



**LYSEKILS
KOMMUN**

Strategi
Program
>> Plan
Policy
Riktlinjer
Regler

**Lysekils kommuns
Cykelplan**

Fastställt av:	Kommunfullmäktige
Datum:	2022-04-20, § 49
För revidering ansvarar:	Tekniska avdelningen
Dokumentet gäller för:	Samtliga nämnder och förvaltningar
Dokumentet gäller till och med:	2024-12-31
Dokumentansvarig:	Avdelningschef
Dnr:	LKS 2022-000155

Cykelplan

Innehåll

Cykelplan	3
1. Syfte och mål.....	5
1.1. Syfte.....	5
1.2. Mål.....	5
1.3. Målgrupper och avgränsning.....	5
2. Inledning	5
3. Hållbar samhällsutveckling.....	6
4. Kategorisering av cykelnätet.....	6
5. Fyrstegsprincipen	7
5.1. Tänk om	7
5.2. Optimera.....	7
5.3. Bygg om	7
5.4. Bygg nytt.....	7
6. Trafiksäkerhet	8
6.1 Olyckor	8
6.1.1 Analys	8
6.2 Separering	9
6.2.1 Separering av cyklister och fotgängare	9
6.2.2 Separering av cyklister från biltrafik	9
6.2.3 Hastighet	11
6.2.4 El cyklar	11
7. Utformning av cykelbanor i Lysekils kommun	11
7.1 Cykelöverfart och cykelpassage	12
8. Cykelparkering	13
9. Medfinansiering eller egen finansiering	13
10. Åtgärdsplaner.....	14
10.1 Åtgärdsplan för utbyggnad av cykelnätet	14
10.1.1 Grundläggande urvalstabell och prioritering	14
10.1.2 Faktorer som påverkar prioriteringen	15
Lysekilsbanan	15
Parkering	16
Detaljplaner och markköp	16
10.1.3. Tabeller och kartor	16
10.1.4 Tidsplaner	28
10.2 Åtgärdsplan för cykelparkering	29

10.3	Åtgärdsplan för trafiksäkerhet	31
10.4	Åtgärdsplan för Mobility managment	34

1. Syfte och mål

1.1. Syfte

Lysekils kommun vill förbättra förutsättningarna att använda cykel så att fler människor använder cykeln. Därför har samhällsbyggnadsnämnden fått i uppdrag att ta fram en cykelplan.

Cykelplanen ska vara en hjälp för kommunens tjänstepersoner och politiker i arbetet med att utforma gång och cykelnätet för att få kommuninvånarna att resa hållbart i större utsträckning. Planen ska ge en bild av nuläget och visa på vad som kan förbättras. Den ska också föreslå förbättringar som kan öka andelen cyklande och göra cyklingen säkrare.

1.2. Mål

Planen ska ha mätbara mål så kommunen kan se om arbetet ökar andelen cyklande. Mätningar görs vid infarten till centrum i Lysekil för att se förändringar i användandet av cykel.

Cykelnätet i Lysekils kommun ska upplevas som ett smidigt alternativ till bilen och vara tydligt och tryggt.

1.3. Målgrupper och avgränsning

Målgrupper är framför allt de som kan välja cykeln istället för bilen till jobb, fritidsaktiviteter m.m. Även barn och ungdomar som ska ta sig till skola och fritid är en stor målgrupp. De som vill resa intermodalt d.v.s. att kombinera flera färdmedel för att komma till målet på ett hållbart sätt är en målgrupp.

Turister är delvis en målgrupp men inte högt prioriterad i planen som framför allt bygger cykelnätet för grupperna som tidigare nämnts. Planen är avgränsad till ovanstående målgrupper och tar inte upp fritidscyklning på leder i terräng.

2. Inledning

Samhällsbyggnadsförvaltningen har fått i uppdrag att ta fram en cykelplan för Lysekils kommun med inriktning på insatser som ska göra det möjligt för fler att välja cykeln.

På kortare sträckor är cykeln konkurrenskraftig mot bilen om rätt förutsättningar finns. Det finns också en stor potential för besöksnäringen inom cykelturismen. En ökad användning av cykel har många positiva effekter, framför allt i form av ökad folkhälsa men skapar också bättre förutsättningar för bra livsmiljöer för alla som bor och verkar i kommunen.

Cykelvägnätets funktion är att skapa tillgänglighet genom att knyta samman olika start och målpunkter så att invånaren ges möjlighet att använda cykel för såväl sina dagliga verksamheter som till andra aktiviteter. För att funktionen ska vara väl uppfylld ska hänsyn tas till olika funktionsområden som hastighetsstandard, komfort, genhet och trafiksäkerhet. Cykelvägnätet ska vara attraktivt så att det blir ett bättre alternativ till bilen i ett hållbart resande.

Cykelvägnätet är utformat som ett grovmaskigt nät, kompletterat med finmaskigare nät som tar cyklisten ända fram till målpunkten. Utöver cykelvägnätet är väl utbyggda cykelparkeringar med god kapacitet en viktig del i en sammanhängande och väl utformad cykelinfrastruktur. För att möta upp de olika cyklisternas behov ska cykelparkeringen ta hänsyn till olika funktionsområden som lokalisering, säkerhet och väderskydd.

3. Hållbar samhällsutveckling

Arbetet med cykelplanen är en del i kommunens arbete för en hållbar samhällsutveckling både ekologiskt, socialt och ekonomiskt. Arbetet med cykelplanen kan kopplas till *Agenda 2030*, *Kommunens klimatlöften* och *Klimat 2030 – Västra Götaland ställer om*.

I **Agenda 2030 och de globala målen** är det främst Mål 11 – Hållbara städer och samhällen som cykelplanen riktar sig mot. Säkra och hållbara samhällen ställer krav på att offentliga organisationer skapar förutsättningar för medborgare och företag att leva hållbart. Detta kan vi göra genom att bland annat anordna aktiviteter för att främja cykling samt att bygga upp en effektiv infrastruktur för cyklister som är tillgänglig för alla.

I den regionala satsningen **Klimat 2030 – Västra Götaland ställer om** som Lysekils kommun undertecknat anges hållbara transporter som ett fokusområde. I arbetet anges en rad olika orsaker till vi skall satsa på cykling och kollektivtrafik på bekostnad av bilresor. Effekterna som anges är:

- Fler som går, cyklar, och åker kollektivt **minskar utsläppen** av växthusgaser
- **Bättre luftkvalitet** i städer och tätorter, minskat buller, samt minskad trängsel på vägar och gator är eftersträvarvärt.
- Gång, cykel och kollektivtrafik är **effektivare sätt att utnyttja markytor** än biltrafik och lämnar plats för grönska och andra viktiga samhällsfunktioner.
- **Ökad folkhälsa** – vi blir friskare när vi går och cyklar mer.

- Med ett hållbart och jämlikt transportsystem **ökar tillgängligheten** för ungdomar, äldre och människor med funktionsnedsättning samt de som saknar tillgång till bil

4. Kategorisering av cykelnätet

Trafikverket har tagit fram en kategorisering av cykelvägnätet som vi i kommunen kan använda oss av. Stråken finns i NVDB (Nationella vägdatan) som kommunen rapporterar in till och som sedan används som underlag till olika karttjänster.

Regionalt cykelstråk: Regionala cykelstråk binder ihop tätorter och har därmed lång utbredning. Ett regionalt cykelstråk kan bindas ihop med huvudcykelstråk i start- och slutpunkten.

Huvudcykelstråk: Huvudcykelstråk förbinder olika delar inom en tätort, alltså kortare utbredning än regionala stråk, trafikmängden kan vara större än på regionala stråk. Syftet är att tillgodose behov för längre sträckor inom tätorten. Nätet binder ihop olika stadsdelar med varandra och med andra viktiga målpunkter och bildar ett sammanhängande huvudcykelstråk (som även kan knytas ihop med regionalt cykelstråk). Viktiga målpunkter är till exempel större arbetsplatsområden, tätortens kommersiella centrum, stationer/terminaler, skolor, sjukhus och större fritidsanläggningar. I ett huvudcykelstråk bör en god framkomlighet och säkerhet prioriteras både gällande bredd på cykelvägen och i korsningar med bilister.

Lokalt cykelstråk: Lokala cykelstråk är ofta "matarstråk" till huvudcykelstråk och regionala stråk, men även isolerade stråk. Utbredningen kan variera och trafikmängden är ofta liten. Syftar bland annat att tillgodose behov för kortare sträckor inom tätorten och som binder ihop målpunkter med huvud- eller regionala cykelstråk. Viktiga målpunkter är t.ex. bostadsområden, lokalt centrum, enskilda affärer, offentlig service, skolor, fritidsområden/anläggningar och busshållplatser där omstigning sker mellan cykel och buss.

