

# Cykelplan för Alingsås kommun



Dokumentinfo: Plan  
Projektnamn: Cykelplan för Alingsås kommun  
Datum för beslut: 2026-

Diarienummer: 2026.008  
Gäller för: Kommunövergripande  
Giltighetstid: Tillsvidare

## Innehåll

<b>Inledning .....</b>	<b>3</b>
Varför behöver fler cykla? .....	4
Hur får vi fler att cykla? .....	5
<b>Bakgrund och förutsättningar .....</b>	<b>6</b>
Nuläge och potential .....	7
Mål för hållbar utveckling .....	10
<b>Inriktning.....</b>	<b>12</b>
<b>Mål .....</b>	<b>12</b>
<b>Fokusområden.....</b>	<b>13</b>
<b>Kvaliteter .....</b>	<b>14</b>
<b>Strategi för cykelnätet .....</b>	<b>20</b>
<b>Planeringsunderlag .....</b>	<b>22</b>
<b>Uppföljning och revidering .....</b>	<b>22</b>
<b>Bilagor .....</b>	<b>23</b>
Bilaga 1 Landsbygdkriterier .....	23

*Foto: Carolina Jansmyr (omslag, s 9, 11, 16, 18, 19), Erika Lennartsson (s 4, 17)*

# Inledning

Tekniska nämnden i Alingsås kommun har gett Samhällsbyggnadsförvaltningen uppdraget att ta fram en cykelplan. Syftet med uppdraget är att konkretisera kommunens ambitioner och mål för tjänstepersoner inom kommunorganisationen och för allmänheten. Kommunala satsningar på cykling är en förutsättning för att öka det hållbara resandet och nå klimatmålen. Senast år 2045 ska Sverige inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp, i enlighet med *Klimatlagen*<sup>1</sup>.

Ambitionen med Alingsås kommuns cykelplanering är att göra cykeln till ett attraktivt val för att ta sig till och från arbete, skola, fritidsaktiviteter, handel och för att ta del av kulturella upp-  
levelser och aktiviteter.

I cykelplanen konkretiseras och kartläggs möjligheter, behov och utmaningar som ger underlag till planeringen och tydliggör framtida utvecklingsbehov och möjlighet till beteendepåverkan. Främst riktas cykelplaneringen till färdmedlet cykel med hänsyn till de olika anspråk på utrymme, hastighet och framkomlighet som de olika typerna av cykelfordon medför. Då mycket av planeringen för fotgängare och cyklister följs åt berörs även gång som färdmedel indirekt,

Cykelplanen innehåller mål, fokusområden och kvaliteter och beskriver ett övergripande förhållningssätt till cykelplaneringen och cykelnätet. Principerna i cykelplanen är framtagna med grund i kommunens *Översiktsplan* och *Trafikplan*, som beskrivs mer under *Mål för hållbar utveckling*, men har också utvecklats vidare i ett flertal interna workshops och stämts av med den politiska ledningen.

Utvecklingen av och planeringen för cykling avser alla Alingsås kommuns invånare och besökare till kommunen. Det är en bred målgrupp med många olika behov av framkomlighet, utrymme och tydlighet. Arbetspendlare och elever utgör en stor del av cyklisterna, därav tar kommunen hänsyn till viktiga stråk för arbetspendling och skolvägar vid prioritering. Utformningen tas fram med hänsyn till de grupper som har mest behov av anpassningar av infrastrukturen såsom barn och unga, äldre samt personer med funktionsnedsättningar.

Detaljer kring utvecklingsbehoven av nya och befintliga cykelvägar samt hur kommunen avser att arbeta med utformning, beteendepåverkande åtgärder och drift och underhåll avseende cykling hanteras i kommunens interna planeringsunderlag.

Alingsås kommun består till stor del av enskilda vägar med privat huvudmannaskap. Cykelplanen berör hela kommunens geografi men planeringen riktas främst till planering på det kommunala vägnätet. Utanför tätort planeras cykelinfrastrukturen framförallt längs det statliga vägnätet där Trafikverket är väghållare<sup>2</sup> och har beslutsmandat. Vid särskilda fall kan det vara aktuellt att undersöka möjligheten till åtgärder på det enskilda vägnätet, till exempel för att koppla ihop det regionala cykelnätet.

---

<sup>1</sup> Riksdagen, 2018.

<sup>2</sup> Väghållaren är ansvarig för byggande och drift av en väg



## Varför behöver fler cykla?

Cykling ger goda effekter på folkhälsa, buller, luftkvalitet och ekonomi. Cykeln spelar också en viktig roll i utmaningen med att minska utsläppen och öka livskvaliteten för kommunens invånare. Inte minst ger ett större cykelanvändande mer utrymme på kommunens gator och allmänna ytor för andra ändamål än bil. Mer utrymme ger bättre framkomlighet för dem som behöver ta bilen på grund av fysiska begränsningar, avsaknad av kollektivtrafik eller av praktiska skäl som att hämta barn och storhandla på vägen hem från jobbet. Fler cyklister skapar mer levande stadsdelar med mänskliga möten vilket bidrar till en mer attraktiv miljö.

