardagsresor har också stor påverkan på en persons utsläpp av växthusgaser.

Att gå och cykla kostar inte mycket och är ett färdmedel lättillgängligt för människor i alla åldrar. Cykling kan också generera ekonomiska värden. Cykelturism har positiva effekter för lokalt näringsliv och investeringar i cykelinfrastruktur kan ha stor samhällsekonomisk lönsamhet.

1.3 FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR GÅNG OCH CYKLING I ESSUNGA

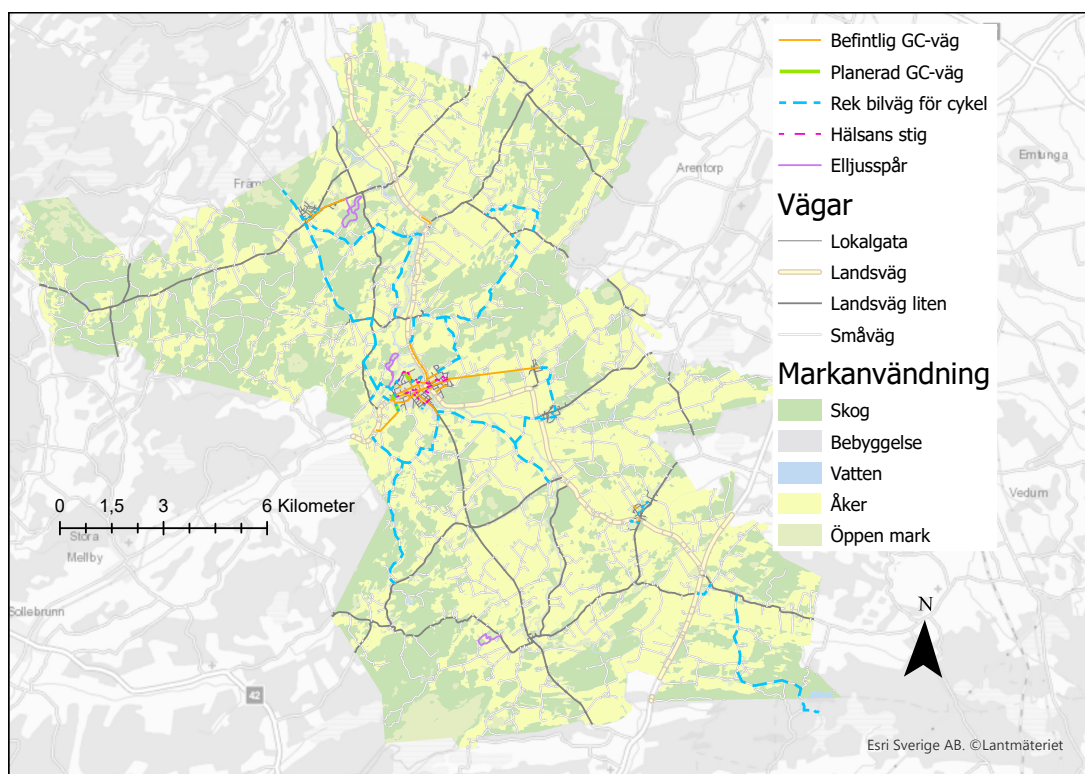
1.3.1 GÅNG- OCH CYKELVÄGNÄTET I KOMMUNEN

I Essunga kommun finns det cirka 16 km gång- och cykelbanor varav majoriteten är i tätorterna, se figur 3. Gång- och cykelinfrastrukturen i tätorterna har varierande standard och det saknas länkar på vissa sträckor. Korsningspunkter med motortrafiken är också på flertalet platser bristande. Den största bristen i gång- och cykelvägnätet är avsaknaden på kopplingar mellan orterna i kommunen och här finns också en efterfrågan på förbättringar.

