



Gång- och cykelplan för Falköpings kommuns tätorter

Typ av dokument	Handlingsplan
Beslutsinstans	Kommunstyrelsen
Fastställd	2025-08-13, § 159
Ersätter dokument	Cykelstrategi för Falköpings kommun 2014 - 2018
Diarienummer	KS 2024/575
Giltighetstid	Fr. o. m. 2025-10-01 och tills vidare
Dokumentet gäller för	Samtliga nämnder och förvaltningar i kommunen
Dokumentansvarig	Park- och gatuchef
Tidpunkt för aktualitetsprövning	2030-01-01

Innehåll

Inledning	4
Syfte och mål.....	5
Avgränsningar	5
Förutsättningar - Falköpings kommuns tätorter	6
Resvanor – nuläge och potential.....	6
Trafiksäkerhet för fotgängare och cyklister.....	7
Effekter av ökad gång och cykel	10
Kvalitetsaspekter för gång och cykel.....	11
Gång- och cykelplan – åtgärdsförslag	12
Temaområde 1: Infrastruktur	13
Befintligt gång- och cykelbanenät – Falköpings tätort.....	14
Åtgärdsförslag gång och cykelbanenät – Falköpings tätort.....	16
Åtgärdsförslag gång och cykelbanenät – övriga orter	18
Cykelparkering	28
Åtgärdsförslag cykelparkering	29
Temaområde 2: Drift och underhåll	30
Åtgärdsförslag Drift och underhåll.....	30
Temaområde 3: Gång- och cykelfrämjande åtgärder	32
Åtgärdsförslag Gång- och cykelfrämjande åtgärder.....	32
Temaområde 4: Uppföljning och mätning	33
Åtgärdsförslag inom Uppföljning och mätning.....	33
Bilagor	34
Bilaga 1 Åtgärdsbehov / kvalitetskontroll.....	34
Bilaga 2 Prioriterad snöröjning	35
Bilaga 3 Gång- och cykelfrämjande åtgärder	41

Inledning

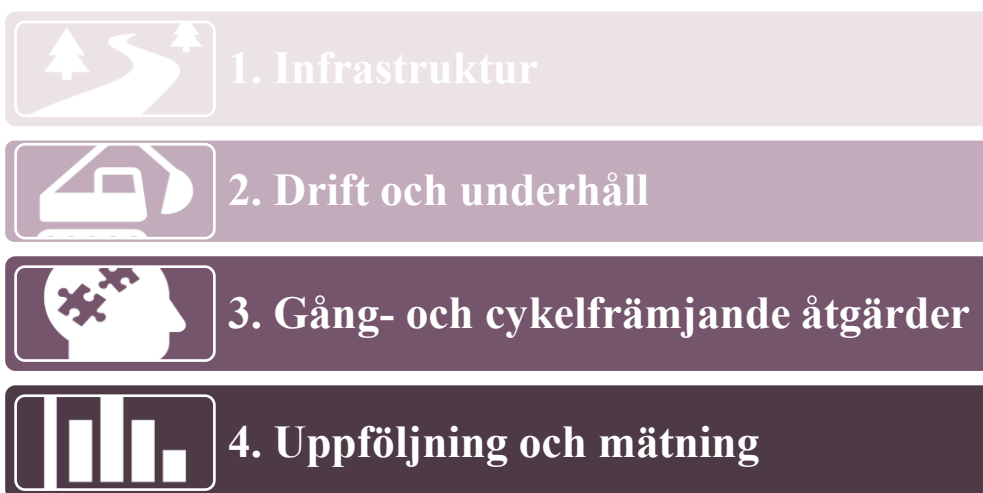
I Falköpings kommun bor cirka 33 000 personer (2023). Av dessa bor 75 % i tätorterna och 25 % på landsbygden. Falköping är kommunens huvudort där hälften av kommunens invånare bor och en stor del av de större arbetsplatserna, samhällsservice, kultur, näringsliv och fritidsaktiviteter är samlade. I de mindre tätorterna finns förskolor, skolor, någon större arbetsplats och på vissa orter en del näringar som livsmedelsbutik.

I Trafikstrategi för Falköpings kommun (2022) fastslås övergripande att tillgängligheten med bil är god i kommunen men att det finns förbättringspotential för övriga trafikslag. Strategin pekar på att fokus för kommunens insatser därför ska läggas på att skapa lika goda förutsättningar för hållbara resor som kollektivtrafik, gång och cykel för att jämna ut spelplanen.

Falköpings kommuns Klimatstrategi 2021–2030 tar sikte på att kommunen ska vara fossilfritt och klimatneutralt 2030. Ett fokusområde i strategin är Hållbara transporter med delområdet Klimatsmart vardagsresande där fler väljer gång, cykel eller kollektivt. Här anges bland annat att ”fysisk planering ska gynna gång och cykling inom och mellan Falköpings kommuns orter”, att ”kommunens insatser för cykling ska mätas och följas upp för ständig förbättring” samt att ”kommunens anställda i så stor utsträckning som möjligt ska använda hållbara transportmedel i tjänsten”.

Kommunens Klimatstyrande mötes- och resepolicy är även den i linje med Klimatstrategin. Här uppmuntras till ”klimatsmarta pendlingsresor till och från arbetet”.

Gång- och cykelplan för Falköpings kommuns tätorter bygger vidare på både Klimatstrategin och Trafikstrategin genom att presentera förslag på konkreta insatser för genomförande. Föreslagna åtgärder för Gång- och cykelplan för Falköpings kommuns tätorter utgår från fyra temaområden:



Figur 1 Gång- och cykelplanens fyra temaområden

Särskilt fokus ligger på Infrastruktur och Drift och underhåll men Falköpings kommun uppmuntras även att arbeta med Beteendepåverkande åtgärder likväl som Uppföljning och mätning.

Gång- och cykelplan för Falköpings kommuns tätorter har tagits fram av Koucky & Partners på uppdrag av Falköpings kommun.

Syfte och mål

Det övergripande syftet med gång- och cykelplanen är att den ska ligga till grund vid fortsatta satsningar för att göra gång och cykel mer tillgängligt, attraktivt och säkert för fler.

Mer konkret syftar gång- och cykelplanen till att förenkla genomförandet av insatser som främjar aktiva resor. Planen visar bland annat saknade länkar i gång- och cykelbanenätet, insatser och arbetsätt för drift och underhåll samt beteendepåverkande insatser. Vidare uppmuntras arbetsätt för att mäta och följa genomförda insatser.

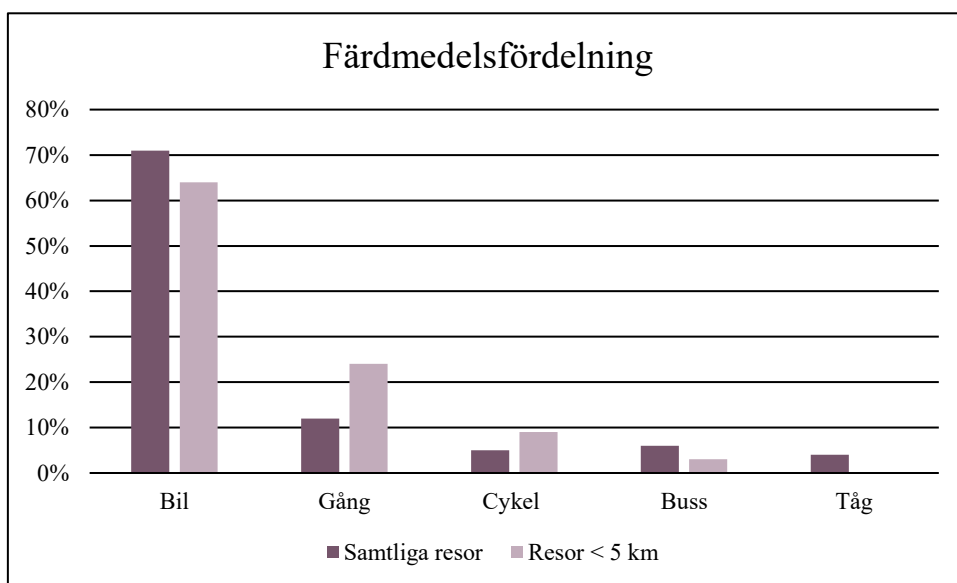
Avgränsningar

Gång- och cykelplan för Falköpings kommuns tätorter gäller Falköpings kommuns tätorter då gång och cykel på landsbygden behandlas i den Nyttjandepotentialstudie som finns framtagen. Åtgärderna föreslås för det kommunala vägnätet. I de fall statlig eller enskild väg berörs framgår detta men det ligger då inte inom kommunens mandat att besluta om eller att utföra en åtgärd. Sträckorna har tagits med i syfte att belysa att det finns viktiga kopplingar mellan de kommunala gatorna, gång- och cykelbanorna.

Förutsättningar - Falköpings kommuns tätorter

Resvanor – nuläge och potential

Hösten 2017 genomfördes en resvaneundersökning i Falköpings kommun¹. Undersökningen (figur 2) visade att 71 % av alla resor gjordes med bil följt av 12 % till fots, 6 % med buss, 5 % med cykel och 4 % med tåg. Av de kortare resorna, upp till fem kilometer, utförs 64 % med bil, följt av gång 24%, cykel 9 % och buss 3 %.

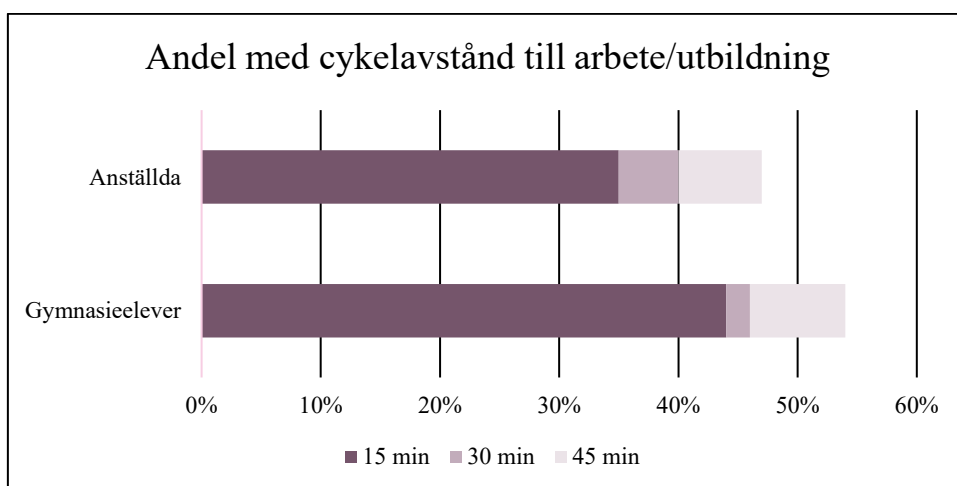


Figur 2 Färdmedelsfördelning Falköpings kommun (RVU, 2017) för samtliga resor och resor under fem kilometer.