---

*Barn som blir skjutsade i bil till och från skolan blir tröttare under hela skoldagen (Aktiva skoltransporter, 2022).*

---

---

*Studier visar att personer som cyklar till jobbet varje dag minskar sin sjukfrånvaro med 15 procent (Trafikverket, 2023).*

---



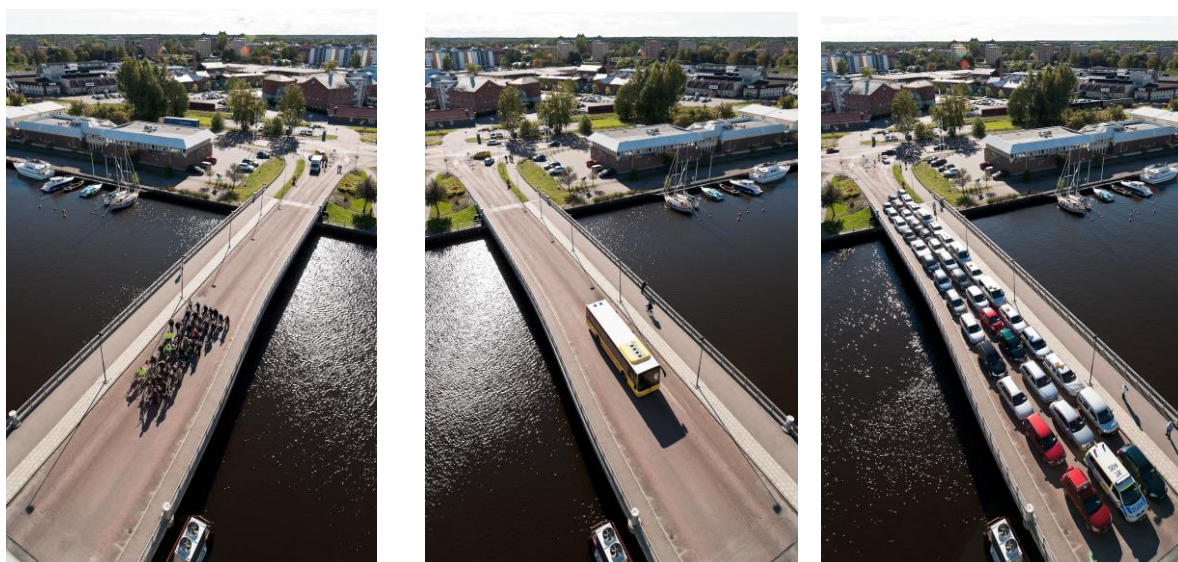
## Hur får vi fler att cykla?

Kommunen bär ett stort ansvar i att skapa förutsättningar som gör cykeln till ett enkelt, tryggt och attraktivt val för alla. Eftersom cykeln framförs med muskelkraft är det viktigt att cyklister får gena och bekväma cykelvägar och att de, där det är lämpligt, prioriteras framför motortrafik i korsningar och ges bra parkeringar nära entréer. Cykelns konkurrenskraft är som störst för de korta resorna men det finns även möjlighet att underlätta cykling längs längre sträckor genom att främja ett kombinerat resande med kollektivtrafik, öka användandet av elcykel och utveckla de regionala cykelstråken<sup>3</sup>. För att fler ska välja cykeln krävs ett sammanhängande och finmaskigt nät av trafiksäkra cykelvägar men också hög standard på drift och underhåll, god vägvisning samt trygga och funktionella cykelparkeringar. Det krävs också insatser som stärker cyklingens status, konkurrenskraft och attraktivitet i vardagen såsom att uppmuntra cyklister med kampanjer, sänka hastigheten för motortrafiken för att öka säkerheten för cyklister i blandtrafik och minska differensen i restid mellan trafikslagen.

---

*Varje krona som investeras i satsning på cykling beräknas ge 9 kronor tillbaka i folkhälsovinster (Gössling & Choi, 2015).*

---



Figur 1 Bild som belyser skillnaden i utrymmesanspråk mellan olika trafikslag (Gävle kommun, 2025).

---

<sup>3</sup> Regionala cykelstråk utgörs av gång- och cykelvägar längs regionala vägar



# Bakgrund och förutsättningar

Alingsås kommun utgör en viktig knutpunkt i den växande Göteborgsregionen (GR) med placeringen längs Västra stambanan och E20. Närheten till Göteborg och Borås och flera andra kommuner skapar goda pendlingsmöjligheter och gör Alingsås till en attraktiv bostads- och arbetsort. Andelen förvärvsarbetande som arbetspendlar ut ur kommunen är nästan dubbelt så hög som andelen inpendlare. Störst andel av kommunens förvärvsarbetande arbetar dock inom kommunens gränser. I takt med att regionen växer ökar också behovet av hållbara transportlösningar som kan avlasta vägnätet för motortrafik och stärka den regionala tillgängligheten.

I Alingsås finns flera grundläggande förutsättningar som gör cykeln till ett konkurrenskraftigt transportmedel för vardagsresor:

---

*Medelåldern ökar och därmed är det viktigt att planera för att äldre ska kunna cykla tryggt men också för att de äldre som behöver köra bil får god framkomlighet.*

---

- Kommunens struktur kännetecknas till stor del av korta avstånd mellan bostadsområden, skolor, arbetsplatser och service där de flesta områden i Alingsås tätort nås inom 15 minuter på cykel från centrum.
- Landsbygden erbjuder attraktiva miljöer för både rekreationscykling, träningscykling och längre pendlingsresor.
- Det finns goda förutsättningar för cykelpendling till närliggande orter men det kräver ytterligare utveckling och samverkan med Trafikverket som är väghållare för de större vägarna utanför Alingsås tätort.
- Förutsättningarna för cykling i kombination med kollektivtrafiken eller användning av elcykel möjliggör för längre pendling utanför tätorten och möjligheten att ta med sig cykeln på tåg som erbjuds på många av Västrafiks fordon idag ger en betydligt större räckvidd.