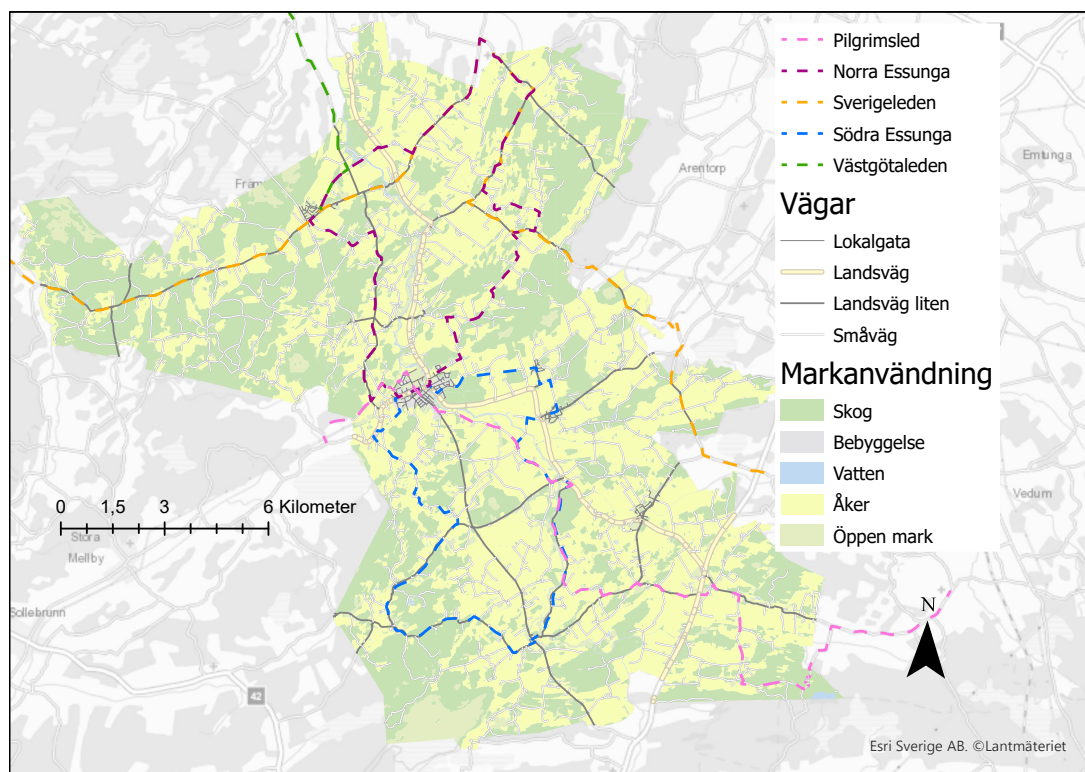
Essunga kommun har pekat ut nästan 5 mil lågtrafikerade vägar som rekommenderade för cykling, se figur 3. Det saknas dock länkar i det nätet av vägar och vissa av vägarna har för höga hastigheter för att vara trafiksäkra för gång- och cykling. Dessa vägarna saknar också i stor utsträckning vägvisande skyltar för gång och cykel.

Det finns ett flertal gång- och cykelleder i kommunen. Lederna är dock bristfälligt skyltade och vissa delsträckor går på vägar som inte är lämpliga för gång- eller cykeltrafik.

I synpunkter som lyfts av kommuninvånare påpekas att det känns otryggt att både gå och cykla på landsvägarna eftersom det passerar mycket tung trafik och att hastighetsbegränsningar inte efterlevs. Invånare anser att gång- och cykelvägar inte alltid hänger ihop och att de, på de



Figur 3. Karta över befintliga gång- och cykelvägar i Essunga kommun.



Figur 4. Karta över befintliga vandrings- och cykelleder i Essunga kommun.

sträckor som saknar gång- och cykelvägar, kommer i kontakt med motortrafik. Det har efterfrågats fler övergångsställen i tätorterna och framförts förslag att hastigheten borde sänkas till 40 km/h istället för 50 km/h.

1.3.2 POTENTIAL FÖR GÅNG OCH CYKLING I KOMMUNEN

Enligt Västra Götalandsregionens potentialstudie för cykling är det 12 procent av Essungas befolkning som cyklar "nästa varje dag" och 22 procent cyklar "då och då". 31 procent av befolkning anger att de "sällan eller aldrig" cyklar .

I Essunga har 15 procent av invånarna möjlighet att gå till arbetet inom 30 minuter och 27 procent av invånare kan cykla till arbetet inom 30 minuter. Med el-cykel stiger siffran till 34 procent.

Gällande potentialen för aktiva skolresor finns följande statistik:

- 35 procent av elever i årskurs 0-3 bor inom 2 km från skolan
- 45 procent av elever i årskurs 4-6 bor inom 3 km från skolan
- 62 procent av elever i årskurs 7-9 bor inom 4 km från skolan



Figur 5. Cykelställ vid Nossebro skola.