Färdmedelsfördelningen från den senast genomförda resvaneundersökningen (figur 3) kan jämföras med resultatet av den potentialstudie för cykling som Västra Götalandsregionen genomförde 2023². Studien visar potentialen för hur många av invånarna som når sin arbetsplats eller sin gymnasieutbildning på cykel inom 15, 30 respektive 45 minuter. För Falköping visar studien att cirka 35 % av dem som arbetar och cirka 44 % av gymnasieeleverna når sin målpunkt inom 15 minuters cykling. Studien visar också att cirka 75 % av grundskoleeleverna i Falköpings kommun bor inom fem kilometer till sin skola, vilket är inom ett acceptabelt avstånd för både gång och cykel.

¹ Koucky & Partners (2018) *Resvaneundersökning i Falköpings kommun – Hösten 2017*

² Västra Götalandsregionen (2023) *Potentialstudie för cykling*

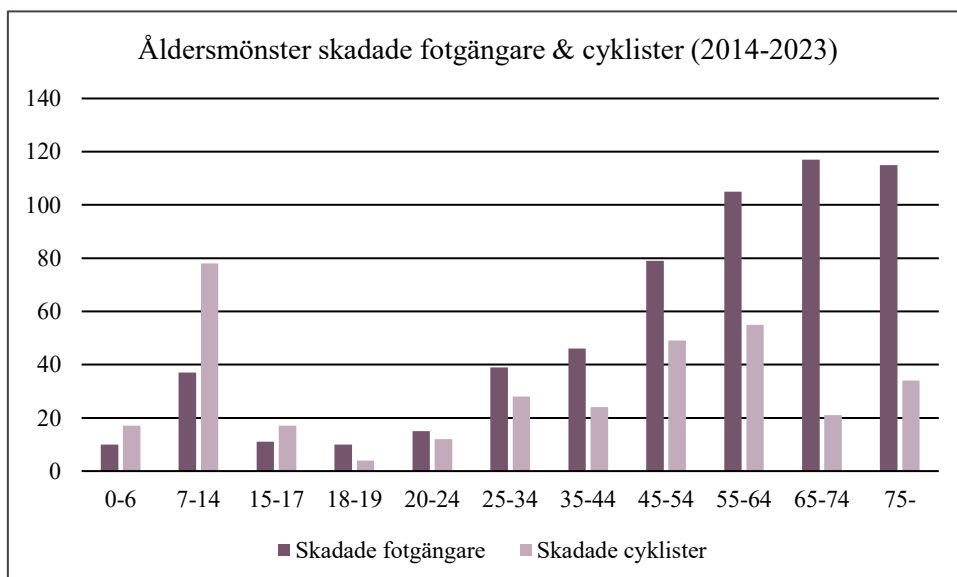


Figur 3 Andel anställda och gymnasieelever fördelat på 15, 30 och 45 minuters cykelavstånd till sin arbetsplats respektive skola

I samtliga tätorter är förutsättningarna och potentialen för ökad gång och cykling goda, inte minst bland barn och unga till skola eller för motion och fritidsresor. För Falköpings tätort samt stationssamhällena Stenstorp och Floby bedöms gång och cykelresor även ha stor potential att utgöra en aktiv del av kombinationsresande med kollektiva resor.

Trafiksäkerhet för fotgängare och cyklister

Strada³ visar rent faktiska olyckor för Falköpings kommun och tydliggör omfattning och återkommande olyckstyper. Här finns statistik för olyckor där fotgängare eller cyklister varit inblandade de senaste tio åren.

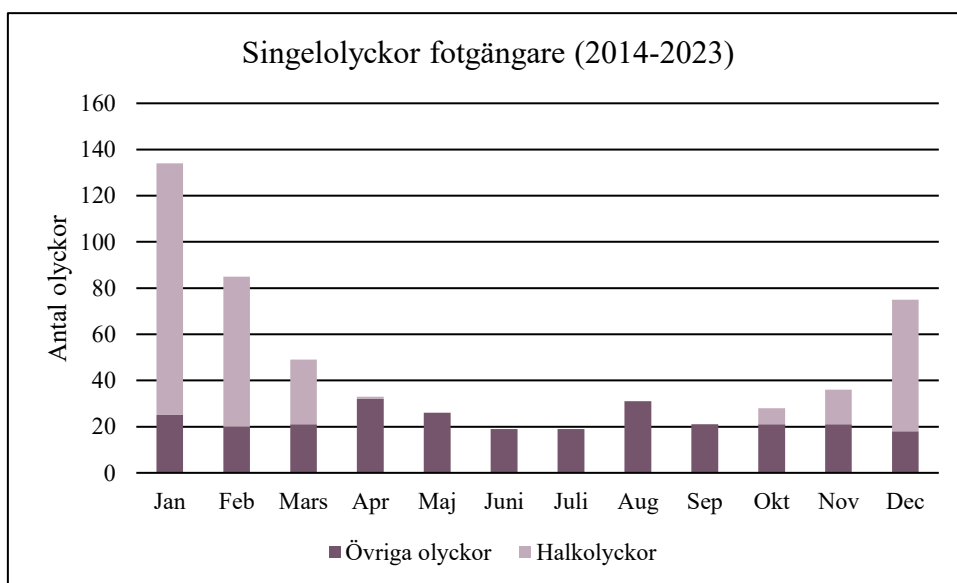


Figur 4 Antal skadade fotgängare och cyklister utifrån åldersgrupper

³ Utdrag ur Strada (2024-09-26) innehåller olycksstatistik för åren 2014 - 2023

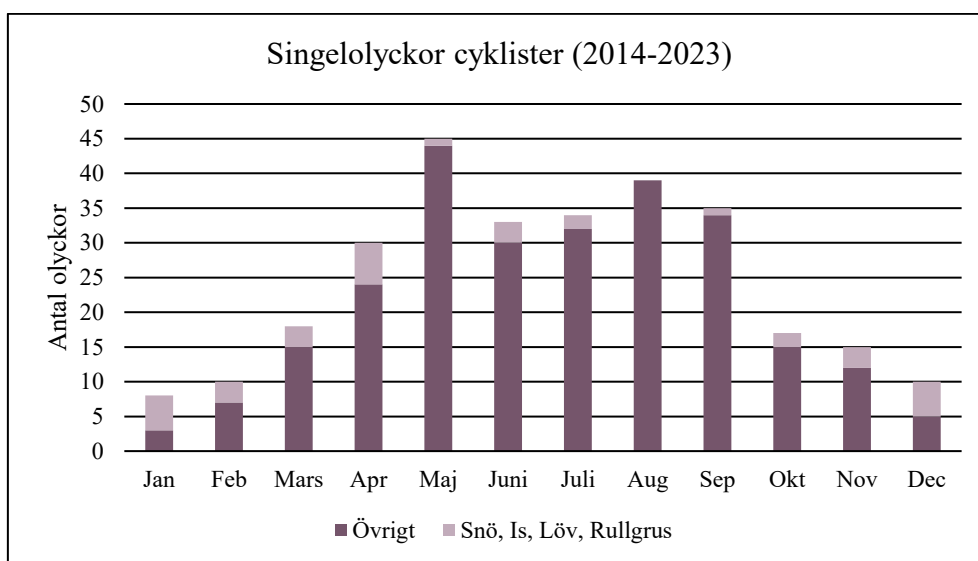
Som diagrammet ovan visar ökar antalet skadade fotgängare med åldern, ungefär 40 % av alla skadade fotgängare är över 65 år. Statistiken visar också att barn mellan 7 - 14 år mer än andra åldersgrupper är inblandade i cykelolyckor. Denna åldersgrupp utgör 23 % av andelen skadade cyklister.

Singelolyckor bland fotgängare är den klart vanligaste inrapporterade olyckstypen följt av singelolyckor för cyklister. Sett till när under året olyckor för fotgängare respektive cyklister sker visas i figur 6 och 7 nedan. Här visas även antalet olyckor kategoriserade som halkolyckor bland fotgängare och för cyklister visas antalet olyckor som kopplas till snö, is, löv och grus.



Figur 5 Singelolyckor bland fotgängare fördelat på månad samt antal halkolyckor

Som figur 6 visar är det för fotgängare en kraftig ökning av halkolyckor under vintermånaderna december, januari, februari och mars. Övriga olyckor är relativt jämnt fördelade över året. För cyklister ökar antalet olyckor under sommarhalvåret vilket kan härledas till ett vanligtvis ökat cyklande i jämförelse med vinterhalvåret. Olyckor bland cyklisterna som beror på snö, is, löv och rullgrus kan nedan ses öka under hösten, över vintern samt en bit in på våren.



Figur 6 Singelolyckor bland cyklister fördelat på månad samt antal olyckor som beror på snö, is, löv och rullgrus

Fotgängare och cyklister är också främst representerade i allvarliga olyckor. Gällande olyckor mellan motorfordon och fotgängare visar statistiken totalt 37 inrapporterade olyckor, respektive totalt 35 inrapporterade olyckor mellan cyklister och motorfordon. De senaste tio åren (2014–2023) ger det ett snitt på cirka sju olyckor per år mellan oskyddade trafikanter och motorfordon.

Motortrafikens hastigheter spelar en stor roll för utfallet av olyckor vid en kollision med cyklister eller fotgängare. Högre hastigheter ökar risken för allvarliga eller till och med dödliga olyckor. Låga hastigheter ger lägre krockvård och skapar bättre förutsättningar för samspel mellan trafikanter. En tydlig, logisk och trafiksäker infrastruktur är därför viktigt. Det handlar här om lägre hastigheter i blandtrafik eller att separera de oskyddade trafikanterna från motortrafiken när det inte är möjligt med låga hastigheter, båda i kombination med en trafiksäker utformningen av korsningar och passager.

Vanlig hastighet för en fotgängare är cirka 5–7 kilometer per timme och för en cyklist 15–20 kilometer per timme varför det samtidigt kan vara relevant att separera fotgängare från cyklister i vissa fall. I områden med gångata eller gångfartsområde är det viktigt att fotgängares hastigheter och förutsättningar respekteras. Separering mellan fotgängare och cyklister kan vara relevant där många rör sig som exempelvis vid skolor eller på platser med relativt höga hastigheter för cyklister som exempelvis i nedförsbackar och i kurvor med skymd sikt.

Vad gäller singelolyckor bland fotgängare och cyklister får drift och underhåll en avgörande betydelse. Halkbekämpning likväl som renhållning och en bra beläggning är viktiga faktorer då många av singelolyckorna beror på just halka på grund av is, rullgrus och blöta löv eller hålor i beläggningen.