Kommunen spelar en viktig roll i det kombinerade resandet med cykel och kollektivtrafik genom rådigheten över utveckling av cykelvägar till och från station och hållplatser. Goda förutsättningar för längre pendling stärker Alingsås roll i det sammanhängande hållbara transportsystem som regionen eftersträvar.

Det finns även utmaningar för cykling, såsom den kuperade topografin i flera av stadens områden, att stor del av cykelnätet saknar separerade cykelbanor och att trafikmiljön längs landsvägar kan upplevas som otrygg. Utmaningen förstärks av att processen för och finansieringen av utbyggnaden av regionala gång- och cykelvägar är komplex då Trafikverket är väghållare för många av vägarna som ligger inom Alingsås kommuns geografi. Samtidigt som de större statliga och regionala vägarna och Västra stambanan bidrar till god framkomlighet och tillgänglighet utgör de barriärer för aktiva trafikanter<sup>4</sup>.

Denna cykelplan beskriver riktningen för hur cyklingen kan stärkas – både som en del av kommunens egna transportlösningar och som ett bidrag till ett mer hållbart transportsystem i hela regionen.

---

<sup>4</sup> Aktiva trafikanter är människor som rör sig i trafikmiljön med muskelkraft såsom fotgängare, cyklister och rullstolsburna.

## Nuläge och potential

Alingsås tätort har ett väl utbyggt gång- och cykelnät vilket har utvecklats mycket de senaste åren. 2024 hade kommunen totalt cirka 123 kilometer cykelväg varav 96 kilometer på kommunalt vägnät, 18 kilometer på statligt vägnät och 9 kilometer på enskilt vägnät.<sup>5</sup>

Ett flertal resvaneundersökningar både på kommunal och regional nivå, har genomförts för att kartlägga hur färdmedelsfördelningen ser ut. Nedan beskrivs undersökningarna och resultaten redovisas.

---

*80 procent av alla bilresor i tätorter i Sverige är under 4 kilometer och många av de resorna hade kunnat ersättas med cykelresor (Naturvårdsverket)*

---

### Resvaneundersökningar

2017 genomfördes en resvaneundersökning inom Västsvenska paketet<sup>6</sup> för samtliga kommuner i Västra Götaland. Enligt undersökningen gjordes 16 procent av resorna i Alingsås kommun med cykel vilket kan jämföras med hela Västra Götaland där 7 procent av resorna gjordes med cykel och GR med 11 procent.<sup>7</sup>

2022-2023 genomförde VGR en resvaneundersökning för samtliga kommuner i Västra Götaland. Enligt undersökningen gjordes 10 procent av resorna i Alingsås kommun med cykel vilket placerade Alingsås på en femte plats av 49 med störst cykelandel av det totala resandet. I samma resvaneundersökning tyckte 54 procent att cykel borde prioriteras högre än idag.<sup>8</sup>

2023 genomförde Lunds universitet tillsammans med Trivector en resvaneundersökning för Alingsås kommun. Resvaneundersökningen registrerade 15 183 delresor<sup>9</sup> hos 320 deltagare och drygt 16 procent av delresorna gjordes med cykel.<sup>10</sup>

---

<sup>5</sup> Kolada, 2025.

<sup>6</sup> Västsvenska paketet är en finansieringslösning för infrastruktur där Trafikverket är huvudman och paketet ett samarbete mellan dem, VGR, Region Halland, Göteborgs Stad, GR och Västtrafik.

<sup>7</sup> Resvaneundersökning 2017 Västsvenska paketet, 2018.

<sup>8</sup> Resvaneundersökning Västra Götaland, 2022-2023.

<sup>9</sup> När en resa genomförs med olika fordon definieras respektive sträcka som görs med ett fordon som en delresa.

<sup>10</sup> Lunds universitet, 2023.

## Potentialstudier

I Västra Götaland är cirka 60 procent av alla resor och 82 procent av cykelresorna, 10 kilometer eller kortare. De flesta kan tänka sig att cykla upp till 5 kilometer men även 10 kilometer anses vara ett rimligt cykelavstånd beroende på lokala förutsättningar, resans karaktär och vid eventuell användning av elcykel. Vid längre avstånd kan cykel i kombination med kollektivtrafik ge bättre räckvidd.<sup>11</sup>

2024 genomförde VGR en potentialstudie för cykling med syftet att öka andelen hållbart resande. Resultatet visar på positiva siffror för Alingsås kommun med störst andel invånare som kan nå arbetsplatsen inom 15 minuter på cykel samt störst andel gymnasieelever som kan nå skolan inom 15 minuter på cykel i GR. I Figur 2 nedan visas potentialen inom andra tidsintervall och jämförs med hela VGR.

Andel invånare som kan cykla till arbetet inom:

● 15 minuter ● 30 minuter ● 45 minuter



Andel av gymnasieelever som kan cykla till skolan inom:

● 15 minuter ● 30 minuter ● 45 minuter



Figur 2 Bilder från Potentialstudie för cykling i Västra Götaland, nedtonad färg visar hela Västra Götaland och staplar utan transparens visar Alingsås kommun.