1 ESSUNGA KOMMUNS VISION FÖR GÅNG OCH CYKLING

Essunga kommun har formulerat en vision som ska vägleda det fortsatta arbetet med att utveckla möjligheterna att gå och cykla i kommunen. Till visionen har också fem stycken fokusområden tagits fram som pekar på olika delar som behöver förbättras för att visionen ska nås.

Essunga kommuns vision för arbetet med cykelstrategin är:

”I Essunga kommun finns tillgängliga och säkra gång- och cykelvägar som uppmuntrar till fysiskt aktiva resor och underlättar för invånarna att välja hållbara färdmedel.”

Essunga kommuns fokusområden för arbetet med cykelstrategin är:

- Invånarna ska kunna gå och cykla trafiksäkert till skolor, fritidsaktiviteter, rekreationsområden och samhällsviktiga verksamheter inom tätbebyggda områden.
- Det ska vara möjligt att cykla trafiksäkert på skyltade leder mellan alla tätorter i kommunen.
- Kollektivtrafiknoder ska utvecklas för att underlätta kombinationsresor.
- Kommunen ska samverka med andra aktörer för att gynna cykling och vandring.
- Kommunen ska uppmuntra invånarna att gå och cykla genom beteendepåverkande åtgärder/mobility management.



Figur 6. Två personer cyklar på en väg mellan åkrar.

2 FOKUSOMRÅDEN

För de olika fokusområdena har inriktningar tagits fram som anger riktningen för den vidare prioriteringen av åtgärder.

1. INVÅNARNA SKA KUNNA GÅ OCH CYKLA TRAFIKSÄKERT TILL SKOLOR, FRITIDSAKTIVITETER, REKREATIONSOMRÅDEN OCH SAMHÄLLSVIKTIGA VERKSAMHETER

Inriktningar för fokusområde 1:

- Utveckla säkra gång- och cykelvägar till skolorna så att barn, om avståndet tillåter, kan gå och cykla till skolan inom tätbebyggda områden.
- Utveckla säkra gång- och cykelvägar till samhällsviktiga verksamheter och till anläggningar för fritidsaktiviteter och rekreationsområden
- Ansluta nya bostadsområden till gång- och cykelnätet
- Sänka hastighetsgränserna inom tätorterna för att underlätta samspelet mellan motortrafik och aktiva trafikanter.
- Hastighetssäkra korsningspunkter mellan aktiva trafikanter och motortrafiken.
- Lokalisera saknade länkar i gång- och cykelvägnätet och på sikt bygga bort dem

2. DET SKA VARA MÖJLIGT ATT CYKLA TRAFIKSÄKERT MELLAN ALLA TÄTORTER I KOMMUNEN

Inriktningar för fokusområde 2:

- Anpassa befintlig infrastruktur mellan samhällena i kommunen bättre för gång och cykling
- Förstärka vägvisande skyltningen för att underlätta orienteringen för gång och cykling
- Samverka med Trafikverket för komplettering av gång- och cykelvägar längs det statliga vägnätet
- Separera cykeltrafiken från biltrafiken i möjligaste mån
- Anlägga nya gång- och cykelvägar på de länkar som inte går att hantera via anpassning av befintlig infrastruktur

3. KOLLEKTIVTRAFIKNODER SKA UTVECKLAS FÖR ATT UNDERLÄTTA KOMBINATIONSRESOR.

Inriktningar för fokusområde 3:

- Det ska finnas tillräcklig och säker cykelparkering vid kollektivtrafiknoder i kommunen
- Förbättra förutsättningarna för att gå och cykla till kollektivtrafiknoder

4. KOMMUNEN SKA SAMVERKA MED ANDRA AKTÖRER FÖR ATT GYNNA REKREATION OCH BESÖKSNÄRING KOPPLAT TILL CYKLING OCH VANDRING.

Inriktningar för fokusområde 4:

- Samverka med förvaltare av lokala och regionala gång- och cykelleder.
- Synliggöra gång- och cykelvägar genom exempelvis öppen data
- Samverka med trafikverket för komplettering av gång- och cykelvägar längs det statliga vägnätet

5. KOMMUNEN SKA UPPMUNTRA INVÅNARNA ATT GÅ OCH CYKLA GENOM BETEENDEPÅVERKANDE ÅTGÄRDER/MOBILITY MANAGEMENT

Inriktningar för fokusområde 5:

- Kommunen ska verka internt för att minska kortresor med bil i tjänsten
- Kommunen ska uppmuntra till och stödja skolor i aktiviteter för att få fler barn att gå och cykla till skolan.