5. Fyrstegsprincipen

Eftersom syftet med planen är att få fler att använda cykel som färdmedel ska man förstås använda pengarna så effektivt som möjligt. Trafikverket har tagit fram en "Fyrstegsprincip" som är applicerbar i sammanhanget.

1. Tänk om – Påverka beteende och attityder med kampanjer, kartor och information.
2. Optimera – Effektivisera användandet av befintlig infrastruktur med hjälp av skyltning, parkering, drift- och underhåll av vägar och grönytor, belysning.
3. Bygg om – Förbättra kvalitén på befintlig miljö genom mindre ombyggnadsåtgärder med cykelfält, hastighetssänkringar och passager samt koppla ihop befintliga cykelvägar.
4. Bygg nytt – Skapa nya möjligheter för cyklister genom nyinvesteringar och större ombyggnationer som ny cykelväg eller planskildhet.

5.1. Tänk om

Mobility management betyder att man som kommun eller annan aktör tipsar och hjälper människor till ett hållbart resande genom till exempel kampanjer i sociala media. Kampanjer och information har visat sig kostnadseffektivt för att få medborgare att cykla mer. Västra Götalandsregionens publikation "Strategi för ökad cykling" innehåller många bra tips för oss i kommunen och "Hållbart resande väst" är en kompetens och projektplattform där vi som kommun kan medverka i olika projekt och kampanjer för ett hållbart resande.

5.2. Optimera

Det gäller att underhålla och förbättra det cykelnät vi redan har för att det ska vara attraktivt att använda. Driften av cykelbanor sköts av LEVA genom ett skötselavtal. Kraven i avtalet är förnärvarande att sopa och snöröja våra cykelbanor men inte att sopsalta dom på vintern. Sopsaltning är en metod för att säkra cykling på barmark även på vintern men är också mycket kostsamt.

Cykelbanor slits inte lika hårt som bilvägar så man räknar med en livslängd på 40 år på asfalterade Gc-vägar. Många gånger är det sättningar, växtlighet och dagvattenproblem som gör att asfalten blir försämrade och åtgärder kan behövas tidigareläggas. 2020 gjordes en beläggningsinventering av alla belagda vägar i kommunen, inklusive cykelbanor, som visar på ett antal sträckor som är i behov av åtgärder inom en 10-årsperiod. Denna åtgärdsplan bör följas så att cykelnätet håller god standard.

5.3. Bygg om

Cykelbanor kan med mindre åtgärder byggas om så de blir säkrare genom t.ex. hastighetssäkrade övergångar, tydlig skyltning och målning, bygga ihop "felande länkar" i befintligt nät m.m.

5.4. Bygg nytt

För att förbättra möjligheterna till att använda cykel måste cykelnätet även byggas ut. Här kommer prioriteringen av kommunens utbyggnader i cykelplanen till användning så tjänstepersonerna kan prioritera.

6. Trafiksäkerhet

6.1 Olyckor

När det gäller cyklisters skador är det helt dominerande problemet i Sverige singelolyckor, och en stor del kan hänföras till brister i den fysiska miljön. Det är viktigt att linjeföringen är god och förutsebar samt att underhållet håller tillräckligt hög klass så att olyckor på grund av vägen eller cykelbanan kan undvikas.

Trafiksäkerheten bör följas upp kontinuerligt med hjälp av olycksstatistik från såväl sjukvården som polisen för att få en så fullständig bild som möjligt. Olycksstatistik för åren 2001-2020 nedan visar de 70 olyckor med cyklisterna inblandade som finns i Transportstyrelsens register STRADA över Lysekils kommun. Här finns förstås ett stort mörkertal då många olyckor aldrig rapporteras men kan ändå ge en bild av var det kan finnas risker för cyklisterna.

50% av olyckorna inträffade i Lysekils tätort, 23% på Skaftö, 8% i Brastad och övriga i andra delar av kommunen. Majoriteten av cykelolyckorna är singelolyckor vilket ungefär motsvarar riksgenomsnittet.

En stor del av dessa olyckor är svåra att bygga bort då det kan röra sig om dåliga bromsar, fiskespön i hjulet eller att man leker. En del olyckor inträffar också p.g.a. dåligt omdöme, alkoholförtäring eller att man inte sett sig för. Däremot kan de singelolyckor som förorsakas av brister i drift och underhåll av cykelvägar förebyggas. Exempel på sådana brister är halka, ojämn yta eller grus på cykelbanan. En av fem har skadats i kollision med bil. Det är mer ovanligt med olyckor mellan cyklisterna och gående men man ska komma ihåg att detta är rapporterade olyckor som kräver att dom är allvarliga nog att rapporteras. I kategorin cykel-fotgängare finns troligtvis ett stort antal olyckor av mindre allvarlig karaktär som aldrig rapporteras.

Olyckstyp i STRADA, Lysekils kommun 2001–2020		
Cykel-singel	50 st	72%
Cykel-motorfordon	14 st	20%
Cykel-gående	0 st	0%
Cykel-cykel	4 st	6%
Cykel-moped	1 st	1 %
Cyklist-hinder	1 st	1 %
Totalt	70 st	100%

6.1.1 Analys

Underlaget från STRADA är litet. Den exakta platsen och om det är på cykelbana eller på körbanan olyckan har inträffat är också svårt att veta.

Man kan konstatera att det sker olyckor p.g.a. underlaget då 7 av 50 singelolyckor berodde på grus eller isfläckar. Finns det en väl underhållen cykelbana att köra på hade sannolikt några av dessa olyckor kunna undvikas.

När det gäller kollisioner med motorfordon var 7 av 14 korsningsolyckor, 2 av 14 prejningar av bil, 3 av 14 när bil lämnade parkeringsruta, en påkörning bakifrån på landsväg (dödsolycka) och en där bilen kör mot enkelriktat.

När det gäller korsningsolyckorna beror många på brister i uppmärksamheten. Den viktigaste slutsatsen är att där motorfordon och cyklar korsas bör farten vara låg och korsningen byggd för detta om uppmärksamheten brister.

När det gäller olyckorna med prejning och upphinnandeolyckan på landsväg så kunde de undvikits om det funnits en separat cykelväg. Man kan också konstatera att ju högre hastighet det är på vägen desto svårare blir olyckan.

En annan slutsats är att cykelvägar inte ska dras över parkeringsplatser där backande/utkörande bilar kan utgöra en olycksrisk.

6.2 Separering

6.2.1 Separering av cyklister och fotgängare

VGU råder att separering av fotgängare och cyklister alltid ska eftersträvas vid nybyggnation. Platsens förutsättningar avgör vilken typ av separering som är lämpligt. Separeringen kan göras med trådrad, material- och färgskillnad eller en vit målad heldragen linje.



Vägmarkeringar med cykelsymboler bör användas på strategiska platser, exempelvis vid anslutande gångbanor, gång- och cykelvägar, in- och utfarter och vid trappor. Symboler bör även målas på sträckor däremellan. I stadsmiljön bör avståndet vara 40 meter mellan symbolerna medan det i andra fall kan räcka med 100-200 meter mellan symbolerna. Markeringen bör om det är möjligt placeras under gatubelysningen.

Separering av fotgängare från cyklister medför ökad trygghet för fotgängare, särskilt äldre, och ökad framkomlighet för cyklisterna. Däremot har det ingen nämnvärd betydelse för trafiksäkerheten då endast 1 procent (enligt sjukvårdsstatistiken) av fotgängarnas respektive cyklisternas trafikskador uppkommer i kollisioner dem emellan. Viktigt att notera är att de betydligt vanligare singelolyckorna mycket väl kan ha uppstått genom att en cyklist väjt för en fotgängare eller en fotgängare ramlat efter att blivit skrämmd av en cyklist in hög fart.

6.2.2 Separering av cyklister från biltrafik

För att ha någonting grundläggande att utgå ifrån när man ska bedöma om en separering av cyklister och bilister ska ske kan följande kategorisering användas som är tagen från Trafikverkets publikation 2017:145. Referensgruppen bestående av Regionala nätverket för turism, Länsstyrelsen, Regionala planupprättare, Svenska turistföreningen, Tillväxtverket, Trafikverket och Visita som har kommit fram till följande bedömningsmall.

Trafiksäkerheten på olika sträckor bedöms i kategorierna grön, gul, röd och lila standard.

Grön standard: "Cyklister upplever att det utan problem går bra att cykla med barn under 12 år på sträckan." Hit räknas cykelbanor och smala landsvägar med lite trafik samt vägar i tätorter med hastigheten 30 eller 40 km/tim och lite trafik. Med låga hastigheter och liten trafikmängd går det även att cykla på ett cykelfält som är så brett att en förälder kan cykla bredvid ett barn (min 1,50 m).

Gul standard: "Vägen upplevs som så pass lugn att två vuxna ofta kan cykla i bredd utan att störas av trafik." Hit räknas cykling i blandtrafik med lite trafik eller på cykelfält. Här känns det bra att cykla med barn över 12 år.