Effekter av ökad gång och cykel

Enligt Folkhälsomyndigheten⁴ har den ökande användningen av motordrivna transportsätt tillsammans med mer stillasittande under arbetstid och fritid samt den digitala utvecklingen kraftigt ändrat människors rörelsemönster. Stillasittande, både bland unga och vuxna, är ett av våra stora folkhälso-problem som medfört att förekomsten av sjukdomar som typ 2-diabetes, hjärt- och kärlsjukdomar och flera vanliga cancerformer ökar.

Folkhälsomyndigheten menar att hur aktiva människor är påverkas av ”förutsättningar i vardagen utifrån den fysiska, sociala och kulturella miljön samt socioekonomiska resurser”. För att minska stillasittande och öka fysisk aktivitet krävs därför ett långsiktigt arbete med att skapa miljöer och samhällen där aktivt resande, som gång och cykel, är möjligt och attraktivt för många. Ökad gång och cykel kan bidra till flera positiva aspekter både för individen och för samhällsutvecklingen:



Figur 7 Positiva aspekter av ökad gång och cykel

⁴ Folkhälsomyndigheten (2023) *Fysisk aktivitet och stillasittande*

Kvalitetsaspekter för gång och cykel

Kvalitetsaspekter för gång och cykel är viktiga att ta i beaktning. För att skapa bra förutsättningar för fotgängare och cyklister krävs att de ska uppleva att det är lätt och tryggt att gå och cykla. Attraktiva miljöer är exempel på andra kvaliteter som kan bidra. Kvalitetsaspekter vid planering och genomförande:

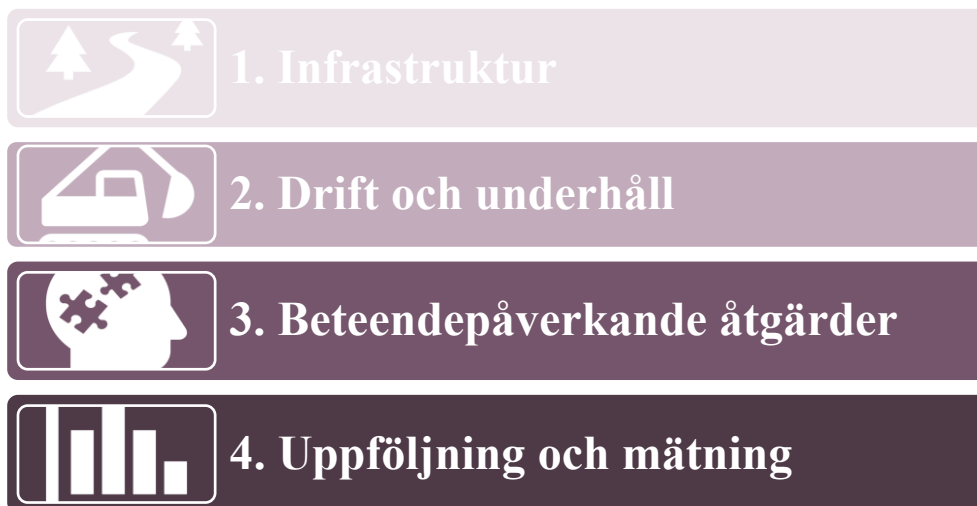


Figur 8 Kvalitetsaspekter för gång- och cykel

Något som skiljer fotgängare och cyklister åt, är den senares behov av att kunna parkera sin cykel. Cykelparkeringar som är placerad nära målpunkten och som möjliggör en säker parkering är således viktigt för cyklister.

Gång- och cykelplan – åtgärdsförslag

I följande kapitel presenteras förslag på konkreta åtgärder för gång och cykel i Falköpings kommun. Åtgärderna utgår från följande fyra temaområden:



Figur 9 Gång- och cykelplanens fyra temaområden

Infrastruktur

Anger åtgärdsförslag och utbyggnadsobjekt som nya gång- och cykelbanor, kvalitetshöjning av befintliga stråk och cykelparkering.

Ansvar: Park- och gatuavdelningen.

Drift och underhåll

Lyfter åtgärder som kan genomföras för att bibehålla en hög kvalitet av infrastrukturen över tid.

Ansvar: Park- och gatuavdelningen.

Gång- och cykelfrämjande åtgärder

Pekar ut åtgärder som kan genomföras för att kortsiktigt och över tid påverka resvanor genom att påvisa de goda möjligheterna till aktiva resor.

Ansvar: Utveckling i samverkan med övriga förvaltningar utifrån målgrupp.

Uppföljning och mätning

Listar och beskriver åtgärder som syftar till att följa utvecklingen av genomförda åtgärder över tid, utvecklingen av andelen gång- och cykling och ger förslag på hur informationen kan sammanställas.

Ansvar: Park- och gatuavdelningen och Utveckling.



Temaområde 1: Infrastruktur

I detta kapitel presenteras förslag för utbyggnad av nya gång- och cykelbanor eller ändrad utformning för lägre hastighet i blandtrafik likväl som förslag på kvalitetshöjning av befintliga stråk. Detta gäller både Falköpings tätort och de övriga tätorterna. Kapitlet innehåller också förslag på åtgärder för säker cykelparkering. Åtgärderna som föreslås utgår från en sammanvägning av:

- Befintlig infrastruktur
- Potential för cykling enligt Västra Götalands potentialstudie för cykling
- Genomförda fältstudier
- Genomförd digital medborgarenkät
- GIS-analys över kortaste vägen till viktiga målpunkter

De förslag som presenteras visar saknade länkar för sammanhängande stråk där trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter prioriteras. Länkarna utgör ett underlag för vidare arbete och fördjupade studier av vad som är möjligt att genomföra och vilket behov av exakta lösningar som kan finnas. Åtgärderna har prioriterats med grön färg för objekt som tas in i gång- och cykelplanen medan objekt med gul färg endast finns med för att visa vart ytterligare behov finns, men, som läggs på framtiden. Eventuella förslag på statlig eller enskild väg rangordnas inte (vit) då kommunen saknar mandat att besluta om dessa åtgärder.

De utpekade utbyggnadsobjekten är inte tidsatta och det är viktigt att fastslå att det kan uppstå ytterligare eller andra behov av utbyggnad av gång- och cykelinfrastruktur i kommunen som inte presenteras i denna plan. Det kan också uppkomma goda möjligheter att genomföra åtgärder i andra sammanhang som i samband med andra vägarbeten, VA-projekt, utbyggnad eller ombyggnad av kommunala verksamheter.

De kostnader som finns angivna är endast grovt uppskattade för att ge en uppfattning om storleksordningen på åtgärderna. Den uppskattade kostnaden på 5 500 kr/meter som används i tabellerna utgår från anläggande av en 3,5 meter bred gång- och cykelbana med belysning. Andra åtgärder kan vara aktuella där det inte är möjligt eller motiverat med en gång- och cykelbana, såsom hastighetsdämpande åtgärder i form av avsmalningar, farthinder eller reflexpollare. Dessa åtgärder kan innebära en betydligt lägre investeringskostnad, men, som ändå innebär ökad trafiksäkerhet för fotgängare och cyklister i blandtrafik. Kostnader ökar också över tid, ju längre tid som hinner löpa innan åtgärderna utförs desto mindre realistiska är de kostnader som anges. Uppskattade kostnader görs endast på saknade länkar där kommunen är väghållare.

Utpekade korsningar med åtgärdsbehov är markerade i kartorna men beskrivs inte ytterligare. Dessa åtgärder kommer att lyftas in och hanteras i arbetet med framtagandet av en Trafiksäkerhetsplan.

Befintligt gång- och cykelbanenät – Falköpings tätort

Det befintliga gång- och cykelbanenätet binder ihop stadens olika delar och utgör en god grund för vidare insatser för att få fler att gå och cykla. Av totalt 119 kilometer cykelinfrastruktur i Falköpings kommun är kommunen väghållare för 106 kilometer och Trafikverket för 13 kilometer. Tätorten är cirka fem kilometer från nord till syd och från öst till väst.

Det befintliga gång- och cykelbanenätet visas i bilden nedan.



Karta 1 Befintlig infrastruktur - Falköping

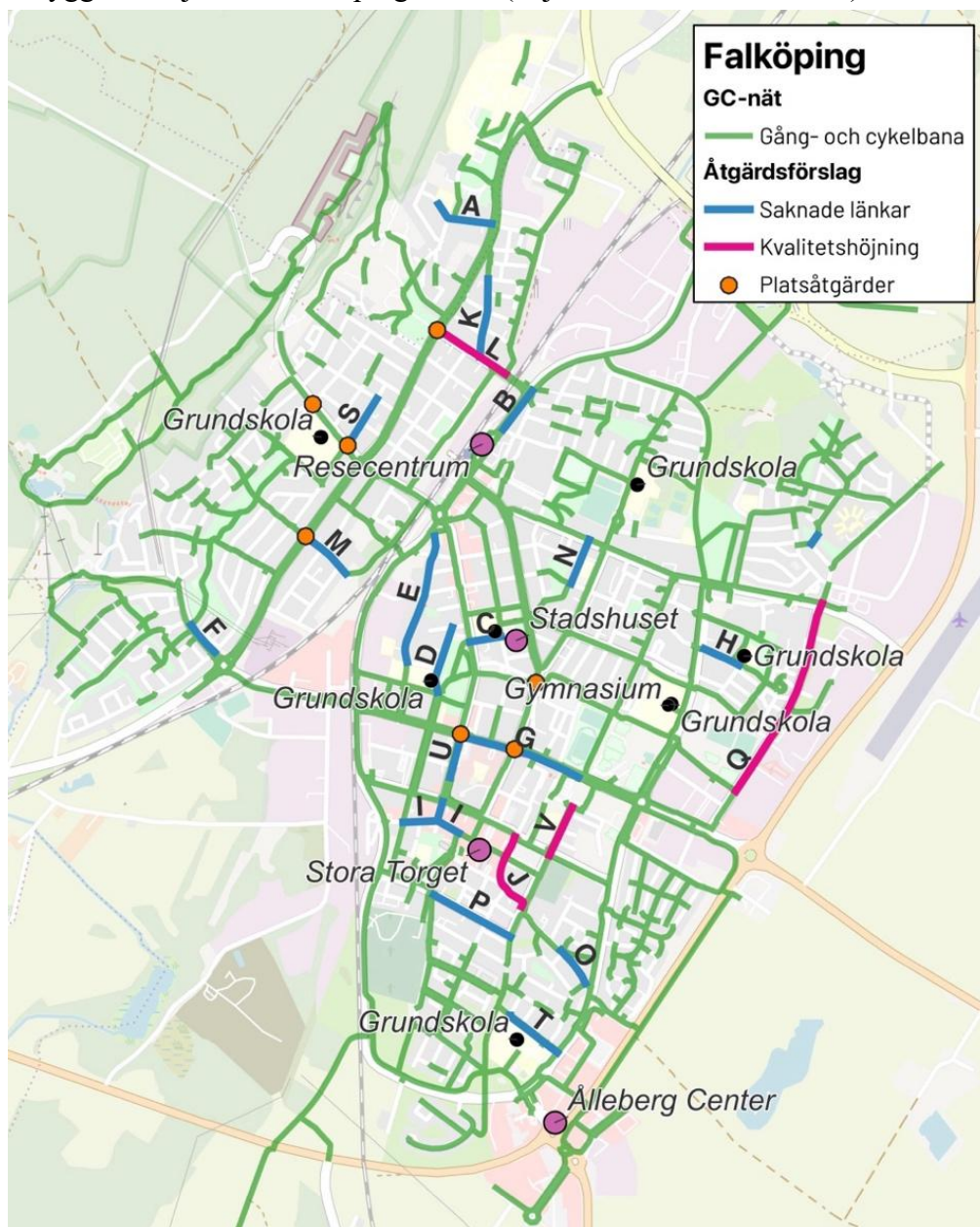
Nedan syns exempel från befintlig infrastruktur för gång och cykel.