Figur 7. Essunga kommuns tjänstecykel, fotograferad i solnedgången.

3 UTFORMNINGSSANDARD GÅNG- OCH CYKELVÄGAR

För att få fler människor att välja gång och cykel för sina dagliga resor krävs ett tillgängligt, tryggt, framkomligt och säkert gång- och cykelvägnät.

Planeringen för gång och cykling har både likheter och skillnader. Både gång och cykling kräver en infrastruktur som är gen, framkomlig, bekväm, attraktiv och säker för att de ska nyttjas i stor utsträckning. Båda färdssätten använder muskelkraft och är känsliga för omvägar och branta backar. Gång och cykling har dock olika rörelsemönster och hastigheter så där det kan uppstå stora flöden av aktiva trafikanter är det olämpligt att blanda dem på samma yta.

Gång är en del av samtliga resor även om huvuddelen av resan görs med cykel, buss eller bil. Bättre förutsättningar för gång gynnar alltså även andra färdssätt. De största gångflödena uppstår vanligtvis på kortare sträckor mellan särskilda målpunkter, såsom i anslutning till skolor, hållplatser, eller i centrum. Resorna med cykel är längre än till fots och där ställs större krav på en sammanhängande struktur över en större geografisk yta.

Eftersom gång och cykling sker med muskelkraft finns det begräsningar i hur långt människor är villiga att ta sig för att nå vardagliga målpunkter. Därför finns det störst potential för aktiva resor i tätorter där det är kortare mellan målpunkterna. Infrastrukturen i tätorter kan därför vara mer ambitiös än utanför. Även på landsbygden bör invånare ha möjlighet att gå och cykla för att nå närliggande målpunkter, varför det behöver finnas infrastruktur för gång- och cykling även där. I takt med att el-assisterade cyklar blir vanligare ökar det potentiella avstånden som människor är villiga att cykla. Elcyklar, tillsammans med det faktum att cykelturism blir allt populärare, innebär starka anledningar till att bygga ut och synliggöra befintliga gång- och cykelvägar även mellan tätorter.

På sträckor för vardagscykling bör rakaste vägen mellan målpunkter eftersträvas. För rekrea- tions- och turistcykling kan längre omvägar vara acceptabla och i de fall de erbjuder attraktivare miljöer till och med vara eftersträvensvärda. Att det finns en cykelbar sträcka mellan målpunkter är viktigare än att sträckan är kortast möjliga väg.

3.1 I TÄTORT

3.1.1 GÅNG- OCH CYKELBANOR

Kommunen strävar efter att det inom tätorterna ska finnas nät av gång- och cykelvägar som binder ihop ortens olika delar med de målpunkter som finns. Huvudleder och andra större gator bör alltid ha gång- och cykelbanor. Gång- och cykelbanorna ska ha en slät beläggning, vara fria från hinder och inte understiga 2,5 meter i bredd. Gång- och cykelbanor som är 3 meter eller bredare ska med linjemarkering delas i en gång- och en cykeldel.

3.1.2 GÅNG- OCH CYKLING I BLANDTRAFIK

Det är inte möjligt att bygga gång- och cykelbanor på samtliga gator i tätorterna. Därför kan också gator generellt behöva göras mer gång- och cykelvänliga om förutsättningarna för att gå och cykla ska bli goda i kommunen. På gator där hastigheten på motortrafiken inte överstiger 30 km/h kan gång- och cykling ske trafiksäkert i blandtrafik. Gator som regleras om till 30 km/h från högre hastigheter kan behöva anpassas utformningsmässigt för att hastighetsefterlevnaden ska bli god.



Figur 8. Gång- och cykelbana längs Storgatan i Nossebro.

3.1.3 GÅNGFARTSOMRÅDEN

Platser i tätorter där gående och vistelse är prioriterat men som behöver vara tillgängliga för motorfordon kan regleras som gångfartsområden. I gångfartsområden ska fordon färdas i gångfart, förare har väjningsplikt mot gående och parkering är inte tillåtet annat än på angivna platser.