Röd standard: "Vägen upplevs som osäker." Hit räknas cykling i blandtrafik eller på cykelfält på vägar med större trafikmängd och högre hastigheter. Ibland kan en kortare röd del behöva ingå för att knyta samman en led, men det finns en övre gräns för vad som är acceptabelt när det gäller hastighet, längd och trafikmängd.

Lila standard: "Vägen upplevs som mycket trafikfarlig." Sträckor som ur trafiksäkerhetssynpunkt bedöms tillhöra lila standard kan aldrig ingå i en cykelled.

Hastighet i km/h för aktuell sträcka	ÅDT (antal motorfordon/dygn) för aktuell sträcka	Förutsättningar och bedömning av trafiksäkerhet
30	Oavsett mängd	Blandtrafik
40	< 3000	Cykelbana, cykelfält
		Blandtrafik
	> 3000	Cykelbana
		Cykelfält
		Blandtrafik
50/60	< 2500	Cykelbana, cykelfält
		Blandtrafik
	2 500-5 000	Cykelbana
		Cykelfält
		Blandtrafik
	> 5 000	Cykelbana
Cykelfält		
Blandtrafik		
60	< 500	Cykelbana, cykelfält, blandtrafik
	500-2 000	Cykelbana, cykelfält
		Blandtrafik
	> 2 000	Cykelbana
		Cykelfält
Blandtrafik		
70	< 500	Cykelbana, cykelfält, blandtrafik
	500-2 000	Cykelbana
		Cykelfält
		Blandtrafik
	> 2 000	Cykelbana
		Cykelfält
Blandtrafik		

80	< 250	Cykelbana
		Cykelfält, blandtrafik
	250-1 000	Cykelbana
		Cykelfält
		Blandtrafik
	> 1 000	Cykelbana
Cykelfält, blandtrafik		
90	Oavsett mängd	Cykelbana
		Cykelfält, blandtrafik

6.2.3 Hastighet

Vectura (konsultföretag) gjorde 2010 en trafiknätsanalys med förslag på nya hastighetsbegränsningar i Lysekils tätort som med små justeringar bör appliceras för att blandtrafik med cyklister ska vara acceptabel.

Även om skyltning sätts till 30 km/h bör hastighetsmätningar göras vid behov så att övervägande del av trafiken håller sig till angiven hastighet. Är så inte fallet bör hastighetssänkande åtgärder göras för att cyklister ska kunna känna sig trygga.

6.2.4 El cyklar

El cyklar ökar kraftigt i försäljning och är ett miljövänligt och smidigt alternativ. De får vara konstruerade för en högsta hastighet av 25 km/h och följa de hastighetsgränser som finns. Möjligheterna ökar men även kraven på cykelnätet när el cyklarna blir fler. Möjligheten att använda cykeln även om man bor långt från målet ökar väsentligt vilket gör att det blir meningsfullt att bygga cykelbanor även utanför tätorterna. Kraven på separering och utrymme ökar då cyklisterna kan komma i högre hastigheter vilket man bör planera för.

7. Utformning av cykelbanor i Lysekils kommun

Vid ny exploatering och förtätning är det viktigt att gång- och cykelvägnätet tas med från början i planeringen även i detaljplaner utanför tätorterna. Vid utbyggnaden av nya gång- och cykelvägar ska utformningen säkerställa gångtrafikanter och cyklisters säkerhet, framkomlighet och bekvämlighet. I VGU (Vägar och gators utformning, Trafikverket) finns riktlinjer för hur gång- och cykelvägar ska utformas. Som ett komplement till VGU finns GCM-handboken (Gång, Cykel och Moped (Trafikverket samt Sveriges kommuner och regioner) där principlösningar för utbyggnad, utformning, drift och underhåll av gång- och cykelvägnätet föreslås.

Alla cykelbanor i Lysekil är i grunden dubbelriktade om inget annat anges med en lokal trafikföreskrift och en tilläggstavla. Cykelfält är enkelriktade längs med den sida av körbanan de tillhör om inget annat anges.

Val av bredd på gång- och cykelbanan beror på vilken standard som ska uppnås, vilket stråk cykelbanan ingår i och antal cyklister som ska använda den. För smala cykelbanor minskar framkomligheten och attraktiviteten. Rekommenderade mått för olika cykelbanor finns i GCM-handboken. Frångås rekommendationerna bör bredden aldrig understiga 2,5 meter för en gemensam gång och cykelbana ur drift och underhållssynpunkt.

Genhetsknot ska beaktas med när man utformar cykelnätet. Genhetsknot innebär att den verkliga vägen divideras med fågelvägen. Helst bör kvoten inte överstiga 1,25 men upp till 1,5 kan vara acceptabelt. Beräkningen påverkas av hur långa eller korta sträckor som jämförs men att vägen är gen påverkar attraktiviteten när det gäller att välja cykeln före bilen.

När hinder ska finnas för att förhindra biltrafik på cykelbanor bör i första hand pollare med reflexer i starka färger användas istället för grindar då dessa utgör ett farligare hinder och framkomligheten blir sämre för cyklisterna. Om grindar används ska dom vara väl utmärkta med reflexer.

Om beläggning av cykelbana ska göras bör den i första hand vara asfalterad för cyklister för en jämn och behaglig framkomlighet.

En tydlig **linjeföring** bör eftersträvas så att cyklisten i tid kan orientera sig gör cyklingen smidig och säkrare, det blir också tydligare för bilister var cyklarna kan förväntas komma.

Vid planering av cykelbanor bör man tänka på vilken sida av vägen man lägger cykelbanan. Först och främst vill man slippa så många överfarter som möjligt av säkerhetsskäl och cykelbanans målpunkter är viktigt att planera för. En annan viktig detalj är att slippa så många in och utfarter som möjligt som korsar cykelbanan då varje utfart innebär en risk.

När cykelbanan ska passera en **buss hållplats** ska den ledas bakom hållplatsen så inga konflikter uppstår med busspassagerare.

Skyltning ska finnas i det regionala cykelnätet och efter behov i huvudcykelnätet.

Mycket av det vi gör handlar om det funktionella med cykelnätet. Det ska vara trafiksäkert och praktiskt. En annan del med att skapa ett attraktivt cykelnät är att göra det estetiskt tilltalande. Exempelvis är det tilltalande att cykla bland träd och gräsmattor eller att ha en soffa att vila sina trötta ben på längs vägen.

7.1 Cykelöverfart och cykelpassage

En cykelpassage innebär att cyklisten passerar på eget ansvar, bilisten har inte väjningsplikt vid cykelpassager om inte bilisten korsar den vid sväng eller har väjningsplikt enligt vägmärke.

En cykelöverfart är en plats där bilisten har väjningsplikt mot cyklisten och platsen är hastighetssäkrad till 30 km/h. Där cykelbanan är klassad som huvudcykelstråk bör överfarter vara utformade så att cyklister har företräde och att dom är hastighetssäkrade till 30 km/h. I det lokala cykelnätet kan cykelpassager räcka säkerhetsmässigt men en bedömning får göras från fall till fall så de upplevs trygga.

Har fordonsförare väjningsplikt med skylt och linje ska principen vara att skylten och linjen är anbringade före fordonsföraren korsar cykelpassagen för att öka benägenheten att väja för cyklarna.

Cykelpassager bör alltid markeras med vägmärkning (enligt vägmärkesförordningen SFS 2007:90) för att uppmärksamma bilisterna på att cyklister kan passera.



Cykelöverfart

8. Cykelparkering

För att det ska vara attraktivare att använda cykel till olika målpunkter bör det finnas möjligheter att parkera sin cykel på ett smidigt och säkert sätt. Parkeringarna har olika standard där lägsta standard innebär att det bara finns en yta att ställa ifrån sig cykeln på. En grundläggande utrustning som cyklisterna tycker är viktig är möjligheten att låsa fast cykeln med ramlås. Andra saker som höjer standarden är väderskydd med belysning, pump och möjligheten till att ladda cykeln med el. Ytterligare möjligheter att höja attraktiviteten är att man har låsbara garage där ägaren hyr en plats och på det sättet känner att cykeln står extra säkert.

Resandet idag blir mer och mer intermodalt. Cykelparkeringar bör därför finnas där tillgång till kollektivtrafik finns så man kan cykla från hemmet, parkera cykeln säkert och fortsätta med kollektivtrafik.

En inventering av antalet cykelparkeringar i kommunen och dess standard har gjorts. Under rubriken "Åtgärdsplan för cykelnätet" finns ett avsnitt med förslag på kompletteringar av cykelparkeringar i kommunens samhällen.

9. Medfinansiering eller egen finansiering

För cykelbanor inom Trafikverkets vägområde krävs ansökningar i VGR:s regionala plan. Vilka projekt som antas avgörs av VGR och dom anläggs av Trafikverket som även sköter driften. Kommunen medfinansierar projektet med 50% och ansökan görs var 4:e år.