Bild 1 t.v. visar Danska Vägen. Bild 2 t.h. visar Västerängsgatan (foto, M. Vingren)

Åtgärdsförslag gång och cykelbanenät – Falköpings tätort

Bilden nedan visar befintligt gång- och cykelbanenät med föreslagna utbyggnadsobjekt för Falköpings tätort (objekten beskrivs i tabell 1)



Karta 2 Befintlig Infrastruktur samt utpekade åtgärdsförslag – Falköping

ID	Gata/sträcka	Längd (m)	Åtgärdsbehov	Kostnad (5500 t.kr/m)	Prio
A	Bergsliden	255	Separerad GC-bana	1 402 500	
B	Järnvägsgatan	200	Separerad GC-bana	1 100 000	
C	Hemmingsgatan	130	Separerad GC-bana	715 000	

D	Parkgatan	280	Separerad GC-bana eller andra, hastighetssänkande åtgärder	1 540 000	
E	Vasagatan	550	Separerad GC-bana eller andra, hastighetssänkande åtgärder	3 025 000	
F	Aspångsvägen	150	Separerad GC-bana	825 000	
G	Odengatan	525	Separerad GC-bana	2 887 000	
H	Hjelmarsörsgatan	160	Separerad GC-bana	880 000	
I	Storgatan	185	Separerad GC-bana eller andra, hastighetssänkande åtgärder	1 017 500	
J	Östertullsgatan	350	Kvalitetshöjning av befintligt stråk	1 925 000	
K	Gudhemsvägen	330	Separerad GC-bana	1 815 000	
L	Mössebergsgatan	330	Kvalitetshöjning av befintligt stråk	1 815 000	
M	Daléngatan	220	Separerad GC-bana	1 210 000	
N	Grönelundsgatan	200	Separerad GC-bana	1 100 000	
O	Ållebergsvägen	170	Separerad GC-bana	935 000	
P	Hwassgatan	360	Separerad GC-bana	1 980 000	
Q	Midfalegatan	870	Kvalitetshöjning av befintligt stråk	4 785 000	
R	Slåttervägen	45	Separerad GC-bana	247 500	
S	Kapellsgatan	230	Separerad GC-bana eller andra, hastighetssänkande åtgärder	1 265 000	
T	Bengt Heljesgatan	255	Separerad GC-bana	1 402 500	
U	Sankt Olofsgatan	180	Separerad GC-bana	990 000	
V	Fogdegatan	230	Separerad GC-bana	2 500 000	

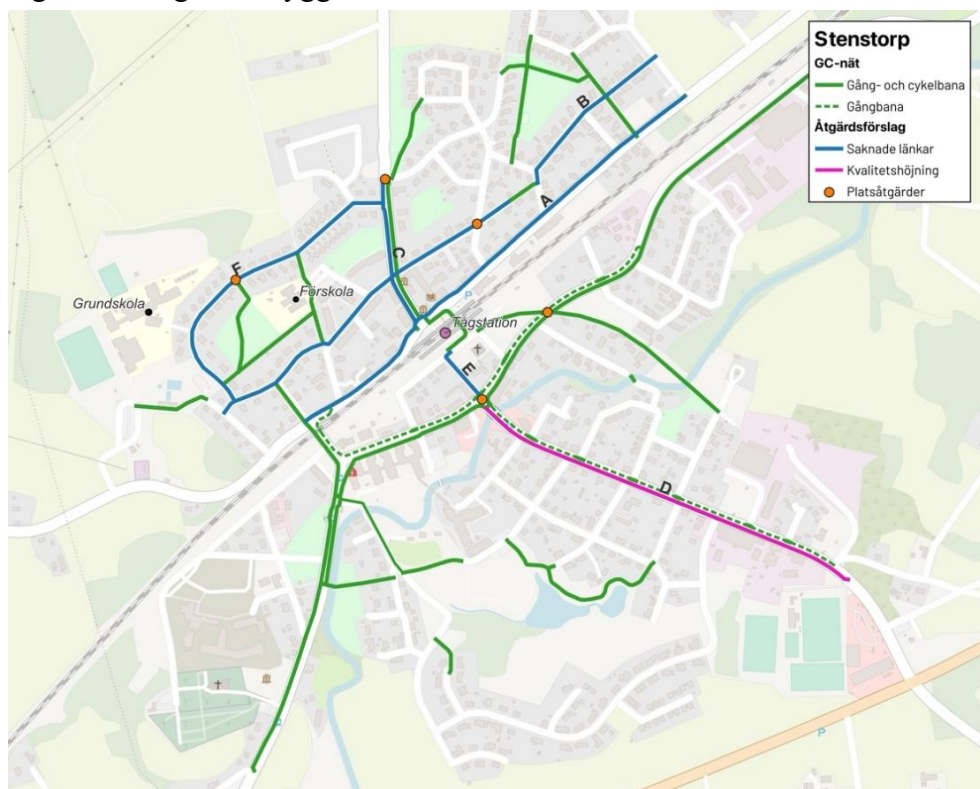
Tabell 1 Utpekade saknade länkar med längd, åtgärdsbehov, kostnad samt prioritet – Falköping

Åtgärdsförslag gång och cykelbanenät – övriga orter

Nedan listas åtgärdsförslag för övriga orter.

Stenstorp

Karta 3 visar befintligt gång- och cykelbanenät, viktiga målpunkter samt åtgärdsförslag för utbyggnad.



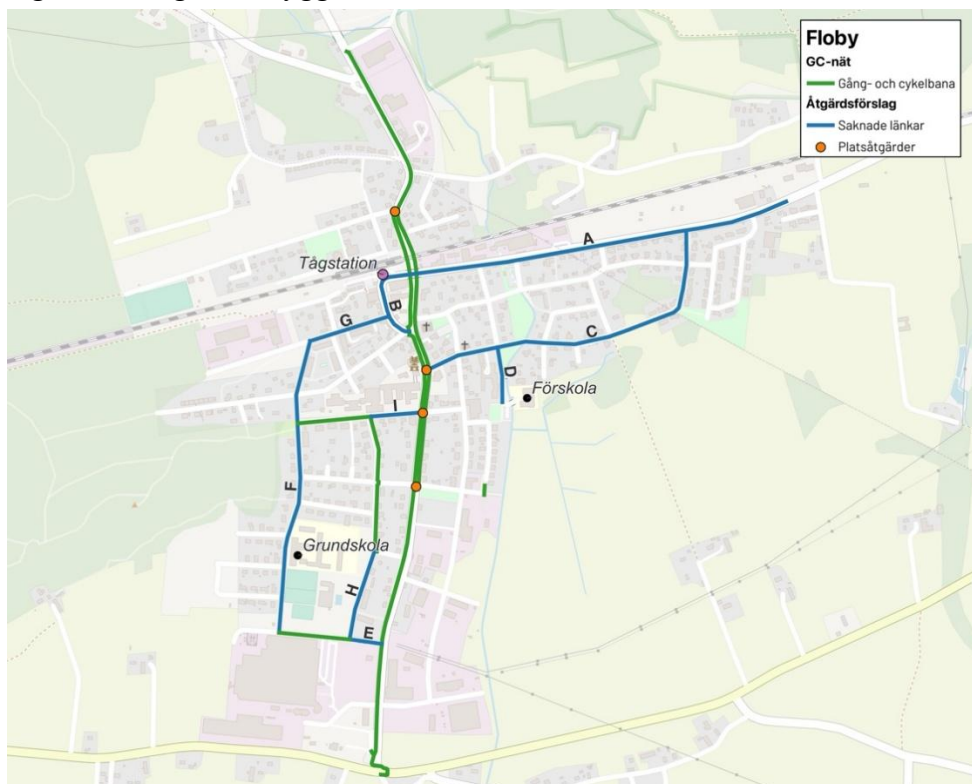
Karta 3 Befintlig infrastruktur samt utpekade åtgärdsförslag - Stenstorp

ID	Gata/sträcka	Längd (m)	Åtgärdsbehov	Kostnad (5500 t.kr/m)	Prio
A	Järnvägsgatan/ Brunnhemsvägen	940	<i>OBS: Statlig väg – ingen åtgärd</i> Endast gångbana idag	-	-
B	Högalidsgatan	1000	Separerad GC-bana eller hastighetssänkande åtgärder	5 500 000	
C	Rådhusgatan	280	<i>OBS: Statlig väg – ingen åtgärd</i> Endast gångbana idag	-	-
D	Hantverkaregatan	750	<i>OBS: Statlig väg – ingen åtgärd</i> Behov av kvalitetshöjning av befintligt stråk	-	-
E	Hopagränd	110	Hastighetssänkande åtgärder och arbeten för att skapa god sikt	605 000	
F	Slingvägen	610	Separerad GC-bana eller andra, hastighetssänkande åtgärder	3 355 000	

Tabell 2 Utpekade saknade länkar med längd, åtgärdsbehov, kostnad samt prioritet - Stenstorp

Flöby

Nedan visas befintligt gång- och cykelbanenät, viktiga målpunkter samt åtgärdsförslag för utbyggnad.