Sammanfattningsvis har Alingsås kommun god potential för cykling och redan idag utgör cykeln en stor del av det totala resandet. Det finns dock utrymme för att förbättra förutsättningarna än mer. Många av Alingsås invånare arbetar utanför kommungränsen, för dem är det viktigt att kunna ta sig med cykel till stationen på ett bra sätt.

<sup>11</sup> Strategisk plan för ökad cykling, 2024.







## Mål för hållbar utveckling

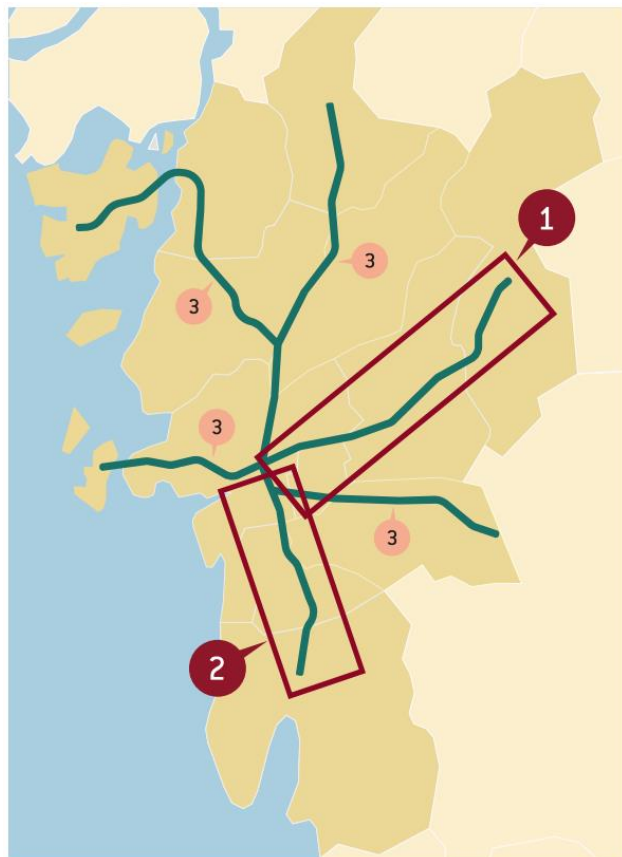
Många mål och inriktningar på internationell, nationell, regional och kommunal nivå utgör en grund till arbete med att förbättra möjligheterna för cykling. Nedan redogörs för några av dessa.

### Internationell och nationell nivå

- **Agenda 2030** (2015, Förenta nationerna) Flertalet av målen har bäring på cykling, bland annat mål 3 *God hälsa och välbefinnande*, mål 5 *Jämställdhet* och mål 11 *Hållbara städer och samhällen*.
- **Det klimatpolitiska ramverket** (regeringen, 2017) med mål om att Sverige senast år 2045 inte har några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp. *Etappmål för inrikes transporter*: "Utsläppen från inrikes transporter, förutom inrikesflyg, ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010."
- **Mål för transportpolitiken** (riksdagen, 2009) regeringen angav att de transportpolitiska målen bör vara en utgångspunkt för regionala och lokala målformuleringar och uppmuntra till transportpolitiskt engagemang bland många olika aktörer. Målen berör bland annat barns möjlighet att vistas säkert i trafikmiljöer, att förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.

### Regional nivå

- **Strategisk plan för ökad cykling i Västra Götaland** (VGR, 2024) som syftar till att skapa goda förutsättningar för en regionalt sammanhållen planering och att stärka arbetet mot ett mer cykelvänligt samhälle med fokus på: *utveckling av tätortsnära cykelinfrastruktur, integrering av cykel och kollektivtrafik samt att göra cykling till ett naturligt val*.
- **Cykelplan för Göteborgsregionen** (GR, 2020) med målet att det ska finnas ett sammanhållet cykelvägnät i hela regionen år 2030.



Figur 3 Kartbild som visar stomcykelstråket där stråk 1 går genom Alingsås kommun, bild från Cykelplan för Göteborgsregionen.

## Kommunal nivå

- **Kommunens vision 2040** (Kommunfullmäktige, 2018) *Alingsås är Västsveriges vackraste kulturstad i en levande bygd. Genom nytänkande, engagemang och tillgänglighet skapar vi livskvalitet för alla.* Visionen innefattar fem fokusområden; vackra miljöer, livskvalitet, experimentlust, omställning och tillsammans. En bra cykelinfrastruktur är en förutsättning för tillgänglighet och bidrar till ökad livskvalitet och en vackrare stad med ett väl gestaltat gaturum med fokus på aktiva trafikanter, grönska och det mänskliga mötet.
- **Alingsås översiktsplan** (kommunfullmäktige, 2018) beskriver Alingsås som cykelstaden som ska byggas tät och småskalig och ny bebyggelse ska huvudsakligen lokaliseras inom 3 km från stationsläget. De korta avstånden mellan bostadsområden, handel, verksamheter, service och andra målpunkter i Alingsås stad samt i vissa mindre orter skapar goda förutsättningar för både fotgängare och cykel. Vidare fastslås att Alingsås kommun ska vara del i ett effektivt kommunikationsnät, där kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik prioriteras. Uppdatering av översiktsplanen är planerad men bör inte påverka cykelplanens inriktning.
- **Alingsås trafikplan** (kommunfullmäktige, 2012) innehåller mål för gång- och cykeltrafik om att identifiera särskilt viktiga gång- och cykelstråk, skapa ett tillgängligt, tryggt och säkert gång- och cykelnät samt mål om att komplettera det befintliga cykelvägnätet så att det blir sammanhängande och attraktivt som alternativ till bil. Uppdatering av trafikplanen är planerad men bör inte påverka cykelplanens inriktning.