I nuläget är takten ungefär en cykelbana var 4:e år men det beror också på vad vi som kommun är beredda att satsa ekonomiskt. En sträcka som Lyse-Gåseberg skulle enligt schablonkostnaden kosta 26 miljoner kronor där vi som kommun får betala hälften.

Om vi räknar med att bygga en cykelbana var 4:e år enligt tabell 3 så kommer vi till nummer 24 (Väg 162 Hallinden-Gläborg) år 2118 och investerat cirka 147 miljoner med eget kapital (50%).

Ett alternativ är att lägga några av dessa cykelbanor utanför Trafikverkets vägområde och bygga med något lägre standard. Detta kräver mer planering från kommunens sida men kostnaderna kan bli betydligt lägre, åtgärderna kräver nästan alltid markinköp eller avtal med markägare. Sträckorna i tabell 3 ska därför ses som stråk vars sträckning kan vara annorlunda för att nå målpunkterna och dessutom visa sig vara kortare än att följa det statliga vägnätet. Sträckorna kan dessutom vara mer tilltalande att cykla på ur ett turistsperspektiv.

Vill kommunen anlägga cykelväg utanför Trafikverkets vägområde eller längs kommunala vägar kan 50% medfinansiering sökas via regionala potter eller genom stadsmiljöavtal och ansökan görs en gång om året. Externa medfinansierare kan vara med om cykelvägar anläggs längs kommunala vägar eller utanför det statliga vägnätet. Ska cykelbanan dras vid sidan av det statliga vägnätet måste någon del av startpunkten på cykelvägen ansluta till en annan cykelväg för att medfinansiering från regionala potter ska vara berättigad.

Vid exploatering kan krav ställas på exploatören att cykelväg anläggs för transporter inom detaljplaneområdet.

10. Åtgärdsplaner

Nedan redovisas föreslagna åtgärder enligt resonemanget ovan. Åtgärdsplanerna ska ses som ett underlag för arbetet med budget, investeringsplanering och verksamhetsplanering.

Prioriteringen av åtgärderna kan ändras vid revidering av planen som bör göras vartannat år.

Åtgärderna har en ansvarig utförare och/eller beställare där följande förkortningar används: GPN = Enheten Gata, park och natur, HU = Avdelningen Hållbar utveckling, TRV = Trafikverket

10.1 Åtgärdsplan för utbyggnad av cykelnätet

Vid nyanläggning av cykelbanor underlättar det för kommunens planerare om det finns kriterier för vad som är viktigt när man ska prioritera en cykelbana framför en annan. Ju fler av följande kriterier som uppfylls i hög grad bör hjälpa planerare att prioritera. Vid tilldelning av medfinansiering i Västra Götalands regionala plan används samma kriterier.

Följande kriterier ska användas vid val av åtgärd

- Antal användare
- Trafiksäkerhet och trygghet
- Länka bostadsområden med målpunkter som arbetsplatser, skola och kollektivtrafik
- Kostnadseffektivitet

För att cykelnätet ska vara attraktivt bör det vara sammanhängande. För att cykeln ska vara ett alternativ till bilen i vardagen bör ett sammanhängande nät mellan bostadsområden och målpunkter som skola, arbete och fritidssysselsättningar prioriteras.

Vägar för turister är bra även för kommunens egna invånare men inte så kostnadseffektiva per användare som cykelvägar för vardagsbruk.

De fält som är markerade med gult i prioriteringstabellerna nedan innebär att resonemanget med Lysekilsbanan inverkar på prioriteringen. Tabellerna för utbyggnad av cykelnätet är uppdelade i "Prioritering av Kommunala vägar" och "Prioritering av Statliga vägar" eftersom projekteringen och finansieringen ser olika ut (se kapitel 9).

10.1.1 Grundläggande urvalstabell och prioritering

Som en hjälp i arbetet med att prioritera använder vi Västra Götalandsregionens potentialstudie för ökad cykling.

Studien har genom att kombinera alla invånares potentiella restider och resvägar från bostad till arbetsplats och skola simulerat en möjlig belastning på olika vägsträckor inom 30 minuters cykling.

Studien visar också att 30% av invånarna i Lysekils kommun kan cykla till jobbet/skola inom 30 minuter.

I studien har det gjorts en stråkstudie med karta som visar hur många användare som potentiellt skulle kunna använda cykelstråken man har byggt eller vill bygga. Studien är därför en god hjälp för att se potentialen för en ny cykelbana.

Som referens har cykelbanan på Landsväggsgatan vid Börjessonliden en potential enligt stråkstudien på 280 passager. Vår egen mätning visar att det passerar 50-300 cyklister dagligen beroende på årstid vilket stämmer bra med studien.

Hur många fordon som trafikerar en väg mäts oftast i årsmedeldygnstrafik (ÅDT) alltså hur många fordon som trafikerar vägen varje dygn i genomsnitt. Ju högre belastning på vägen desto större chans till incidenter vid blandtrafik eller passager. Som referens har Landsväggsgatan vid lågsäsong en ÅDT på 9 800 och högsäsong 14 640

En annan aspekt är hastighetsgränsen på vägen. Ju högre hastighet desto större risk för allvarliga skador vid kollisioner.

Poängsätter man ovanstående punkter får man en grundläggande bild av vilka sträckor man bör prioritera baserat på antal användare och trafiksäkerhet, poängsättningen kan ses i tabellen nedan. Ju högre poäng man får desto större anledning finns det att bygga cykelbanan sett till trafiksäkerhet och/eller antal användare.

Potentiella cyklister i stråkstudien	Poäng
1-50	1
50-100	2
100-150	3
150-200	4
200-250	5
Hastighetsgräns på vägen	Poäng
0-30	1
40-50	2
60-90	3
ÅDT (Antal fordon som trafikerar vägen)	Poäng
0- 2000	1
2000-4000	2
4000-6000	3
6000-8000	4
8000-10000	5

10.1.2 Faktorer som påverkar prioriteringen

I åtgärdsplanerna för utbyggnad av cykelnätet är det fler saker som påverkar prioriteringen förutom resonemanget ovan. Nedan kommenteras några av de saker som kan påverka prioriteringen ytterligare och som nämns i kommentarerna i tabell 2 och 4.

Lysekilsbanan

Lysekilsbanans framtid har inverkan på cykelnätets utbyggnad. Ett scenario är att den läggs ned och att den i framtiden kan utnyttjas som cykelled. Den skulle då fungera som en regional cykelväg för att binda ihop samhällena på Stångenäset och även vara en huvudcykelled lokalt i Lysekils tätort.

Framtidens cyklar med krav på hastighet och utrymme skulle kunna utnyttjas på denna och göra cykling attraktivare som färdmedel när avstånd och tidsåtgång blir mindre för cyklister.

Även om ett beslut fattas om nedläggning av Lysekilsbanan återstår det många andra beslut för att det ska bli en cykelled. Marken måste köpas/övertas av kommunen. Det kommer att kosta pengar att sanera och anlägga ny väg. Om det skulle bli en cykelväg ligger det troligtvis några år bort. Under tiden måste vi planera för detta då flera av de cykelvägar vi vill bygga har samma sträckning och uppfyller samma behov som en eventuell cykelled på Lysekilsbanan skulle göra. Att bygga dubbelt är ett slöseri med resurser vilket gör att alla cykelbanor i åtgärdsplanen som har samma sträckning som Lysekilsbanan hamnar sist även om dom har höga prioriteringspoäng.

Parkering

Vid byggnation av cykelbanor i en tätort görs det ofta på bekostnad av parkeringsplatser. I de kommentarer som gjorts till prioriteringen i åtgärdsplanerna för nybyggnation (tabell 2 och 4) anges antalet parkeringar som försvinner.

Cykelplanen ska beakta en parkeringsstrategi/parkeringsplan så att parkeringssituationen fungerar även om cykelnätet byggs ut.

En aspekt är också att ett attraktivare cykelnät bör minska behovet av parkeringar i tätorten när fler tar cykeln.

Detaljplaner och markköp

Cykelbanor som anläggs av kommunen på annans mark kräver antingen nyttjanderättsavtal eller markinköp. Några cykelvägar kräver en detaljplan för att förverkligas och för att få tillgång till marken. Detta är ett arbete som tar tid och kostar pengar både för att göra detaljplanen och eventuella markinköp.