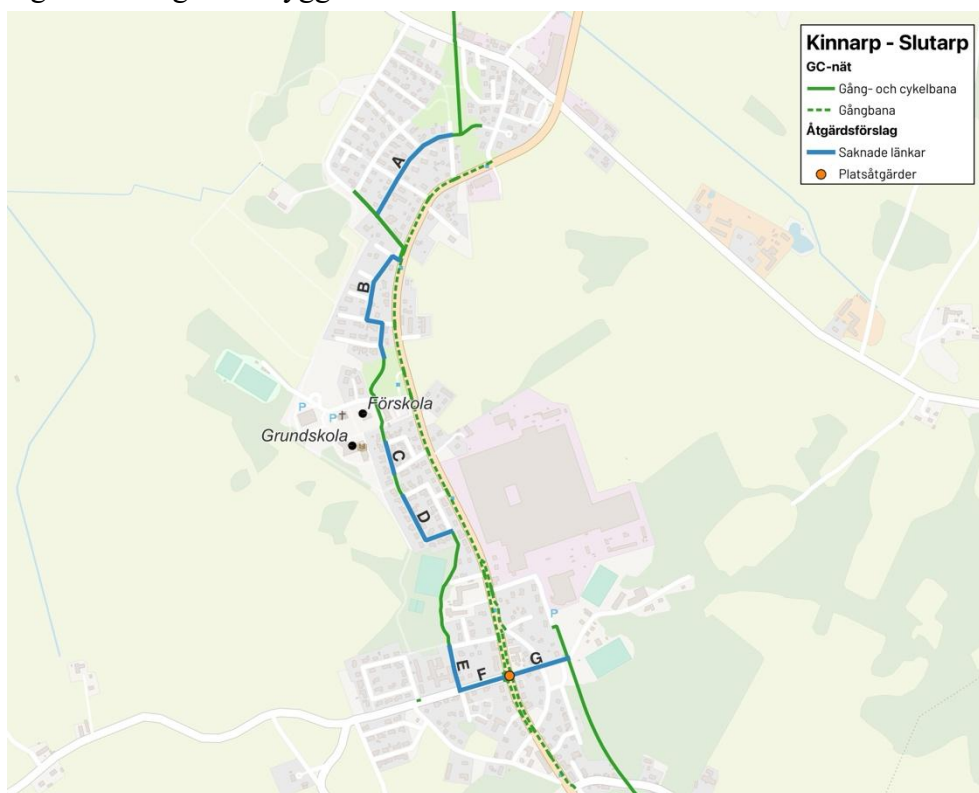
Karta 4 Befintlig infrastruktur samt utpekade åtgärdsförslag - Flöby

ID	Gata/sträcka	Längd (m)	Åtgärdsbehov	Kostnad (5500 t.kr/m)	Prio
A	Sörbyvägen	1040	<i>OBS: Statlig väg – ingen åtgärd</i> Idag gångbana	-	-
B	Köpmansgatan	180	<i>OBS: Statlig väg – ingen åtgärd</i> Idag gångbana	-	-
C	Kapellgatan, Alriks väg	880	Separerad GC-bana eller hastighets-sänkande åtgärder	4 840 000	
D	Smältebäcks- vägen	150	Separerad GC-bana eller hastighets-sänkande åtgärder	825 000	
E	Volvogatan	85	Separerad GC	467 500	
F	Parkgatan	760	Hastighetssänkande åtgärder	4 180 000	
G	Centralgatan	210	Hastighetssänkande åtgärder	1 155 000	
H	Kungsgatan	250	Separerad GC-bana eller hastighets-sänkande åtgärder	1 375 000	
I	Hässlebergs- gatan	130	Separerad GC-bana eller hastighets-sänkande åtgärder	715 000	

Tabell 3 Utpekade saknade länkar med längd, åtgärdsbehov, kostnad samt prioritet - Flöby

Kinnarp-Slutarp

Nedan visas befintligt gång- och cykelbanenät, viktiga målpunkter samt åtgärdsförslag för utbyggnad.



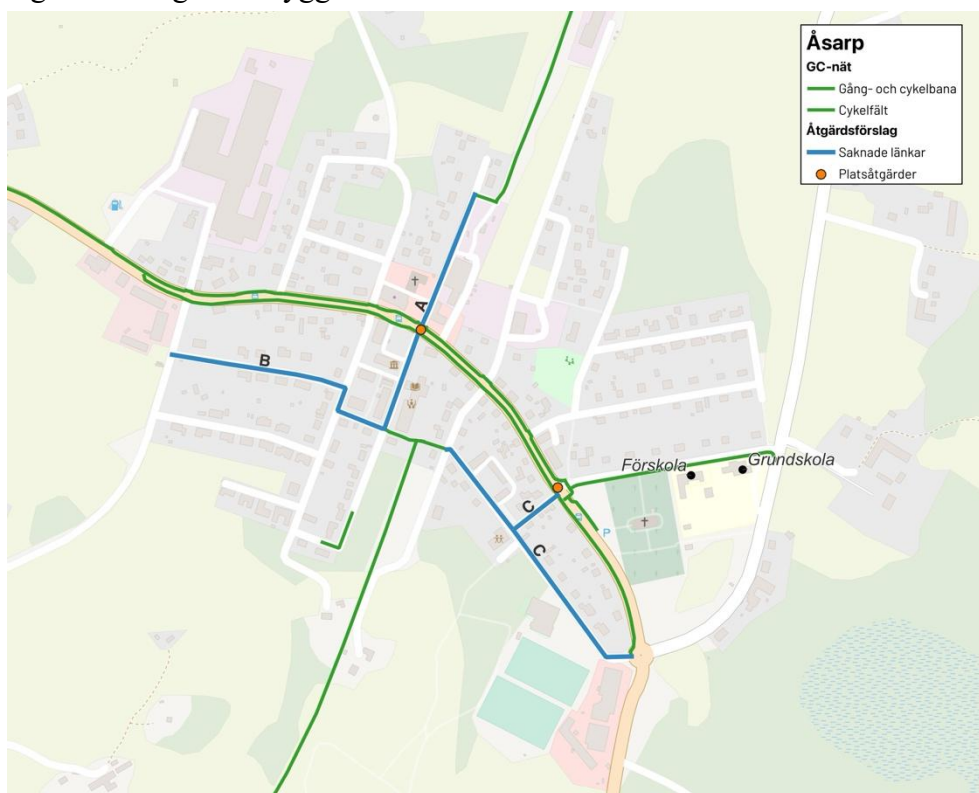
Karta 5 Befintlig infrastruktur samt utpekade åtgärdsförslag – Kinnarp-Slutarp

ID	Gata/sträcka	Längd (m)	Åtgärdsbehov	Kostnad (5500 t.kr/m)	Prio
A	Backagatan	310	Hastighetssänkande åtgärder	1 705 000	
B	Ödegårdsvägen, Gärdesgatan	360	Hastighetssänkande åtgärder	1 980 000	
C	Dalgatan	80	Hastighetssänkande åtgärder	440 000	
D	Fastarpsgatan	210	Hastighetssänkande åtgärder	1 155 000	
E	Nygatan	120	Hastighetssänkande åtgärder	660 000	
F	Paradgatan	140	<i>Obs: Statlig väg.</i> Endast gång idag.	-	-
G	Paradgatan	170	Separerad GC-bana eller hastighetssänkande åtgärder	935 000	

Tabell 4 Utpekade saknade länkar med längd, åtgärdsbehov, kostnad samt prioritet – Kinnarp-Slutarp

Åsarp

Nedan visas befintligt gång- och cykelbanenät, viktiga målpunkter samt åtgärdsförslag för utbyggnad.



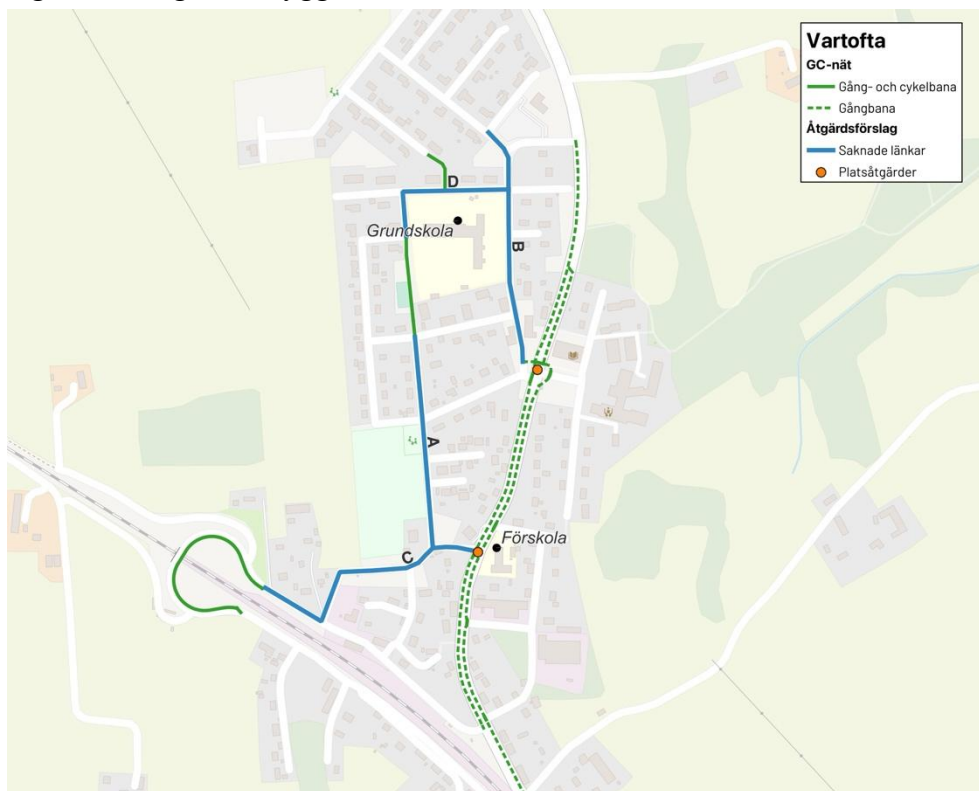
Karta 6 Befintlig infrastruktur samt utpekade åtgärdsförslag - Åsarp

ID	Gata/sträcka	Längd (m)	Åtgärdsbehov	Kostnad (5500 t.kr/m)	Prio
A	Järnvägsgatan, Redvägsgatan	360	Separerad GC-bana eller hastighetssänkande åtgärder	1 980 000	
B	Lövängsgatan, Björkgatan,	360	Hastighetssänkaden åtgärder	1 980 000	
C	Idrottsgatan, Karl-Johans Gränd	510	Hastighetssänkaden åtgärder	2 805 000	

Tabell 5 Utpekade saknade länkar med längd, åtgärdsbehov, kostnad samt prioritet - Åsarp

Vartofta

Nedan visas befintligt gång- och cykelbanenät, viktiga målpunkter samt åtgärdsförslag för utbyggnad.