---

*Vision 2040 – Alingsås är Västsveriges vackraste kulturstad i en levande bygd. Genom nytänkande, engagemang och tillgänglighet skapar vi livskvalitet för alla.*

---





# Inriktning

I arbetet med cykelplanen har mål, fokusområden och kvaliteter tagits fram. Målen pekar ut riktningen, fokusområdena visar vilka områden som kommunen behöver arbeta med och kvaliteterna syftar till att konkretisera vilka värden som eftersträvas i det arbetet.

## Mål

Öka cyklingens färdmedelsandel i Alingsås stad till 20 procent till år 2040

Öka cyklingens attraktivitet genom att skapa förutsättningar för att fler ska kunna och vilja cykla i Alingsås kommun

## Fokusområden

Beteendepåverkande  
åtgärder

Utveckling av  
cykelnätets kvalitet  
och kvantitet

## Kvaliteter

Upplevelse  
och  
attraktivitet

Framkomlighet

Trafiksäkerhet

Tillgänglighet

Trygghet

Tydlighet

Genhet

Användar-  
vänliga  
cykel-  
parkeringar

Integrering  
av cykel och  
kollektivtrafik

# Mål

Med stöd i internationella, nationella, regionala och kommunala mål och inriktningar pekas riktningen för arbetet med cykling i Alingsås kommun ut i två mål. Målen syftar till att prioritera hållbara resor för att minska utsläpp, bidra till bättre hälsa och en attraktiv stadsmiljö med högre livskvalitet för Alingsås kommuns invånare och besökare.

Kommunens mål för cykling är att;

- *Öka cyklingens färdmedelsandel i Alingsås stad till 20 procent till år 2040.*
- *Öka cyklingens attraktivitet genom att skapa förutsättningar för att fler ska kunna och vilja cykla i Alingsås kommun.*

Det första målet syftar till att flera ska välja cykeln vilket bidrar till Alingsås vision om tillgänglighet, vackra miljöer och livskvalitet. Målet är satt med utblick mot 2040 men kommer även att följas upp minst en gång varje mandatperiod.

Det andra målet har fokus på både beteende och infrastrukturen. Målet knyter an till Översiktsplanens inriktning; *Alingsås – cykelstaden* men breddas till att innefatta hela Alingsås kommun. Genom att öka cyklingens attraktivitet kommer fler att vilja cykla i Alingsås. Det kräver att cyklingens status höjs och att de positiva effekterna lyfts för att alla ska få kännedom om fördelarna och vilja cykla. Det uppnås också genom att infrastrukturen utvecklas och anpassas för att fler ska kunna nyttja den.

# Fokusområden

För att tydliggöra var kommunen behöver arbeta med för att nå målen för cykling, har två fokusområden och nio kvaliteteter tagits fram. Nedan redogörs för fokusområdena:

- *Beteendepåverkande åtgärder*
- *Utveckling av cykelnätets kvalitet och kvantitet*

Fokusområdet *Beteendepåverkande åtgärder* rör de mjuka frågorna såsom nudging<sup>12</sup>. För att uppmuntra till ökat cyklande kan kommunen spela en aktiv roll genom att synliggöra de positiva effekterna av cykling, både för individens hälsa och för miljön. Kommunen kan bidra till att skapa en kulturell förändring där cykeln ses som det naturliga valet för fler människor. I arbetet med beteendepåverkan är det viktigt att inkludera både potentiellt nya cyklister och befintliga cyklister. För att ge de befintliga cyklisterna motivation att fortsätta cykla behövs också arbete med beteendebefrämjande åtgärder såsom att erbjuda cykelservice, informera om vad cyklisterna bidrar till såsom minskade utsläpp, hälsofrämjande och ekonomi. Många aktiviteter fungerar för båda syften.

Fokusområdet *Utveckling av cykelnätets kvalitet och kvantitet* innefattar hela den fysiska trafikmiljön och utveckling med nya gång- och cykelbanor men också förbättringar på det befintliga gång- och cykelnätet genom exempelvis:

- breddning av en gång- och cykelbana för att möjliggöra separering av fotgängare och cyklister
- höjd standard av en gång- och cykelkorsning
- förbättrad belysning

---

<sup>12</sup> Nudging innebär att ge människor bättre förutsättningar att göra rätt val.

# Kvaliteter

I arbetet med cykelplanen har nio kvaliteter tagits fram för att tydliggöra vilka värden som är viktiga att eftersträva både vid planering och utformning av cykelinfrastrukturen. Kvaliteterna är:

- Upplevelse och attraktivitet
- Framkomlighet
- Trafiksäkerhet
- Tillgänglighet
- Trygghet
- Tydlighet
- Genhet
- Användarvänliga cykelparkeringar
- Integrering av cykel och kollektivtrafik

Kvaliteterna utgör underlag för prioritering av åtgärder i cykelinfrastrukturen. Vid prioritering av åtgärder behöver även hänsyn tas till politiska beslut, budgetramar, samverkan både internt och externt samt geografiska förutsättningar. Nedan beskrivs hur kommunen kan arbeta för att bidra till respektive kvalitet.