10.1.3. Tabeller och kartor

Prioritering av kommunala vägar i Lysekil (se tabell 1 och 2 samt karta 1 och 2)

Tabell 1

Prioritering	Sträcka	Antal användare Poäng	Hastighet Poäng	Ådt Poäng	Summa Poäng	Km	Kostnad 6500:- /m	Ansvarig utförare
1	Kungsgatan	5	1	1	7	0,18	1 170 tkr	GPN
2	Tronebacken Ettapp 1	1	2	1	4	0,4	2 600 tkr	GPN
3	Tronebacken Ettapp 2	1	2	1	4	0,7	4 500 tkr	GPN
4	Södra Hamngatan	4	2	5	11	0,3	1 950 tkr	GPN
5	Drottninggatan Ettapp 2 (Kyrkogatan)	4	1	2	7	0,05	325 tkr	GPN
6	Drottninggatan Ettapp 1 (Hotellet)	2	2	3	7	0,12	800 tkr	GPN
7	Valbogatan	4	1	2	7	0,4	2 600 tkr	GPN

8	Drottninggatan Etapp 3 (Norra Hamnen)	2	1	2	5	0,2	1 300 tkr	GPN
9	Järnvägsgatan	4	2	1	7	0,23	1 500 tkr	GPN
10	Ulseröd	1	3	1	5	1,4	9 100 tkr	GPN
11	Norra Kvarngatan	2	1	1	4	0,36	2 400 tkr	GPN
12	Verkstadsgatan	2	1	1	4	0,3	1 950 tkr	GPN
13	Slånbärsvägen	5	1	1	7	0,2	1 200 tkr	GPN

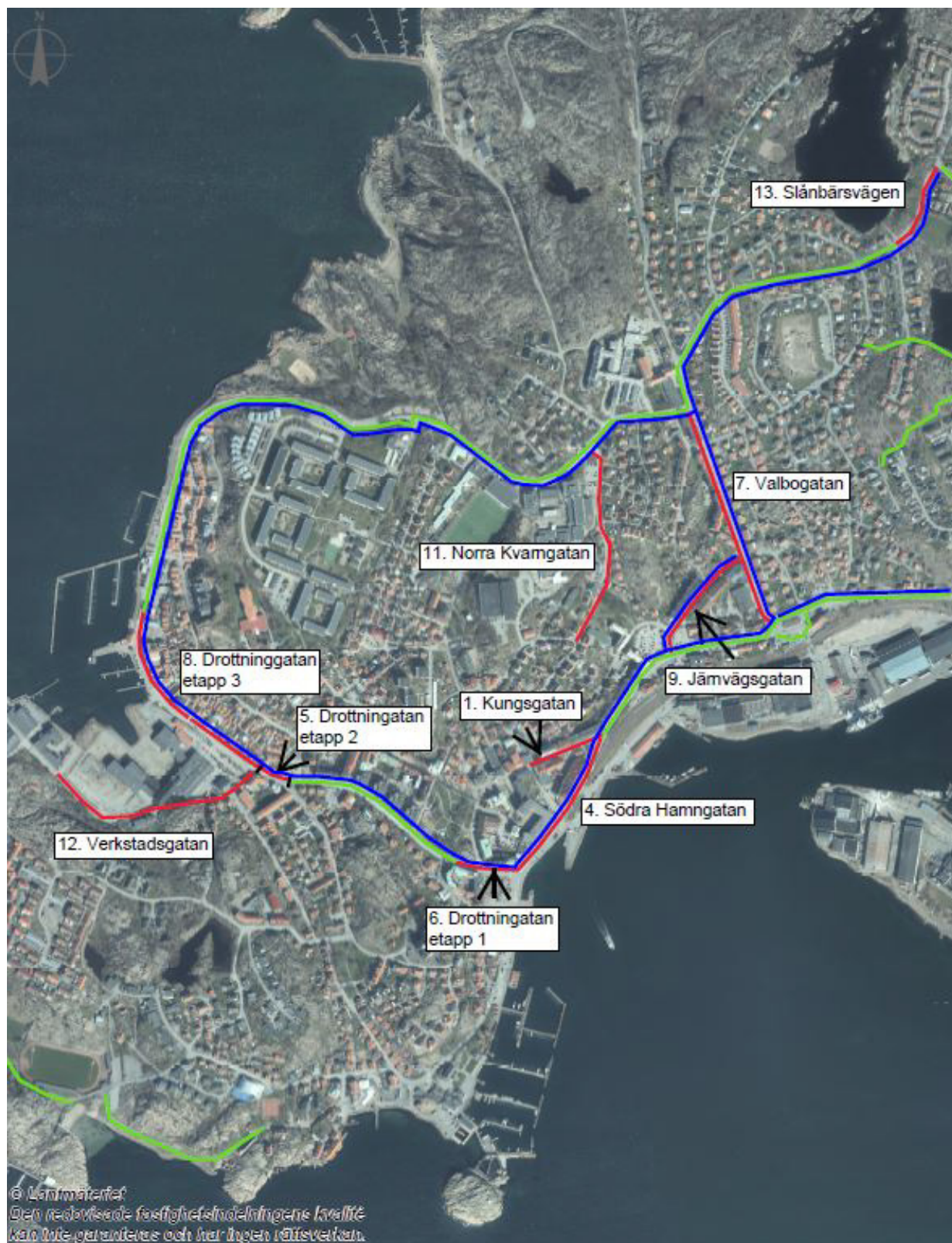
Kommentarer till prioritering av kommunala vägar

Tabell 2

Prioritering	Sträcka	Kommentar
1	Kungsgatan	Sträckan skapar en genväg till centrum och förebygger olyckor då sträckan är enkelriktad. Många cyklister använder den idag och kör mot färdriktningen. 2 parkeringar försvinner då dessa måste göras om till lastzon. Gatan är belyst. Mycket hög användarpotential.
2	Tronebacken Etapp 1	Projektering av sträckan pågår men för att uppnå en acceptabel bredd för huvudcykelstråk behöver mark lösas in. En detaljplan för hela sträckan mellan väg 162 och 161 bör göras för att komma vidare. Samordnas med 3 och 10. Sträckan bör vara belyst.
3	Tronebacken Etapp 2	Kostnaderna kan bli högre än schablonkostnaden då viss markinlösen kan bli aktuellt och en detaljplan för hela sträckningen från väg 162 till väg 161 behöver göras. Samordnas med 2 och 10. Sträckan bör vara belyst.
4	Södra Hamngatan	Sträckan mellan Kungsgatan och Drottninggatan är en felande länk i ett huvudcykelstråk som är mycket trafikerad och bör vara högt prioriterad då nuvarande anslutning kommer rakt ut i körbanan från Landsvägsgatan. Belysning finns på sträckan. Ett antal korttidsparkeringar kommer att försvinna, cirka 13 st. Sträckan måste ses över i sin helhet, d.v.s. hela gatans bredd måste byggas om för att få med resterande parkeringar och lastzoner. Hög användarpotential.
5	Drottninggatan Etapp 2 (Kyrkogatan)	En mycket kort sträcka på 50 meter som är en felande länk i ett huvudcykelstråk. 4 korttidsparkeringar skulle försvinna. Sträckan är belyst. Hög användarpotential. Skolväg
6	Drottninggatan Etapp 1 (Hotellet)	En mycket kort sträcka som är en del av en felande länk i ett huvudcykelstråk. Sträckan är belyst. På och avstigningszon kan behållas eller förekomma på gatan då den troligtvis är bred nog för detta ändå.
7	Valbogatan	Sträckan är en felande länk i ett huvudcykelstråk och ska knyta ihop befintlig GC-väg på Trötemyrsvägen med GC-väg på Landsvägsgatan eller en kommande på Järnvägsgatan. Sträckan är belyst. 27 långtidsparkeringar skulle försvinna för att ge plats. Det finns många hyreshus längs gatan som inte har parkeringar i tillräcklig utsträckning. Hög användarpotential.
8	Drottninggatan Etapp 3 (Norra Hamnen)	Sträckan är en felande länk i ett huvudcykelstråk och ska knyta ihop befintlig GC-väg på Drottninggatan med GC-väg på Norra hamngatan. Området är under utredning för en detaljplan som om den genomförs kommer att påverka utformningen av hela gatan på den aktuella sträckan. Cirka 16 korttidsparkeringar kommer att försvinna på sträckan. Sträckan är belyst. Skolväg