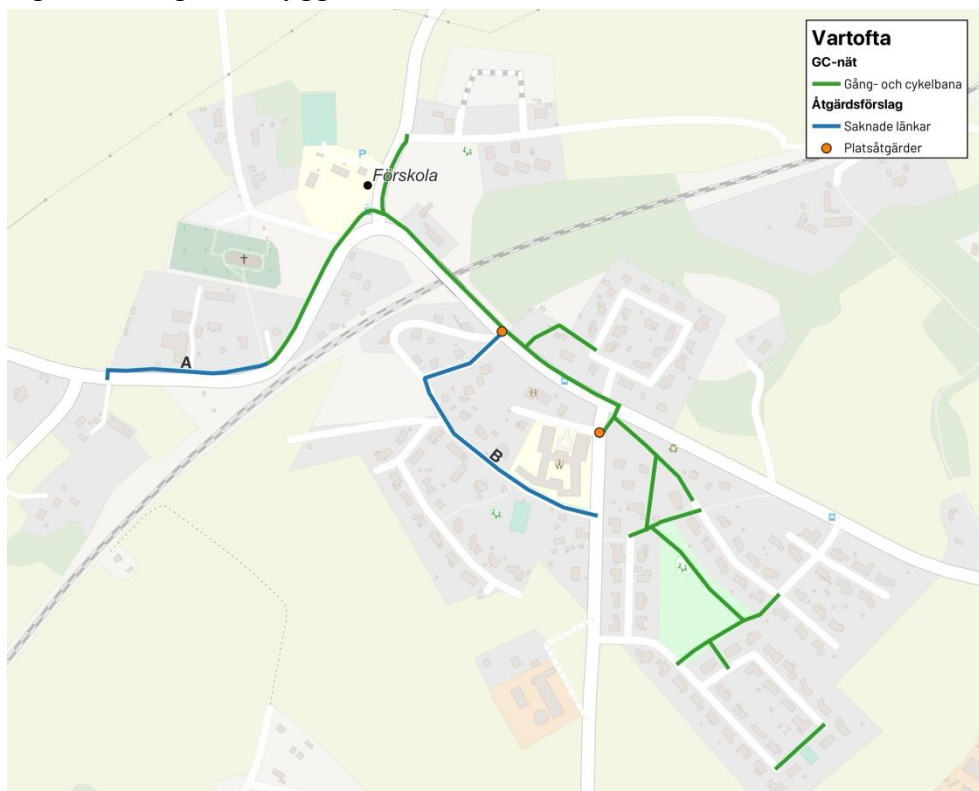
Karta 7 Befintlig infrastruktur samt utpekade åtgärdsförslag - Vartofta

ID	Gata/sträcka	Längd (m)	Åtgärdsbehov	Kostnad (5500 t.kr/m)	Prio
A	Idrottsgatan	310	Separerad GC-bana eller hastighetssänkande åtgärder	1 705 000	
B	Skolgatan	340	Hastighetssänkande åtgärder	1 870 000	
C	Smedjegatan	380	Hastighetsänkande åtgärder	2 090 000	
D	Lidgatan	220	Separerad GC-bana eller hastighetssänkande åtgärder	1 210 000	

Tabell 6 Utpekade saknade länkar med längd, åtgärdsbehov, kostnad samt prioritet - Vartofta

Torbjörntorp

Nedan visas befintligt gång- och cykelbanenät, viktiga målpunkter samt åtgärdsförslag för utbyggnad.



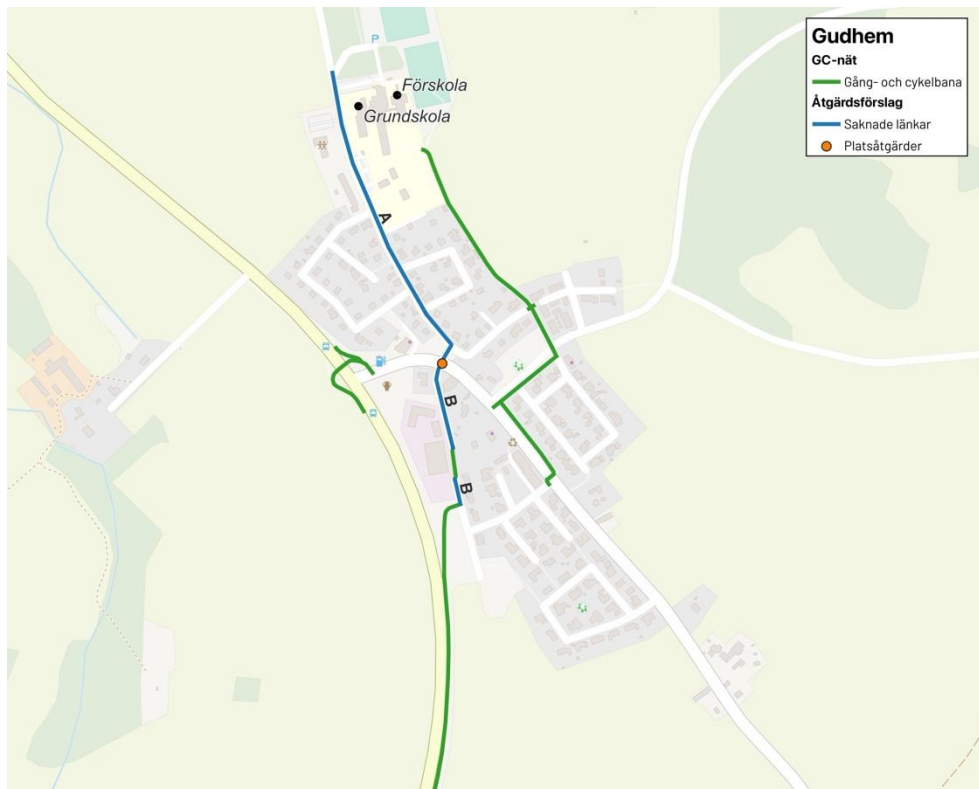
Karta 8 Befintlig infrastruktur samt utpekade åtgärdsförslag - Torbjörntorp

ID	Gata/sträcka	Längd (m)	Åtgärdsbehov	Kostnad (5500 t.kr/m)	Prio
A	Gamla Skövdevägen	200	<i>OBS: statlig väg – ingen åtgärd</i> Idag jord/grus	-	-
B	Tvärvägen, Smedjevägen	400	Hastighetssänkande åtgärder	2 200 000	

Tabell 7 Utpekade saknade länkar med längd, åtgärdsbehov, kostnad samt prioritet - Torbjörntorp

Gudhem

Nedan visas befintligt gång- och cykelbanenät, viktiga målpunkter samt åtgärdsförslag för utbyggnad.



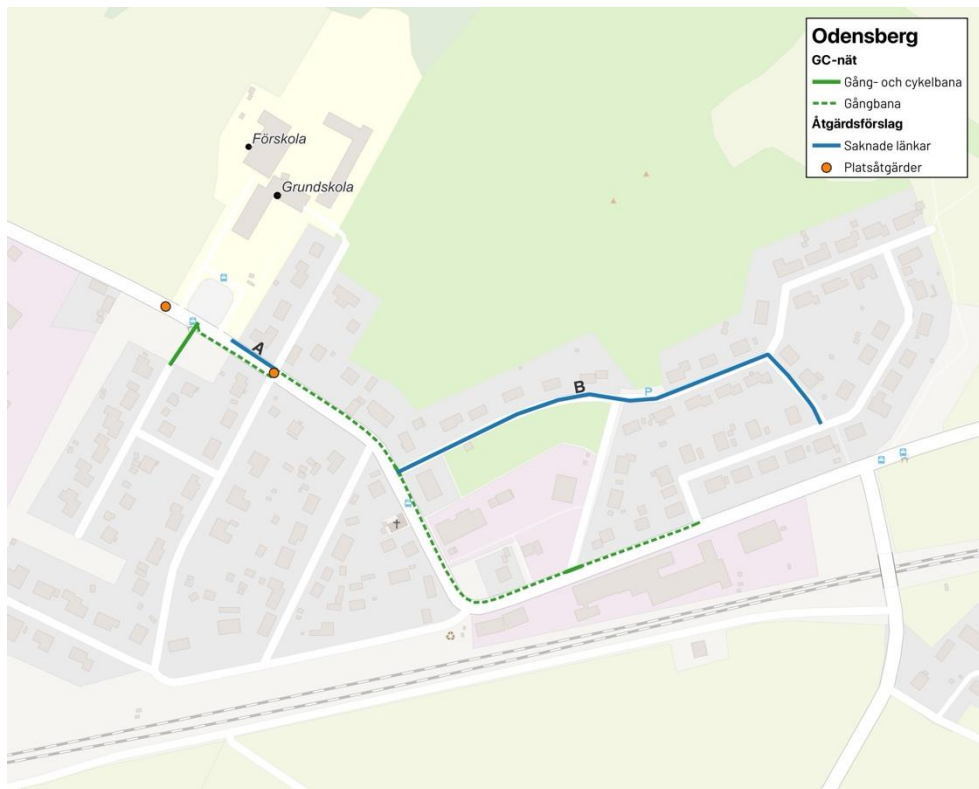
Karta 9 Befintlig infrastruktur samt utpekade åtgärdsförslag - Gudhem

ID	Gata/sträcka	Längd (m)	Åtgärdsbehov	Kostnad (5500 t.kr/m)	Prio
A	Klostervägen	540	Kvalitetshöjning på befintligt stråk (idag cykelfält)	500 000	
B	Solhemsvägen, Värjvägen	200	Hastighetsänkande åtgärd	1 100 000	

Tabell 8 Utpekade saknade länkar med längd, åtgärdsbehov, kostnad samt prioritet - Gudhem

Odensberg

Nedan visas befintligt gång- och cykelbanenät, viktiga målpunkter samt åtgärdsförslag för utbyggnad.