3.1.4 SÄKRA ÖVERFARTER/KORSNINGAR

Korsningspunkter mellan aktiva trafikanter och motortrafik kan regleras och utformas på olika sätt baserat på behovens karaktär och platsens förutsättningar.

ÖVERGÅNGSSTÄLLE

Vid obebakade övergångsställen har fordonförare väjningsplikt mot gående. Övergångsställen bör ses som en framkomlighetsåtgärd, inte en trafiksäkerhetsåtgärd. Därför bör övergångsställen kombineras med hastighetsåtgärder för att få en trafiksäkerhetsåtgärdseffekt. Hastighetsåtgärder kan ske genom exempelvis avsmalning, mittrefug, gupp, upphöjning av övergångsstället eller liknande. Trafikverkets utformningsguide Vägar och gators utformning (VGU) rekommenderar att övergångsställen utformas med hastighetsåtgärder.

GÅNGPASSAGE

Gångpassager utgör en plats för gående att korsa gatan, men där bilister inte har väjningsplikt mot gående. Gångpassager byggs för att underlätta för gående att korsa gator. Gångpassager anläggs så de är i nivå med körbanan och märks ut med pollare och avsmalningar.

CYKELÖVERFART

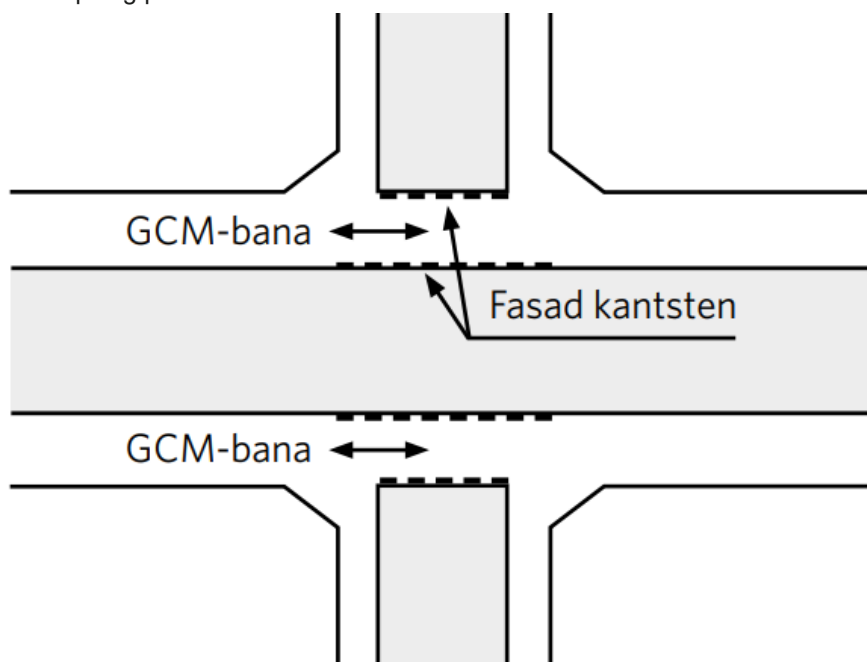
Vid cykelöverfarter har fordonförare väjningsplikt mot cyklande och moped klass II som är ute på eller just ska färdas ut på cykelöverfarten. Cykelöverfarter ska enligt VGU vara hastighetsåtgärder till 30 km/h och får inte vara signalreglerade. De behöver också märkas ut med vägmärkning och vägmärken.

CYKELPASSAGE

På obebakade cykelpassager ska fordonförare på vägen anpassa hastigheten, så att det inte uppstår fara för cyklande som är ute på cykelpassagen. Cyklande har väjningsplikt när de korsar en väg vid en obebakad cykelpassage.

GENOMGÅENDE GÅNG-/CYKELBANA

Genomgående gång- och cykelbanor löper parallellt med en gatan och behåller samma utformning i korsningar med lokalgator, se exempel från VGU Råd i figur 9. Utformningen används i korsningar där framkomlighet för gång och cykling prioriteras. Utformning ska ge en hastighetsdämpning på korsande fordon.