## Upplevelse och attraktivitet

Ett bra cykelnät behöver vara attraktivt och ge en positiv upplevelse för att fler människor ska vilja cykla. För att åstadkomma ett attraktivt cykelnät är det viktigt att beakta följande aspekter:

- Grönska – där det är möjligt bör cyklister ledas genom gröna områden eller ge utrymme för plantering i samband med ny- eller ombyggnad
- Vatten – där det är möjligt bör cyklister ledas längs vatten
- Vackra byggnader - där det är möjligt bör cyklister ledas genom områden med bebyggelse med högt estetiskt värde
- Service – exempelvis cykelpump, cykeltvätt eller verktyg
- Separering från motortrafik
- Lågtrafik - där det är möjligt bör cyklister ledas längs mindre trafikerade gator
- Cykelvägvisning
- Kommunikation – skyltar med uppmuntran eller information kring cykling i samband med omledning eller där det finns utrymme
- Prioritering gentemot motortrafik
- Belysning



## **Framkomlighet**

Ett bra cykelnät behöver ha god framkomlighet för att cyklister ska kunna ta sig fram snabbt och enkelt. För att uppnå god framkomlighet är det viktigt att beakta följande aspekter:

- Sammanhängande stråk
- Separering gentemot andra trafikslag
- Prioritering gentemot motortrafik
- Genhet
- Goda dimensioner – bredd, radie, lutning för att undvika onödiga inbromsningar
- Hinderfritt – cykelbanor hålls fria från dörruppslag från bilar, vägmärken, trottoarpratare etcetera

## **Trafiksäkerhet**

Ett bra cykelnät behöver vara trafiksäkert för att minimera risken för att människor skadas. För att uppnå en hög trafiksäkerhet är det viktigt att beakta följande aspekter:

- Separering gentemot andra trafikslag
- Säkra korsningar
- Hinderfritt – cykelbanor hålls fria från dörruppslag från bilar, vägmärken, trottoarpratare etcetera
- Belysning
- Goda dimensioner – bredd, radier och lutning
- God sikt

## **Tillgänglighet**

Ett bra cykelnät behöver ha god tillgänglighet för att alla människor ska kunna cykla. För att uppnå god tillgänglighet är det viktigt att beakta följande aspekter:

- Goda dimensioner – bredd, radie och lutning
- Belysning
- Hinderfritt – cykelbanor hålls fria från dörruppslag från bilar, vägmärken, trottoarpratare etcetera
- Viloplan - vid brant lutning, för att ge möjlighet att stanna och vila
- God sikt
- Jämnt underlag
- Valmöjligheter av rutt – möjlighet att välja en väg med mindre lutning eller jämnt underlag







## Trygghet

Ett bra cykelnät behöver upplevas som tryggt för alla människor oavsett ålder, könstillhörighet eller eventuell funktionsnedsättning. För att cykelnätet ska upplevas som tryggt är det viktigt att beakta följande aspekter:

- Belysning
- God sikt
- Valmöjligheter av rutt – möjlighet att välja en väg genom bebyggelse vid mörker
- Separering gentemot andra trafikslag
- Goda dimensioner – bredd, radier och lutning
- Hinderfritt – cykelbanor hålls fria från dörruppslag från bilar, vägmärken, trottoarpratar etcetera

## Tydlighet

Ett bra cykelnät behöver vara tydligt för att cyklisterna ska hitta till målpunkter, veta var i gaturummet de ska cykla och få flyt i sin cykelresa. För att uppnå tydlighet är det viktigt att beakta följande aspekter:

- Cykelvägvisning
- Tydliggörande, av var i gaturummet cyklingen avses ske samt vid förflyttning mellan blandtrafik/cykelgata/kombinerad gång- och cykelbana/separerad gång- och cykelbana samt korsning
- Separering gentemot andra trafikslag
- Tydliga korsningar - där det framgår vem som har företräde
- God sikt

## Genhet

Cykeln drivs av muskelkraft stor vikt att cykelvägnätet är gent och finmaskigt. Genvägar för cykeln kan ges genom enkla åtgärder såsom att låta motortrafiken använda stor del av näten inom områden men endast tillåta gång- och cykeltrafik mellan områden. I Alingsås tätort finns platser som planerats utifrån den principen. Principen kan genomföras med undantag för kollektivtrafik.

- Överbrygga barriärer - såsom vattendrag, järnväg och högt trafikerade vägar genom att ge möjlighet till täta korsningar för aktiva trafikanter
- Finmaskigt nät – för att öka vägvalsfriheten
- Gena cykelbanor
- Belysning
- Prioritering gentemot motortrafik





## Användarvänliga cykelparkeringar

Varje cykelresa startar och avslutas vid en cykelparkering och tillgång till säkra och tillgängliga cykelparkeringar är en viktig faktor för många och kan vara avgörande för om de väljer cykeln eller inte. Cykelparkeringar behövs vid bostäder, arbetsplatser, skolor, stationer, hållplatser, vårdinrättningar, handel och andra verksamheter. Det finns fördelar med att ha både korttids- och långtidsparkering där cykelpollare är smidigt för kortare parkering och låsbara cykelgarage eller andra säkra lösningar är lämpligt vid stationer och andra välbesökta målpunkter som ofta besöks under längre tid. För el-cyklister finns alternativ som cykelparkering med laddningsmöjlighet eller separata skåp för inlåsning och laddning av batterier till el-cyklar. God parkeringsinfrastruktur gör det enklare att välja cykeln även för längre vistelser. För att säkerställa användarvänliga cykelparkeringar är det viktigt att beakta följande aspekter:

- God kapacitet - för att säkerställa att rymma behovet av parkering för cykel, antal cykelparkeringar vid nybyggnad regleras i *Parkeringsnorm för Alingsås kommun*
- Goda avstånd mellan cykelställ och rader av cykelställ - anpassat för alla typer av cyklar och cykelvagnar
- Möjlighet till fastlåsning - för alla typer av cyklar
- Stabila cykelställ - så att cykeln inte ramlar
- Vädskydd
- Nära entréer och hållplats - i markplan
- Synliga - för att öka användarvänlighet, trygghet och säkerhet samt cykelns status
- Belysta - för att öka användarvänlighet, trygghet och säkerhet





## Integrering av cykel och kollektivtrafik

Vägen mellan två målpunkter med längre avstånd utgörs ofta av en längre resa med kollektivtrafik och anslutningsresor med andra färdmedel som start och avslut. De kortare sträckorna utgörs ofta av en liten del av den totala sträckan men tar ofta betydande del av den totala restiden om de sker till fots eller med kollektivtrafik. Genom att göra de resorna med cykel kan mycket tid sparas. För att främja integrering av cykel och kollektivtrafik är det viktigt att beakta följande aspekter:

- Prioritering av cykel gentemot motortrafik - för att främja cykling till hållplatser och stationer.
- Samverkan med Västtrafik och Trafikverket – för att underlätta för integrering av cykel och kollektivtrafik och för att underlätta för att ta med sig cykel ombord på tåg
- Finmaskigt nät och gena cykelbanor – för att underlätta cykling till och från hållplats och station
- Cykelparkering nära hållplats - stödsäkra cykelparkeringar, nära hållplatser och station
- Cykelvägvisning - till kollektivtrafikknytpunkter och station



# Strategi för cykelnätet

Alingsås kommuns cykelnät är indelat i cykelstråk, huvudnät och lokalnät. Näten kompletterar varandra och behöver inte vara sammanhängande i sig själva men behöver tillsammans utgöra ett sammanhängande nät, i figur 4 och 5 på nästa sida tydliggörs strategin.

## Cykelstråk

Nedan beskrivs de faktorer som krävs för cykelstråken:

- Tydlig transportled för cyklister
- Medger god färdhastighet och komfort
- Jämn profil
- Goda kurvradier
- Hastighetssäkrade korsningar
- Sammanhängande stråk inom tätorterna
- Bör bestå av separerade cykelbanor
- Minst lika gent som bilnätet
- Bra förbindelse med kollektivtrafikpunkter, skolor, fritidsanläggningar
- Bommar och cykelfällor bör undvikas

## Huvudnät

Nedan beskrivs de faktorer som krävs för huvudnätet:

- Sammanhängande nät mellan tätorter och stadsdelar samt inom stadsdel
- Bör vara separerat från motortrafik
- Endast blandtrafik vid små trafikmängder och hastighet på 30 km/h eller lägre
- Minst lika gent som bilnätet
- Bra förbindelse med kollektivtrafikpunkter, skolor, fritidsanläggningar och andra viktiga målpunkter
- Medger god färdhastighet
- Bommar och cykelfällor får endast förekomma vid särskilda behov

## Lokalnät

Nedan beskrivs de faktorer som kännetecknar lokalnätet:

- Resterande nät av vägar och gator med högsta hastighet 40 km/h
- Syftar till att, längs kortare sträckor, koppla ihop huvudnätet med målpunkter och bostäder
- På stor del av lokalnätet hänvisas till cykling i blandtrafik





Figur 4 Kartbild över cykelnätet, röda linjer illustrerar huvudnätet och blå linjer lokalnätet. De gula kvadraterna visar större målpunkter.



Figur 5 Kartbild över cykelnätet, pilar visar cykelstråken.



# Planeringsunderlag

Till cykelplanen finns interna planeringsunderlag som används i kommunens löpande arbete med att utveckla och underhålla cykelnäten samt samla in information och behov. Nedan beskrivs dessa planeringsunderlag översiktligt.

- *Cykelnät, kriterier och analys* – beskriver cykelnätet utifrån cykelstråk, huvudnät och lokalnät samt bedömningskriterier för det kommunala cykelnätet
- *Bedömningsunderlag för cykelutveckling* – beskriver resultat från undersökningar och inhämtad information som indikerar behov och brister i cykelinfrastrukturen, på cykelservice och kommunens arbete med cykling.
- *Utformningsprinciper* – beskriver riktlinjer och utformningsprinciper för kommunens cykelinfrastruktur.
- *Drift och underhåll* – beskriver kommunens arbete med drift och underhåll av cykelnätet exempelvis snöröjning, sopning, samt siktröjning.
- *Beteendepåverkande åtgärder* – beskriver kommunens arbete med beteendepåverkande åtgärder såsom kampanjer och information för att uppmuntra till cykling.

Planeringsunderlagen kommer att uppdateras löpande i takt med att åtgärder genomförs, nya behov identifieras och utvecklingen går framåt. Det gör det möjligt att hela tiden anpassa genomförandet efter rådande förutsättningar.