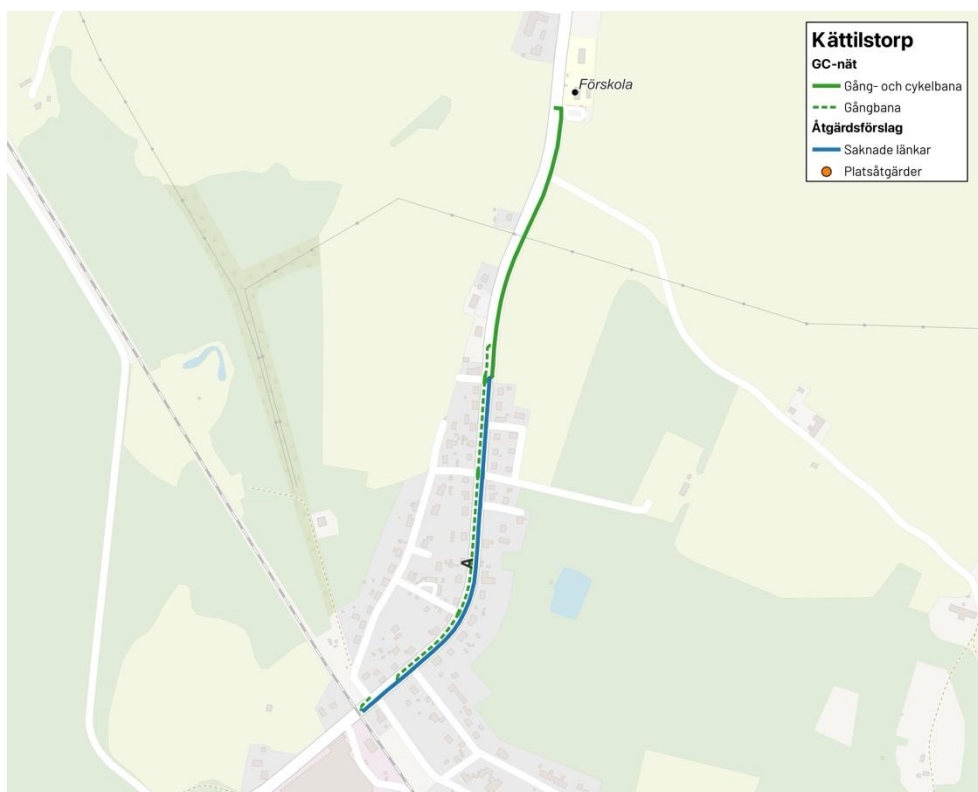
Karta 10 Befintlig infrastruktur samt utpekade åtgärdsförslag - Odensberg

ID	Gata/sträcka	Längd (m)	Åtgärdsbehov	Kostnad (5500 t.kr/m)	Prio
A	Valabergsvägen	50	<i>OBS: Statlig väg.</i> GC-bana eller gångbana.	-	-
B	Kung Eriks väg	410	Separerad GC-bana eller hastighetssänkande åtgärder	2 255 000	

Tabell 9 Utpekade saknade länkar med längd, åtgärdsbehov, kostnad samt prioritet - Odensberg

Kättilstorp

Nedan visas befintligt gång- och cykelbanenät i Kättilstorp.



Karta 11 Befintlig infrastruktur samt utpekade åtgärdsförslag - Kättilstorp

ID	Gata/sträcka	Längd (m)	Åtgärdsbehov	Kostnad (5500 t.kr/m)	Prio
A	Storgatan	650	<i>OBS: statlig väg.</i> Endast gång idag. Väg bör lösas in.	-	-

Tabell 10 Utpekade saknade länkar med längd, åtgärdsbehov, kostnad samt prioritet - Kättilstorp

Broddetorp

Nedan visas befintligt gång- och cykelbanenät, viktiga målpunkter samt åtgärdsförslag för utbyggnad.



Karta 12 Befintlig infrastruktur samt utpekade åtgärdsförslag - Broddetorp

ID	Gata/sträcka	Längd (m)	Åtgärdsbehov	Kostnad (5500 t.kr/m)	Prio
A	Fjällåkravägen	120	Hastighetssänkande åtgärder	660 000	
B	Falköpingsvägen	630	<i>OBS: Statlig väg.</i> Ingen GC-infra idag. Väg bör lösas in.	-	-
C	Centrumvägen	200	Hastighetssänkande åtgärder	600 000	

Tabell 11 Utpekade saknade länkar med längd, åtgärdsbehov, kostnad samt prioritet - Broddetorp

Cykelparkering

Idag finns en stor variation av cykelställ i Falköpings kommun. Allt från enklare framhjulställ utan väderskydd till cykelställ som möjliggör säker ramlåsning till cykelgarage. Vid ny- och ombyggnation styrs behov av cykelparkering av Falköpings kommuns Parkeringspolicy och parkeringsnorm⁵. Det ställs idag inga krav på kvalitet av cykelparkering i policyn.

I Falköpings kommuns Teknisk Handbok⁶ beskrivs typ och utformning av cykelställ som ska installeras av kommunen. Dessa typer av cykelställ återfinns på många platser och visas i bilderna nedan.



Bild 3 t.v. cykelstället Ellipse från Hags. Bild 4 t.h. cykelstället Hook från Blidsbergs mekaniska (foto: M. Vingren)

Det finns platser i kommunen som inte har denna typ av ställ utan i stället ett enkelt framhjulställ utan möjlighet till ramlåsning. Behov av cykelparkering kan variera där enklare cykelställ bedöms tillräckliga för kortare besök dagtid. För längre besök och för parkering kvällar och över natt är ett minimikrav möjligheten att låsa fast cykelns ram.

Det är också viktigt att anpassa typ av ställ, placering och antal utifrån behovet vid specifik plats. I vissa fall är det också relevant att väga in behovet av väderskydd och förvaring. Vid större kollektivtrafikknutpunkter och tågstationer ska det finnas goda möjligheter till att parkera säkert, nära entréer och perronger samt i cykelgarage. Vid arbetsplatsen är det kanske viktigare med möjlighet att låsa fast ramen och att kunna förvara sitt batteri säkert.

Över tid kan behovet eller situationen också förändras, om skolor eller kommunala verksamheter byggs om eller flyttas, varför de cykelparkeringar som finns behöver ses över emellanåt så att de fortfarande fyller sin funktion.

⁵ Falköpings kommun (2018) *Parkeringspolicy och parkeringsnorm Falköpings kommun*

⁶ Falköpings kommun (2024) *Teknisk Handbok Park/Gata. Version 4 – 2024-09-01*

Åtgärdsförslag cykelparkering

I tabellen nedan listas och beskrivs åtgärdsförslag som föreslås för cykelparkering:

Åtgärd	Beskrivning
Byta ut cykelställ	Löpande byta ut enklare framhjulsställ mot cykelställ som möjliggör ramlåsning
Utreda nya cykelgarage	Utreda möjlighet till cykelgarage vid tågstationerna i Floby och Stenstorp samt ytterligare cykelgarage vid resecentrum i Falköping.
Beläggningsstudier	Återkommande genomföra beläggningsstudier av cykelparkering vid viktiga målpunkter (exempelvis resecentrum, centrum, tågstationer, skolor).
Hantering av cykelvrak	Ta fram rutiner för hantering av cykelvrak och övergivna cyklar.
Lastcykelparkering	Se över möjligheten att tillskapa särskild parkering för lastcyklar och cyklar med cykelkärror utifrån plats- och ytbehov samt lämpliga cykelställ (som kan läggas till Teknisk Handbok).
Cykelparkeringstal	Följa och utvärdera cykelparkeringstal som krävs för ny- och ombyggnation och vid behov revidera Parkeringspolicy och parkeringsnorm.
Kvalitetsaspekter cykelparkering	Ta fram kvalitetsaspekter gällande typ av cykelställ, placering, cc-mått med mera som tillägg till Teknisk handbok.

Tabell 12 Åtgärdsförslag cykelparkering



Temaområde 2: Drift och underhåll

Här presenteras åtgärdsförslag för drift och underhåll av kommunens gång- och cykelbanenät. Vägledande för alla föreslagna åtgärder inom temaområdet är att de bidrar till ett mer tillgängligt, attraktivt, trafiksäkert och tryggt gång- och cykelbanenät.

Drift och underhåll av kommunens gång- och cykelbanor utgörs idag av löpande insatser som beläggningsarbeten eller enstaka punktinsatser som hantering av inkomna felanmälningar samt årlig snöröjning, lövborttagning och upptagning av grus med mera.

Se bilaga 2 för kartor med befintligt prioriterat gång- och cykelbanenät för snöröjning i Falköpings tätort samt förslag på prioriterade sträckor för övriga tätorter. Förslagen för de övriga tätorterna ska testas, utvärderas och kan komma att förändras i framtiden. Även om målet för snöröjningen är att underlätta för gång och cykel innefattar den prioriterade snöröjningen i de övriga tätorterna sträckor både med och utan befintlig gång- och cykelbana.

Där gång- och cykelbanor saknas kan kompletterande åtgärder krävas för att möjliggöra en effektiv snöröjning som exempelvis parkeringsförbud, sänkt hastighet eller andra åtgärder. Syftet med prioriterad snöröjning för gång och cykel är att skapa utpekade skolvägar med högre standard under vintertid.

Åtgärdsförslag Drift och underhåll

I tabellen nedan listas förslag på åtgärder inom Drift och underhåll av gång- och cykelbanenätet:

Åtgärd	Beskrivning
Åtgärda brister från genomförd kvalitetskontroll (hösten 2024)	Under hösten 2024 genomfördes en kvalitetskontroll av befintligt gång- och cykelbanenät. Dokumenterade brister åtgärdas löpande.
Kvalitetskontroll	Genomföra årlig eller återkommande fysiska kvalitetskontroller av befintligt gång- och cykelbanenät.
Löpande hantera synpunkter och felanmälan	Inkomna synpunkter via exempelvis felanmälan hanteras samt sammanställs årligen för utvärdering.
Beläggningsprogram	Följa planen i beläggningsprogrammet.

Minska halkolyckor	Genomföra fokuserade åtgärder för minskade halkolyckor (utifrån exempelvis Strada-data).
Intern utvärdering av kvalitet	Ta fram kontrollpunkter för den interna utvärderingen av drift och underhållsinsatser både i egen regi och i upphandlade tjänster.
Test av sopsaltning	Genomföra test och utvärdering av sopsaltning av ett eller två kortare stråk.
Leda om gång- och cykeltrafik vid vägarbeten	Öka fokus på hur gång- och cykeltrafik leds förbi avstängningar vid exempelvis vägarbete.

Tabell 13 Åtgärdsförslag drift och underhåll



Temaområde 3: Gång- och cykelfrämjande åtgärder

För att öka andelen gång och cykel är ökad medvetenhet om möjligheterna till aktiva transporter viktigt. Det handlar om att synliggöra och marknadsföra gång och cykel som tids- och kostnadseffektivt med hög framkomlighet, komfort, säkerhet eller att lyfta fram fördelen för både hälsa och miljö. I sin tur kan det påverka fler att välja att gå och cykla.