Figur 9. Genomgående gång- och cykelbana. (Exempel från VGU Råd 2022)

Valet av typ av reglering i korsningar beror på vad det är för plats och hur trafikflödena ser ut på platsen. Korsningstyperna för gång och cykel kan kombineras på olika sätt. Det kan vara fördelaktigt om korsningspunkter längs ett stråk har liknande utformning och reglering så att gående och cyklande kan förutse korsningarnas utformning. Detta gäller särskilt för cykeltrafiken. Respektive korsningstyp bör också utformas på ett konsekvent sätt för att underlätta för personer med kognitiva funktionsnedsättningar.



Figur 10. Cykelbana i Främmestad.

3.2 UTANFÖR TÄTORT

3.2.1 GÅNG- OCH CYKELBANOR

Gång- och cykelbanor utanför tätort kan anläggas utmed statliga/regionala vägar. De bör vara avskilda från vägbanan, vara asfalterade och ha ett minimimått 2,5 m. På de banorna använder gång- och cykeltrafikanter samma yta. Gång- och cykelbanor bör anläggas på de sträckor där det saknas länkar i gång- och cykelvägnätet och det inte finns någon alternativ lågtrafikerad väg att nyttja.

3.2.2 SOMMARCYKELVÄGAR

En sommarcykelväg är en enklare typ av friliggande gång- och cykelväg utan krav på vinterunderhåll. Bredden på en sommarcykelväg bör vara minst 2 meter. Linjeföringen av vägen följer det befintliga landskapet och vägen bör vara skyltad. Slitlagret utgörs vanligtvis av stenmjöl och storleken bör inte överstiga 0/8 mm. Stenmjöl med vassa stenar bör undvikas för att undvika risk för punktering.



Figur 11. Grusväg i Essunga kommun som kan fungera väl att cykla på.



Figur 12. Smal asfalterad väg i Essunga kommun som kan vara lämplig att reglera om till bygdeväg.

3.2.3 BYGDEVÄGAR

Bilvägar med låga trafikmängder och hastigheter under 70 km/h kan vara acceptabla för gång- och cykling i blandtrafik. Vägar med årsdygsmedeltrafik under 2000 fordon, hastigheter på max 60 km/h och en vägbanebredd mellan 5-7 meter kan anpassas till bygdevägar. Vägrenen breddas då till 1-1,5 meter för att skapa en tydlig yta för gång och cykling. När vägar görs om till bygdevägar bör också hastighetsdämpande åtgärder genomföras för att säkerställa att hastighetsgränserna hålls på vägen.

3.2.4 ENSKILDA VÄGAR

Enskilda vägar med slitlager i asfalt eller som motsvarar beläggningen på sommarcykelvägar kan fungera väl att gå och cykla på. Efter avtal med berörda markägare kan sådana vägar också skyltas med vägvisande skyltar för gång och cykling.

3.3 PARKERING

Det är viktigt att det finns bra möjligheter att parkera sin cykel vid målpunkter. Tillgängliga och säkra parkeringsmöjligheter underlättar resandet med cykel. I takt med trender att människor köper allt exklusivare cyklar, som elcyklar eller lådcyklar, blir säkra parkeringsmöjligheter viktigare. Tillgängliga parkeringar minskar också risken för felparkerade cyklar.

Parkeringsplatser bör placeras nära entréer till målpunkter. På platser där invånare kan förväntas parkera en längre tid bör parkeringarna också vara väderskyddade. Kommunen ska också undersöka möjligheten att införa ett parkeringstal för cykel i nybyggnation för att se till att fastighetsägare också tar ansvar för att säkerställa tillgången på parkering.



Figur 13. Vägvisande skyltar för cykel.

3.4 SKYLTNING

Skyltning av gång- och cykelvägar underlättar orienteringen i gång- och cykelnätet. Vägvisande skyltar kan vara extra viktiga på sträckor där gående och cyklande hänvisas till andra vägar än den genaste mellan två orter. Kommunen ska i samverkan med ansvariga organisationer för de lokala vandrings- och cykellederna samt de berörda markägarna verka för att samtliga leder märks ut med vägvisande skyltar.

Gång- och cykelvägnätet både i och utanför tätorter ska skyltas med vägvisande skyltar till viktiga målpunkter.