## Uppföljning och revidering

För att cykelplanen ska förbli ett aktuellt och uppdaterat styrande dokument kommer den att aktualiseras minst vart fjärde år. I aktualiseringen ses målsättningar och planeringsförutsättningar över i relation till kommunens utveckling och övriga styrdokument. I samband med aktualiseringen lyfts cykelplanen på nytt för politiskt beslut.

### Uppföljning av mål och resmönster

För att följa upp utvecklingen av cykelns färdmedelsandel och utvärdera planens måluppfyllelse kommer en resvaneundersökning att genomföras vart tredje år. Undersökningarna kommer även att användas i syfte att samla in information om bland annat hur och vart kommuninvånarna reser samt vilka övriga färdmedel som används samt hur de kombineras. Kunskap om resvanor är till god hjälp vid planering av samhällsbyggandet i stort och av trafiksystemet i synnerhet, för att ge väl underbyggda beslut för satsningar och för uppföljning av andelen hållbara resor. Då målet om att öka cyklingens färdmedelsandel till 20 procent till 2040 gäller för Alingsås tätort samt att möjligheterna att cykla utanför tätorten är begränsade kommer resvaneundersökningen främst riktas till boende i Alingsås tätort. För att få information om resmönster för Alingsås invånare som bor i de mindre tätorterna och på landsbygden kommer var tredje resvaneundersökning riktas till hela Alingsås kommun.

Resvaneundersökningarna kommer att kompletteras med flödesmätningar på platser där nya åtgärder genomförts, där kommunen planerar nya åtgärder eller det av annan anledning förekommer behov av att kartlägga nivån.

Som beskrivits tidigare tar kommunen även del av nationella och regionala resvaneundersökningar som ger viktig information på övergripande nivå.

# Bilagor

## Bilaga 1 Landsbygds-kriterier

År 2024 antog Tekniska nämnden i Alingsås kommun, kriterier för prioritering av gång- och cykelbanor på landsbygden. Kriterierna syftar till att motivera vilka stråk som kommunen ska spela in till Trafikverket samt prioriteras i kommunens budget. Kriterierna formulerades för att läggas som en bilaga till cykelplanen.

# Bilaga 1

Siffran i kolumnen som heter "Bedömt värde" multipliceras med siffran i kolumnen som heter "Vikt". Detta upprepas för samtliga kriterier och den totala summan visar på vilken prioritet sträckan bör få. Hög summa genererar högre prioritet än låg summa.

Som exempel har ett antal siffror i kolumnen "Bedömt värde" i tabellen nedan fetmarkerats. Den totala summan blir i det exemplet:

$$(2 \times 1) + (1 \times 3) + (1 \times 1) + (1 \times 1) + (2 \times 1) + (1 \times 1) + (2 \times 1) + (0 \times 1) + (0 \times 3) = 12 \text{ poäng}$$

Nummer	Urvals-kriterier	Innebär	Bedömt värde	Vikt
1	Trafik-mängd	Antal fordon per årsmedeldygn (ÅDT) på intilliggande bilväg (blandtrafik).	<b>2 = Över 4000 ÅDT</b> 1 = 1500-4000 ÅDT 0 = Under 1500 ÅDT	1
2	Boende	Antal individer per löpkilometer längs sträckan (600 m på respektive sida om befintlig väg).	2 = 101 - <b>1 = 26-100</b> 0 = 0-25	3
3	Felande länkar och skapa stråk	Sträckan bidrar till att binda samman existerande cykelvägar (inklusive över kommungräns). Ökad funktionalitet om det skapas ett sammanhängande cykelstråk.	2 = Binder samman i båda ändar <b>1 = Binder samman i en ände</b> 0 = Ingen	1
4	Knyta ihop tätorter	Sträckan bidrar till att en eller fler tätorter sammanlänkas.	2 = Tätort i båda ändar <b>1 = Tätort i en ände</b> 0 = Ingen	1
5	Mål-punkter	Sträckan bidrar till att viktiga målpunkter nås. Skolor, större arbetsplatser och kollektivtrafikknutpunkter är av särskilt hög dignitet. Även till kyrkor och badplatser utgör exempel på målpunkter	<b>2 = Målpunkter av hög dignitet</b> 1 = Målpunkter av medelhög dignitet 0 = Målpunkter av låg dignitet	1



6	Turism/ rekreation	Sträckan har ett värde ur rekreat- ions- och/eller turistperspektiv.	2 = Högt värde <b>1 = Medelhögt värde</b> 0 = Lågt värde	1
7	Pendling	Sträckan bidrar till ökad möjlighet att arbets- och/eller skolpendla på cykel. Avstånd till viktig målpunkt i närmsta tätort.	<b>2 = Mindre än 5 km</b> 1 = 5-10 km 0 = Mer än 10 km	1
8	Utpekad i översikts- plan	Prioriterat cykelstråk enligt Alingsås kommuns översiktsplan.	2 = Ja <b>0 = Nej</b>	1
9	Trafik-sä- kerhet	Bedömning av befintlig infrastruk- turs status och utformning, från NVDB (t.ex. vägrenens bredd, sikt- förhållanden, hastighet, olyckssta- tistik).	2 = Låg, bristfällig, bör und- vikas 1 = Mindre god, godtagbar, acceptabel <b>0 = God, önskvärd, attrak- tiv</b>	3