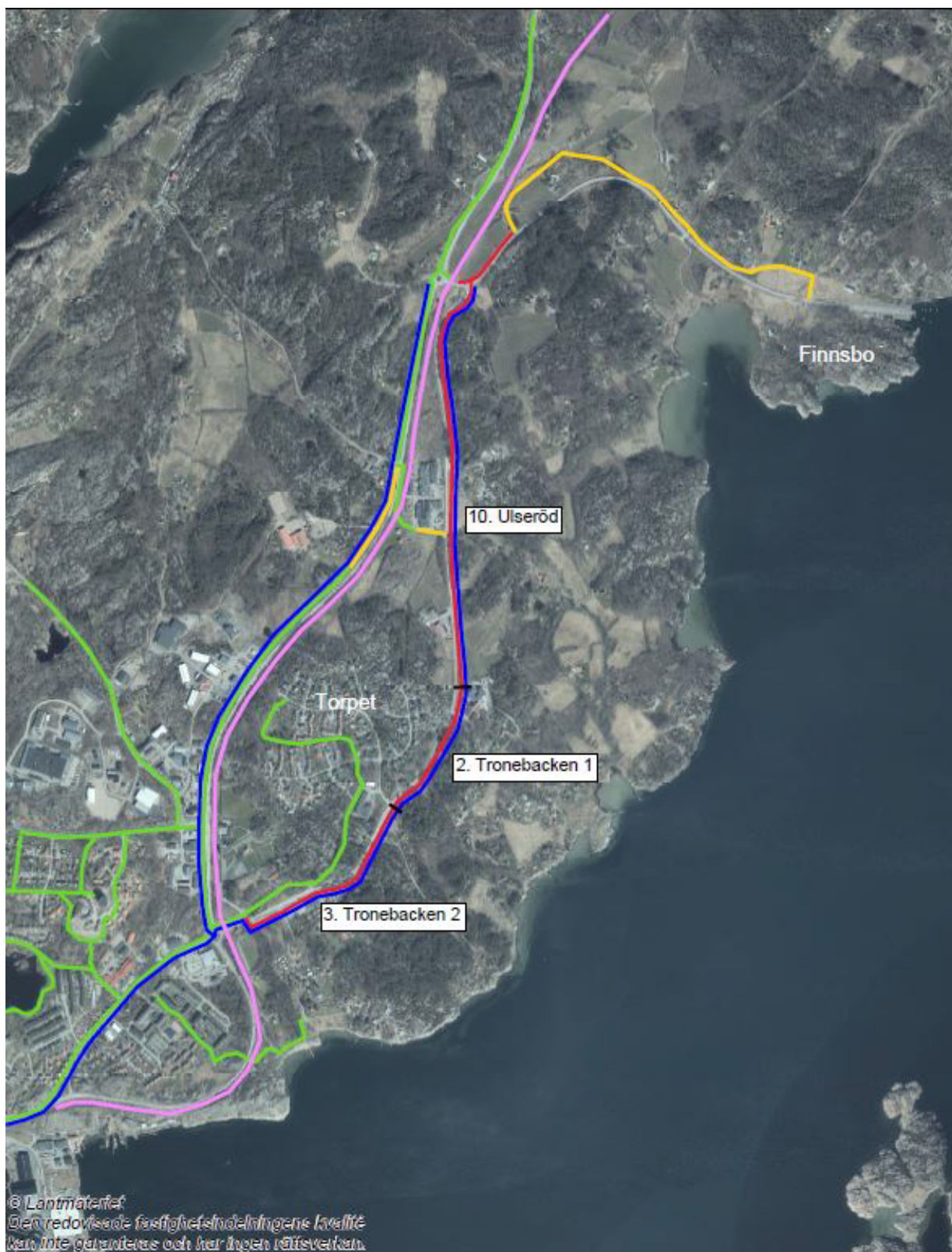
9	Järnvägsgatan	Sträckan skulle skapa en genväg från Valbogatan till Landsvägsgatan. 16 korttidsparkeringar skulle försvinna. Sträckan är belyst. Hög användarpotential.
10	Ulseröd	Sträckan ska beaktas i kommande exploateringar. Längs sträckan finns områden i ÖP som är markerade som intressanta bostadsområden i framtiden. Sträckan bör vara belyst och ett huvudstråk mot centrum. Sträckan bör planeras i sin helhet med nummer 2 och 3
11	Norra Kvarngatan	Sträckan har hög potential för både arbetsplats och skolpendling. Den skulle vara ett bidrag till säkrare skolväg. Sträckan är belyst. Cirka 16 långtidsparkeringar skulle försvinna. Sträckan är i sin förlängning mot Färgaregatan svår att komplettera med cykelväg p.g.a. sin ringa bredd och många utfarter men den har en acceptabel standard för blandtrafik.
12	Verkstadsgatan	Sträckan är en skolväg som för närvarande består av en separerad gc-väg med heldragen linje och pollare i plast. Vid möte på körbanan kan gc-vägen tas i anspråk p.g.a. körbanans ringa bredd vilket minskar säkerheten. Gc-vägen är också smal för trafik med både cyklister och fotgängare. Verkstadsgatan är med i planeringen för två olika detaljplaner vilket gör att sträckan är under tillsyn.
13	Slånärsvägen	Sträckan är idag stängd för biltrafik vilket gör den mycket säker för cyklister. Vid de tillfällen vägen öppnas (tillfälligt eller permanent) som genomfart finns stort behov av en säker gång och cykelväg.

Karta 1 Prioritering av Kommunala vägar



Grönt=Befintligt cykelnät **Rött**=Nya sträckor **Gult**=Befintlig väg **Blått**= Huvudcykelstråk

Karta 2 Prioritering av Kommunala vägar



Grönt=Befintligt cykelnät **Rött**=Nya sträckor **Gult**=Befintlig väg **Blått**= Huvudcykelstråk
Rosa=Lysekilsbanan

Prioritering av Statliga vägar i Lysekils kommun (se tabell 3 och 4 samt karta 3 till 5)

Tabell 3

Prioritering	Sträcka	Antal användare Poäng	Hastighet Poäng	Ådt Poäng	Summa Poäng	Km	Kostnad 6500:- /m	Ansvarig Utförare/ beställare
1	Väg 785 Skaftö Backa-Näreby	1	3	1	5	0,8	5 200 tkr 9 600 tkr	TRV/GPN
2	Väg 785 Vallmovägen-Stenströmsbacken	2	3	2	7	0,3	1 900 tkr	TRV/GPN
3	Väg 845 Lyckevägen, Lycke nedre-Stängenässkolan	1	2	1	4	0,9	5 800 tkr	TRV/GPN
4	Väg 821 Brodalen-Bro skola	1	2	1	4	0,78	5 100 tkr	TRV/GPN
5	Väg 785 Vägeröd-Utmarksvägen	0	3	2	5	0,6	3 900 tkr	TRV/GPN
6	Väg 845 Rixövägen, Rixö-Lycke nedre	1	3	1	5	0,9	5 800 tkr	TRV/GPN
7	Väg 785 Skaftö-Backa-Lyshultsvägen	1	3	1	5	0,75	4 800	TRV/GPN
8	Väg 797 Infart Fiskebäckilsvägen	1	2	1	4	0,73	4 800 tkr	TRV/GPN
9	Väg 835 Lyse-Skalhamn	1	3	1	5	5,4	35 000 tkr	TRV/GPN
10	Väg 161 Väg 162-Finnsbofärjan	1	3	2	6	1,8	11 700	TRV/GPN
11	Väg 793 Rågårdsvik-Näreby	1	3	1	5	1,1	7 200 tkr	TRV/GPN
12	Väg 785 Skaftöbron - Vägeröd	0	3	2	5	1,5	9 700 tkr	TRV/GPN
13	Väg 796 Golfbanan-Stockevik	0	3	1	4	1,7	11 000 tkr	TRV/GPN

14	Väg 836 Norra Grundsund-väg 835	0	3	1	4	1	6 500 tkr	TRV/GPN
15	Väg 171 Hallinden-Stranderängs Bro	0	3	4	7	4	26 000 tkr	TRV/GPN
16	Väg 785 Golfbanan-Långedalsvägen N:a	1	3	2	6	0,4	2 600 tkr	TRV/GPN
17	Väg 785 Långedalsvägen S:a-Näreby	1	3	2	6	0,8	5 200 tkr	TRV/GPN
18	Väg 162 Lyse genomfart	3	3	4	10	0,9	5 900 tkr	TRV/GPN
19	Väg 162 Brodalen-Brastad	2	3	3	8	3,4	22 100 tkr	TRV/GPN
20	Väg 162 Lyse-Gåseberg	1	3	3	7	4,1	26 600 tkr	TRV/GPN
21	Väg 162 Gåseberg-Brastad	2	3	3	8	2,8	18 200 tkr	TRV/GPN
22	Väg 839 Bergs skola-162	0	3	2	5	0,5	3 300 tkr	TRV/GPN
23	Väg 162 Brodalen-Hallinden	0	3	4	7	4,8	31 200	TRV/GPN
24	Väg 162 Hallinden-Gläborg (Färlev)	0	3	4	7	4,4	28 600	TRV/GPN