3.5 DRIFT OCH UNDERHÅLL

Gång- och cykelbanor måste driftas och underhållas väl för att de ska vara tillgängliga, framkomliga och säkra. Utformningen av infrastrukturen påverkar förutsättningarna för drift och underhåll och om minimimått för gång- och cykelinfrastruktur inte uppnås kan det skapa svårigheter att utföra drift- och underhållsåtgärder. Gång- och cykelvägar som regelbundet förväntas användas av tung trafik bör också ha en vägkonstruktion som är dimensionerad efter det.

För att sträckor som helhet ska anses ha hög kvalitet är det viktigt att standarden är likvärdig i gång- och cykelinfrastrukturen. Kontinuiteten i drift och underhåll måste därför tas i beaktande när kommunen tar fram det övergripande gång- och cykelvägnätet i kommunen. För att uppnå det krävs samverkan med samtliga väghållare.

Gällande gång- och cykelvägar i kommunen gäller följande:

- Kommunen ansvarar för drift och underhåll av de kommunala gång- och cykelvägarna.
- Trafikverket ansvarar för den statliga infrastrukturen.
- Vägföreningar ansvarar för drift och underhåll av enskilda vägar.
- Fastighetsägare ansvarar för driften av gångbanor som ansluter till deras fastigheter.

Essunga kommun har rutiner och riktlinjer för vinterväghållningen av gång- och cykelbanor, övergångsställen och cykelparkeringar där kommunen är väghållare eller fastighetsägare.

3.6 BELYSNING

Belysning ska eftersträvas på samtliga gång- och cykelbanor i tätorterna. På landsbygden kommer gång- och cykelbanor enbart i särskilda fall ha belysning.



Figur 14. Nyanlagd gång- och cykelbana med belysning i Nossebro.

4 GENOMFÖRANDE OCH FINANSIERING

För att arbetet med att utveckla gång- och cykelmöjligheterna i Essunga kommun ska komma igång så snabbt som möjligt och ske på ett resurseffektivt sätt kommer kommunen att i första hand, där det är lämpligt, försöka anpassa befintlig infrastruktur för gång- och cykling samt bygga enkla gång- och cykelvägar.

Enkla gång- och cykelvägar kan utgöras av så kallade sommarcykelvägar och anpassning av infrastrukturen kan exempelvis göras genom sänkta hastigheter, ändrad drift och underhåll samt tydligare vägvisande skyltning.

Generellt sätt bekostar kommunen gång- och cykelbanor utmed de kommunala vägarna medan cykelvägar längs det statliga vägnätet finansieras via regional plan med medfinansiering av kommunen. Kommunen kommer i de fall det är möjligt att söka pengar via statlig medfinansiering och stadsmiljöavtal för att underlätta byggande av ny infrastruktur.

Om kommunen prioriterar specifika åtgärder längs det nationella/regionala vägnätet kan kommunen bekosta hela eller delar av åtgärden. Om gång- och cykelbanorna anläggs i vägområdet krävs överenskommelse med väghållaren. Om de istället anläggs utanför vägområdet krävs avtal med berörda markägare. Avtalens giltighetstid påverkar långsiktig drift och underhåll och kan påverka möjligheten att få statlig medfinansiering.

Det enskilda vägnätet kan erbjuda goda möjligheter för gång och cykling på landsbygden. Enskilda vägar är, med stöd i allemansrätten, alltid öppna för att gå eller cykla på. Det gäller även de vägar som inte mottar statligt driftsbidrag och som är stängda för motortrafik. För att få skylta enskilda vägar med vägvisande skyltar krävs avtal med berörda väghållare.

5 UPPFÖLJNING OCH FORTSATT ARBETE

Det är viktigt att arbetet med gång- och cykeltrafiken regelbundet följs upp för att säkerställa att det fortlöper i den riktning som gång- och cykelstrategin slår fast. Uppföljning och mätning bidrar också till en bättre bild över nuläget och regelbunden uppföljning kan bidra till att arbetet med gång- och cykling integreras väl i det övriga arbetet i kommunen.

I Essunga kommun kommer cykelarbetet följas upp via:

GÅNG- OCH CYKELMÄTNINGAR

Gång- och cykelmätningar kommer bidra till en förbättrad förståelse för nuläget och ge en möjlighet följa utvecklingen över tid. Mätningarna kommer ske på ett antal viktiga platser i gång- och cykelvägnätet.