Kommentar till prioritering av statliga vägar i Lysekils kommun

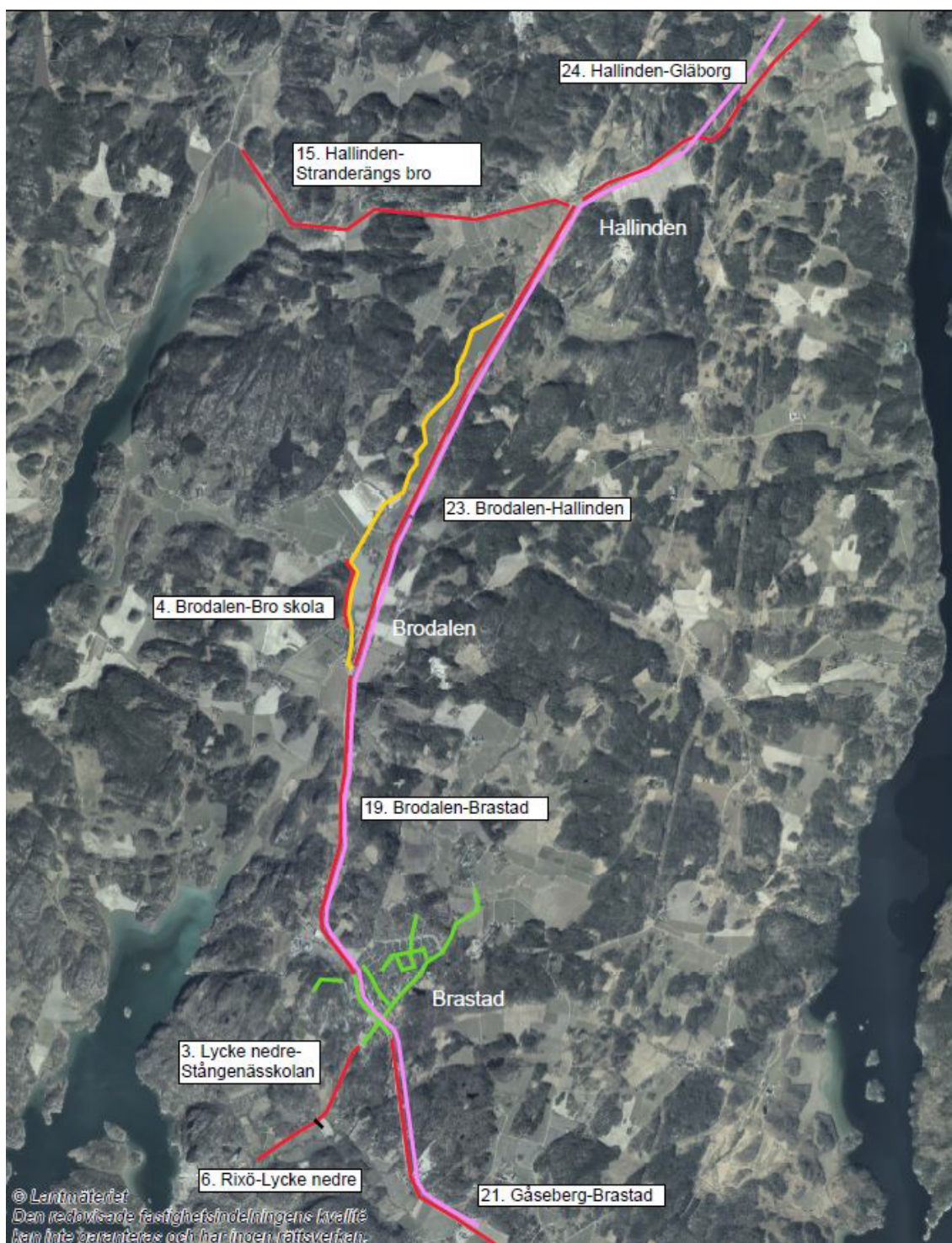
Tabell 4

Prioritering	Sträcka	Kommentar
1	Väg 785 Skaftö Backa-Näreby	Väntar på avtal med Trafikverket. Medfinansiering beviljad.
2	Väg 785 Vallmovägen-Stenströmsbacken	En del i det regionala cykelstråket mellan Fiskebäckskil och Grundsund. En felande länk som skulle innebära att ingen behöver cykla på stora, trafikerade vägar mellan samhällena.
3	Väg 845 Lyckevägen, Lycke nedre-Stångenässkolan	Skolväg som är delvis satt till 30 km/h men där vägens standard inte är lämplig för blandtrafik. I kommande ÖP är Brastad en ort som ska utvecklas i öst-västlig riktning och då bör infrastrukturen följa med. En del i att knyta ihop samhället Rixö med Brastad genom punkt 6
4	Väg 821 Brodalen-Bro skola	Skolväg, men delvis avhängt beslut av ny skola. Fritidsaktivitet samt andra målpunkter som kyrka knyts ihop med Brodalens samhälle genom cykelvägen.
5	Väg 785 Vägeröd-Utmarksvägen	Sträckan är utpekad i den utredning av väg 785 som kommunen gjort i ÖP arbetet. Trafikverket vill se säkerhetshöjande åtgärder på sträckan för fortsatta utbyggnadsmöjligheter på Skaftö. Av den anledningen bör denna sträcka vara prioriterad i listan. Den bör också ligga före etappen mellan Skaftöbron och Vägeröd för att inte bli en felande länk.
6	Väg 845 Rixövägen, Rixö-Lycke nedre	En fortsättning av punkt 3 för att knyta ihop Rixö samhälle med Brastad och ÖP:s intentioner om Brastads utveckling i öst-västlig riktning.
7	Väg 785 Skaftö-Backa-Lyshultsvägen	En länk i regionalt cykelstråk mellan Grundsund och Fiskebäckskil.
8	Väg 797 Infart Fiskebäckskilsvägen	En sträcka med låga prioriteringspoäng men som knyter ihop Fiskebäckskils samhälle med det regionala cykelstråket till Grundsund. Troligtvis väl använd sommartid.
9	Väg 835 Lyse-Skalhamn	En sträcka som skulle knyta ihop många fastigheter längs vägen med cykelnätet till Lysekil. Låg användarpotential på grund av avståndet till arbete och skola. Har större potential vid användandet av elcyklar och som intermodal sträcka för en cyklist till kollektivtrafik.
10	Väg 161 Väg 162-Finnsbofärjan	En sträcka som förbinder Uddevalla kommun med Lysekil. Stor del av sträckan kan läggas på lokalväg vid sidan om väg 161 och genom kortare länkar i öst och väst spara mycket pengar. Trafikverket har i ett åtgärds paket planer på att bygga GC-väg mellan Skår och Bokenäs.
11	Väg 793 Rågårdsvik-Näreby	Knyter ihop Rågårdsvik med Näreby- Grundsund och Fiskebäckskil.
12	Väg 785 Skaftöbron - Vägeröd	Sträckan ansluter fler fastigheter längs sträckan med Östersidan och övriga Skaftö
13	Väg 796 Golfbanan-Stockevik	Knyter ihop Stockeviks samhälle med det regionala stråket mellan Fiskebäckskil och Grundsund. En del av sträckan (Från väg 785 till Långedalsvägen) bör prioriteras som en del i regionalt cykelstråk mellan Grundsund och Fiskebäckskil.

14	Väg 836 Norra Grundsund-väg 835	En sträcka som inte bör byggas förrän punkt 9 är genomförd.
15	Väg 171 Hallinden-Stranderängs Bro	En sträcka som länkar ihop Lysekils kommun med Sotenäs kommun. I nuläget finns inga planer i Sotenäs kommun på GC- väg till Stranderängs bro.
16	Väg 785 Golfbanan-Långedalsvägen N:a	Denna sträcka tillsammans med punkt 17 ska knyta samman Näreby med Fiskebäckskil. Punkt 16 och 17 knyts ihop med en enskild väg. En viss osäkerhet om cyklisterna kommer att använda den eller cykla på väg 785 istället föreligger. Sträckan ingår inte i regionalt huvudstråk mellan Grundsund och Fiskebäckskil och bör därför vara lägre prioriterat.
17	Väg 785 Långedalsvägen S:a-Näreby	Denna sträcka tillsammans med punkt 16 ska knyta samman Näreby med Fiskebäckskil. Punkt 16 och 17 knyts ihop med en enskild väg. En viss osäkerhet om cyklisterna kommer att använda den eller cykla på väg 785 istället föreligger. Sträckan ingår inte i regionalt huvudstråk mellan Grundsund och Fiskebäckskil och bör därför vara lägre prioriterat.
18	Väg 162 Lyse genomfart	Sträckan har ganska stor potential att användas för pendling. Dock finns en alternativ sträcka på en lågt trafikerad grusväg för cykling till Preemraff och skola från Lysekil. Den är inte belyst. Sträckan skulle troligtvis utnyttja sin potential bättre om den i förlängningen fortsätter längs 162 till Brastad och bör därför tas med i en helhet som regional cykelväg till Brastad. Sträckan ska vara med i den utredning som görs av sträckan Lyse-Gåseberg (punkt 20)
19	Väg 162 Brodalen-Brastad	Sträckan har en bred vägren vilket höjer säkerheten något och bör därför prioriteras efter liknande vägar utan vägren. Lågt prioriterad i nuläget trots höga poäng på grund av osäkerheten beträffande Lysekilsbanan.
20	Väg 162 Lyse-Gåseberg	Sträckan har inga alternativ för cyklisterna och bör ha första prioritet på sträckan Lyse Brastad (Punkt 18, 20, 21). En utredning ska göras för att ta fram en alternativ sträckning utanför Trafikverkets område. Utredningen ska prioriteras för att kommunen senare ska kunna ta ställning till prioriteringsordningen för denna sträcka.
21	Väg 162 Gåseberg-Brastad	Sträckan har en bred vägren vilket höjer säkerheten något och bör därför prioriteras efter liknande vägar utan vägren. Lågt prioriterad i nuläget trots höga poäng på grund av osäkerheten beträffande Lysekilsbanan.
22	Väg 839 Bergs skola-162	För att kunna utnyttjas bör den byggas efter eller i samband med att antingen Lysekilsbanan blir cykelväg eller att en cykelväg byggs genom Lyse samhälle. (punkt 18). Lågt prioriterad i nuläget på grund av osäkerheten beträffande Lysekilsbanan.
23	Väg 162 Brodalen-Hallinden	Sträckan har en bred vägren vilket höjer säkerheten något och bör därför prioriteras efter liknande vägar utan vägren. Det finns också en alternativ grusväg parallellt med sträckan. Lågt prioriterad i nuläget trots höga poäng på grund av osäkerheten beträffande Lysekilsbanan och sina alternativa vägar.
24	Väg 162 Hallinden-Gläborg (Färlev)	Sträckan är med som en del i Trafikverkets ÅVS för väg 162/171. Sträckan kommer vid ombyggnad troligtvis att få separat cykelväg eller lokalväg.