GÅNG- OCH CYKELBOKSLUT

Gång- och cykelbokslutet kommer genomföras vart annat år och i det kommer de två senaste årens gång- och cykelarbete att sammanfattas. Bokslutet kommer bland annat att behandla antal km ny gång- och cykelväg, genomförda mobility management-åtgärder och standarden på drift och underhåll.

CYKELFRÄMJANDETS KOMMUNVELOMETER

Essunga kommun kommer regelbundet att delta i Cykelfrämjandets Kommunvelometer för att utvärdera det cykelfrämjande arbetet.

UNDERSÖKNINGAR RIKTADE TILL SKOLOR

Essunga kommun kommer att undersöka hur många barn i kommunen som går och cyklar till skolan och följa den utvecklingen över tid. Uppföljningen kan bland annat göras genom enkäter till skolbarn eller cykelparkeringsinventeringar på skolorna.

EN ANSVARIG PERSON FÖR GÅNG- OCH CYKELPLANERING

För att säkerställa att utvecklingen av gång- och cykelvägnätet i Essunga kommun inte faller mellan stolarna kommer kommunen att utse en person på samhällsbyggnadsavdelningen som ansvarig för planering och uppföljning.

REGELBUNDEN UPPDATERING AV GÅNG- OCH CYKELSTRATEGIN

Gång- och cykelstrategin behöver vara ett levande dokument och anpassas efter nya förutsättningar som växer fram i kommunen. För att se till att den fortsätter vara aktuell kommer den att uppdateras varje mandatperiod.

6 REFERENSER

Brand et al (2021) *The climate change mitigation impacts of active travel: Evidence from a longitudinal panel study in seven European cities* (hämtad 2023-02-02) <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0959378021000030>

Folkhälsomyndigheten. *Fysisk aktivitet och svenska riktlinjer* (hämtad 2023-02-02) <https://www.folkhalsomyndigheten.se/livsvillkor-levnadsvanor/fysisk-aktivitet-och-matvanor/fysisk-aktivitet/>

Folkhälsomyndigheten. *Hälsoeffekter av buller och höga ljudnivåer* (hämtad 2023-02-02) <https://www.folkhalsomyndigheten.se/publicerat-material/publikationsarkiv/h/halsoeffekter-av-buller-och-hoga-ljudnivaer/?pub=60532>

Folkhälsomyndigheten. *Rekommendation för fysisk aktivitet och stillasittande* (hämtad 2023-02-02) <https://www.folkhalsomyndigheten.se/livsvillkor-levnadsvanor/fysisk-aktivitet-och-matvanor/rekommendationer-for-fysisk-aktivitet-och-stillasittande/>

Heldt & Liss (2013) *Cykelturism och effekter på lokal, regional och nationell nivå – En litteraturgenomgång samt fallstudie på cykeltirster i Varberg och på Gotland* (hämtad 2023-02-02) <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:667724/FULLTEXT01.pdf>

Levin, Neergaard & Nilsson (2014) *Effekter på klimat, folkhälsa och samhällsekonomi av Region Skåne inriktning för fortsatt cykelutveckling i Skåne* (hämtad 2023-02-02) <https://utveckling.skane.se/siteassets/verksamhetsomraden/regional-fysisk-planering/dokument/cykelstrategi/cykeleffekter.pdf>

Trafikverket. *Trafikverkets miljörapport 2020* (hämtad 2023-02-02) <http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1548629/FULLTEXT01.pdf>

Trafikverket & Sverige Kommuner och Regioner (2022). *Mobilitet för gående, cyklister och mopedister – En handbok med fokus på planering, utformning, underhåll och uppföljning*. (hämtad 2023-02-02) <https://skr.se/download/18.7a95dc2f1818012627d4fbe8/1656418260070/Mobilitet-for-gaende-cyklister-och-mopedister.pdf>

Västra Götalandsregionen. *Potentialstudie för cykling* (hämtad 2023-02-02) <https://www.vgregion.se/regional-utveckling/verksamhetsomraden/transportinfrastruktur/okad-cykling-i-vastra-gotaland/potentialstudie/>

Västra Götalandsregionen. *Strategi för ökad cykling i Västra Götaland* (hämtad 2023-02-02) <https://www.vgregion.se/regional-utveckling/verksamhetsomraden/transportinfrastruktur/okad-cykling-i-vastra-gotaland/>



Essunga kommun