Grönt=Befintligt cykelnät **Rött**=Nya sträckor **Gult**=Befintlig väg



Grönt=Befintligt cykelnät **Rött**=Nya sträckor **Gult**=Befintlig väg **Rosa**=Lysekilsbanan



Grönt=Befintligt cykelnät Rött=Nya sträckor Gult=Befintlig väg Rosa=Lysekilsbanan

10.1.4 Tidsplaner

Kommunala cykelbanor

Namn i cykelplan	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Uppskattad totalkostnad
1. Kungsgatan	Grön									
2. Tronebacken Etapp 1	Blå	Blå	Gul	Grön						2 600 tkr
3. Tronebacken Etapp 2	Blå	Blå		Gul	Grön					4 500 tkr
4. Södra Hamngatan				Gul	Grön					1 950 tkr
5. Drottninggatan Etapp 2 (Kyrkogatan)		Gul	Grön							325 tkr
6. Drottninggatan Etapp 1 (Hotellet)			Gul	Grön						800 tkr
7. Valbogatan					Gul	Grön				2 600 tkr
8. Drottninggatan Etapp 3 (Norra Hamnen)						Gul	Grön			1 300 tkr
9. Järnväsgatan							Gul	Grön		1 500 tkr
10. Ulseröd	Blå	Blå						Gul	Grön	9 100 tkr
11. Norra Kvarngatan										2 400 tkr
12. Verkstadsgatan										1 950 tkr
13. Slånbärsvägen										1 200 tkr

Blå=Markinköp/detaljplan

Gul=Projektering

Grön=Fysiskt färdigställande

Statliga cykelbanor

Namn i cykelplan	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	Kostnad enligt schablon
1. Väg 785 Skaftö-Backa-Näreby	Gul	Gul	Gul	Grön											
2. Väg 785 Vallmovägen-Stenströmsbacken				Blå	Gul	Gul	Gul	Grön							3 900 tkr
3. Väg 845 Lyckevägen, Lycke nedre-Stängenässkolan								Blå	Gul	Gul	Gul	Grön			5 800 tkr
4. Väg 821 Brodalen-Bro skola												Blå	Gul	Gul	5 100 tkr
5. Väg 785 Vägeröd-Ulmarxvägen															
6. Väg 845 Rixövägen, Rixö-Lycke nedre															
7. Väg 785 Skaftö-Backa- Lyshultsvägen															
8. Väg 797 Infart Fiskebäckilsvägen															
9. Väg 835 Lyse-Skalhamn															
10. Väg 161 Väg 162-Finnsbofjärjan															
11. Väg 793 Rågårdsvik-Näreby															
12. Väg 785 Skaftöbron - Vägeröd															
13. Väg 796 Golfbanan-Stockevik															
14. Väg 836 Norra Grundsund-väg 835															

Blå= Ansökan till VGR

Gul=Avtal och projektering Trafikverket

Grön=Fysiskt färdigställande

10.2 Åtgärdsplan för cykelparkering

Cykelparkering i Lysekils tätort

Plats	Standard	Ansvarig utförare
Busshållplats Södra hamnen	Väderskydd ramlås belysning laddning pump	GPN
Hållplats Carl Wilhelmsson	Väderskydd ramlås belysning laddning	GPN
Rosviksgatan	Ramlås	GPN
Kungsgatan 41	Ramlås	GPN
Kungsgatan 16	Ramlås	GPN
Havets hus	Ramlås	GPN
Gullmarsborg	Ramlås	GPN
Kronbergshallen	Ramlås	GPN
Gullmarsvallen/Pinnevik	Ramlås	GPN
Hållplats Torpet	Väderskydd ramlås	GPN
Fiskebäcks Hållplats	Väderskydd ramlås	GPN
Mariedals Hållplats	Väderskydd ramlås	GPN
Hållplats Havets hus	Väderskydd ramlås	GPN
Havets hus	Ramlås	GPN
Havsbadet	Ramlås	GPN

Cykelparkering på Skaftö

Plats	Standard	Ansvarig utförare
Hållplats Östersidan Båt+buss)	Väderskyddad ramlås belysning laddning	GPN
Hållplats Fiskebäckskil	Väderskyddad ramlås belysning laddning	GPN
Hållplats Skaftö skola	Väderskyddad ramlås belysning laddning	GPN
Ica Grundsund	Ramlås	GPN

Cykelparkering i Brodalen

Plats	Standard	Ansvarig utförare
Hållplats Brodalen (Tempo)	Väderskyddad ramlås belysning laddning	GPN

10.3 Åtgärdsplan för trafiksäkerhet

Nummer i karta 6	Plats	Åtgärd/motivering	Ansvarig utförare
1	Valbogatan/ Trötemyrsvägen	En hastighetssäkrad cykelöverfart då överfarten ingår i huvudcykelstråket och bör vara prioriterat för cyklister.	GPN
2	Gymnasievägen	En hastighetssäkrad cykelöverfart då överfarten ingår i huvudcykelstråket och bör vara prioriterat för cyklister.	GPN
3	Väg 162	Byta ut grindar till stolpar eller avlägsna grindarna om behovet inte finns.	GPN
4	Väg 162	Den sträcka som är enskild väg från ridskolan till Trälebergsvägen har en mycket dålig beläggning. En lösning tillsammans med vägföreningen bör göras så säkerheten kan säkras.	GPN
5	Lasarettsgatan, Gymnasievägen, Norra Hamngatan	Flera korsningar saknar symboler för cykelpassage.	GPN
6	Drottninggatan	Tydliggöra stråket mellan Verkstadsgatan och Norra hamngatan för cyklister och fotgängare. Skylta, flytta belysning och ändra anslutningar i korsningar	GPN
	Lysekil	Justera hastighetsgränserna i tätorten så det blir säkrare att cykla i blandtrafik. Ta fram en hastighetsplan	GPN
	Lysekil	En översyn av säkerheten mellan bil och gång/cykelväg vid Landsväggsgatan mellan ovalen och avfarten till Mariedal.	

Karta 6 Åtgärdsplan för trafiksäkerhet Lysekil



Nummer i karta 7	Plats	Åtgärd/motivering	Ansvarig utförare
------------------	-------	-------------------	-------------------

1	Lyckevägen	Cykelbanan är otydlig och bör målas upp eller läggas om så det är tydligt att cyklar ska passera här. Marken är privat men kommunen bör gå in och förhandla med markägare för att få till stånd en lösning.	GPN
---	------------	---	-----

Karta 7



10.4 Åtgärdsplan för Mobility management

Alla kampanjer i tabellen söks hos Hållbart resande i väst som är finansierat av Västra Götalandsregionen.

Vintercyklist (Hållbart resande i väst)	Ansvarig utförare
Buss o hoj (Hållbart resande i väst)	HU
Cykelvänlig arbetsplats (Hållbart resande i väst)	HU
På egna ben (Hållbart resande i väst)	HU
Kommunvelometern (Cykelfrämjandet)	HU



Postadress: **453 80 LYSEKIL**
Tel: **0523-61 30 00**
Webbplats: **lysekil.se**

Besöksadress **Kommunhuset, Kungsgatan 44**
E-post registrator@lysekil.se

Tänk på miljön innan du skriver ut