Åtgärdsförslag Gång- och cykelfrämjande åtgärder

Förslag på åtgärder finns i Bilaga 3 men nedan beskrivs övergripande kategorier och åtgärdsförslag inom temaområde Gång- och cykelfrämjande åtgärder:

<i>Informationsinsatser</i>	<ul style="list-style-type: none">• handlar om tydlig information eller konkreta tips om gång- och cykling på kommunens hemsida såväl som att informera om exempelvis kommande vägarbete
<i>Dialog och samverkan</i>	<ul style="list-style-type: none">• berör genomförande av events, att vara närvarande vid mässor och liknande samt samverkan med interna eller externa organisationer och övriga privata aktörer
<i>Riktad marknadsföring</i>	<ul style="list-style-type: none">• är genomförande av beteendepåverkande kampanjer med riktade budskap (till särskilda målgrupper, efter livssituation eller årstid) med syftet att marknadsföra gång och cykel
<i>Utbildningsinsatser</i>	<ul style="list-style-type: none">• kan ske genom klimat- och energirådgivning, genom möjlighet till "testa på"-perioder för lån av el- och lastcyklar eller trafik-/cykelkunskap för elever
<i>Platsspecifika åtgärder</i>	<ul style="list-style-type: none">• är att påvisa möjligheter till gång och cykel vid nybyggnation och vid installation av cykelgarage eller ny cykelparkering
<i>Interna åtgärder</i>	<ul style="list-style-type: none">• är exempelvis att uppmuntra att gå och cykla i tjänst såväl som till och från arbetet genom interna utmaningar eller uppföljning av resepolicy

Figur 10 Kategorier och övergripande åtgärdsförslag – gång- och cykelfrämjande åtgärder



Temaområde 4: Uppföljning och mätning

Uppföljning och mätning berör arbetssätt och metoder som kan genomföras för att mäta och följa effekter av genomförda åtgärder eller för att undersöka och analysera exempelvis nöjdhet eller resvanor.

Uppföljning och mätning som genomförs över tid ger viktig kunskap kring trender och utveckling. Sammanställning genom ett gång- och cykelbokslut är ett viktigt arbetssätt för att få en samlad bild av genomförda åtgärder som också kan kommuniceras både internt i den egna organisationen såväl som externt till kommuninvånarna.

Åtgärdsförslag inom Uppföljning och mätning

I tabellen nedan beskrivs förslag på åtgärder inom Uppföljning och mätning:

Åtgärd	Beskrivning
Gång- och cykelbokslut	Ta fram gång- och cykelbokslut årligen eller vartannat år som sammanställer genomförda åtgärder och annat relevant underlag.
Gång- och cykelmätningar	Återkommande eller löpande genomföra mätningar av antalet fotgängare och cyklister vid utvalda platser.
Gång- och cykelråd	Upprätta ett gång- och cykelråd bestående av tjänstepersoner från olika förvaltningar (se även dialog och samverkan under beteendepåverkande åtgärder).
Användardrivna undersökningar	Sprida och marknadsföra användardrivna undersökningar som Cykelfrämjandets Cyklistvelometern.
Analysera statistik	Samla in, sammanställa och analysera olycksstatistik från Strada och cykelstödsstatistik från Polismyndigheten.
Sammanställa felanmälan och synpunkter	Sammanställning av inkomna synpunkter och felanmälanärenden ger möjlighet för kommunen att få en samlad bild över brister och åtgärdsbehov.
Interna undersökningar	Genomföra interna undersökningar som exempelvis nöjdhets- eller resvaneundersökningar.
Externa undersökningar	Genomföra externa undersökningar som exempelvis nöjdhets- eller resvaneundersökningar: för hela kommun, för specifik tätort eller för en utpekad plats.

Tabell 14 Åtgärdsförslag Uppföljning och mätning

Bilagor

Bilaga 1 Åtgärdsbehov / kvalitetskontroll

Utifrån genomförda fältstudier (oktober 2024) ges nedan en övergripande sammanställning av förekommande bristerna i det befintliga gång- och cykelbanenätet som kan tas in i det löpande arbetet med drift och underhåll. Exempelvis kan detta göras område för område över tid och samordnas vid andra vägarbeten, ombyggnationer, VA- eller beläggningsarbeten.

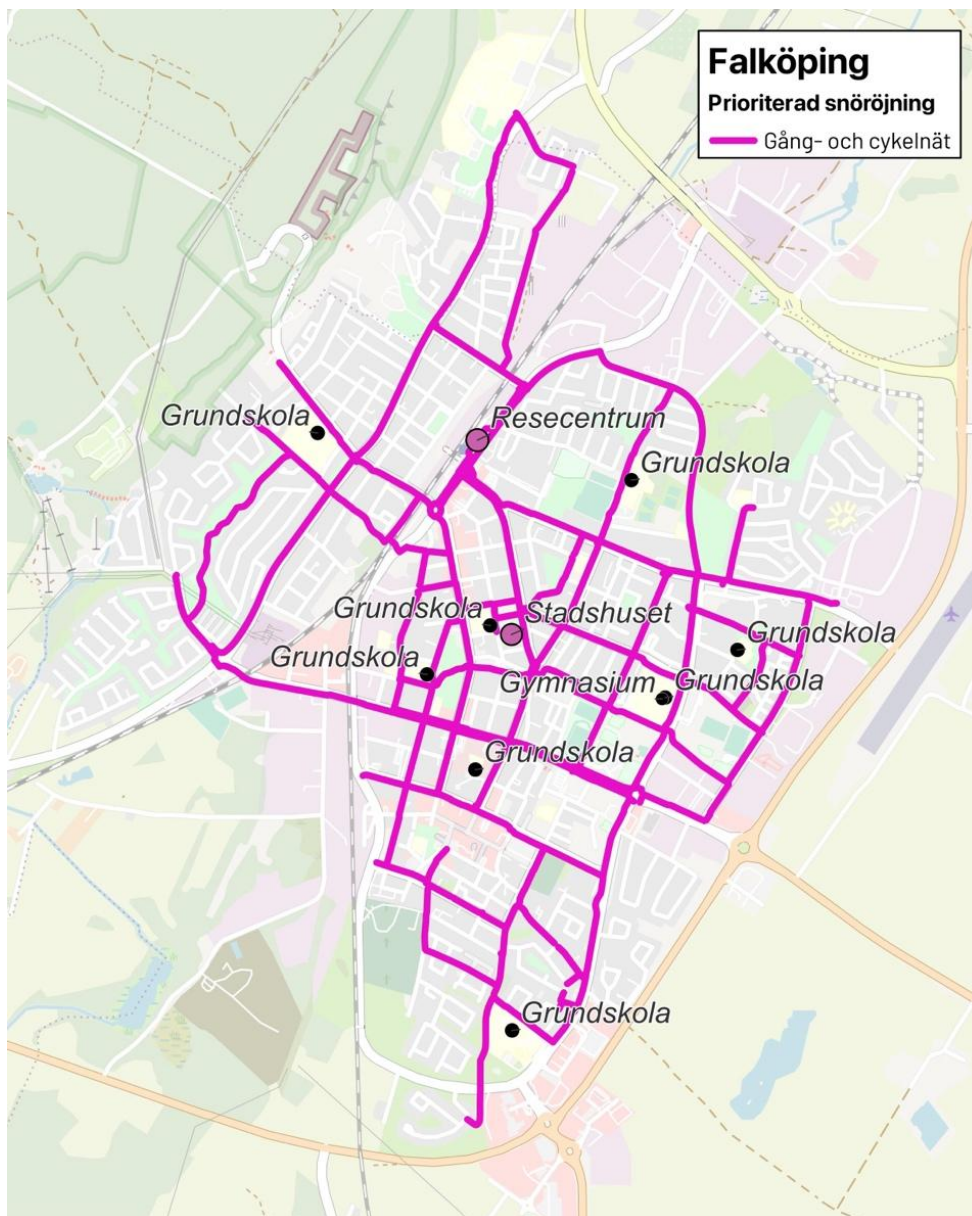
Typ	Exempel	Orsakar
Nivåskillnader	Höga trottoarkanter, otillräckliga fasningar och avsaknad av "asfalt-asfalt"	Påverkan på komfort men kan även orsaka singelolyckor samt försvåra drift och underhåll.
Skyltning	Saknad eller felaktig skyltning	Försvårar orienterbarhet, regelefterlevnad och ökar exempelvis cykling på fel platser.
Markeringar	Slitna markering i korsningar, passager eller vid separering av fotgängare och cyklister	Minskad tydlighet i exempelvis korsningar kan leda till konflikter.
Beläggning	Sprickor efter ex trädrötter eller olika typer av hål från slitage eller ej igensatta efter vägarbete	Direkt påverkan på komfort men kan även orsaka singelolyckor.
Sikt	Skymmande eller överhängande växtlighet	Risk för konflikt i korsning mellan exempelvis oskyddade trafikanter och motortrafiken.

Tabell 15 Åtgärdsbehov / kvalitetskontroll

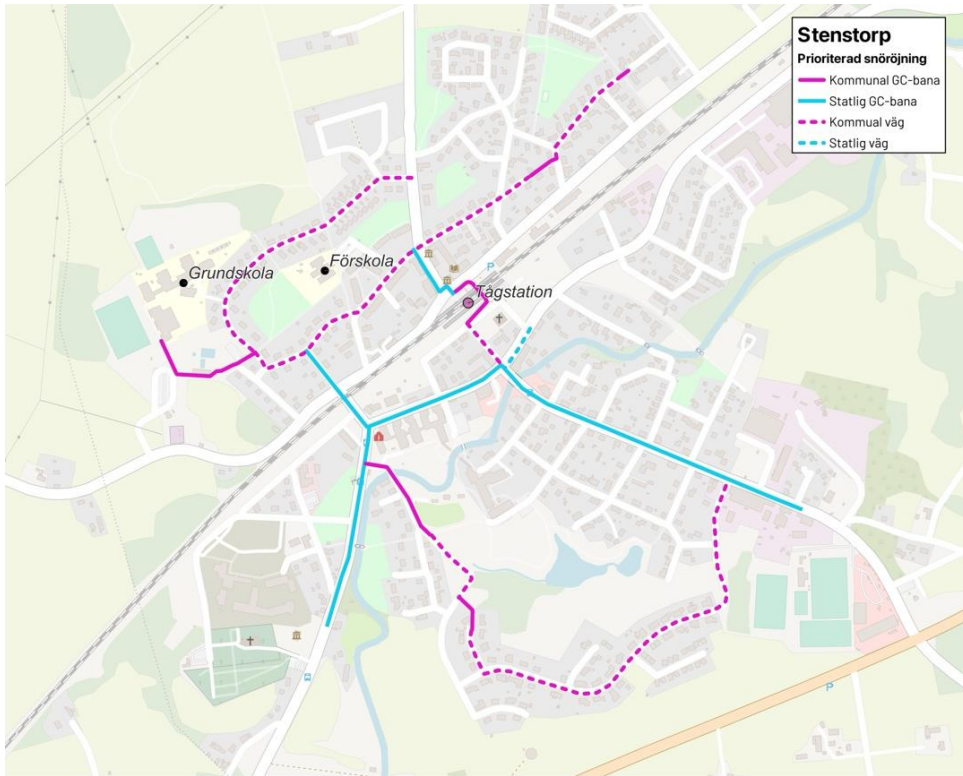
Bilaga 2 Prioriterad snöröjning

Nedan listas i fallande ordning (storleksordning invånarantal) kartor som visar det prioriterade gång- och cykelbanenätet för snöröjning. Där linjen är heldragen finns separerad gång- och cykelbana medan streckad linje innebär gångbana eller vinge.

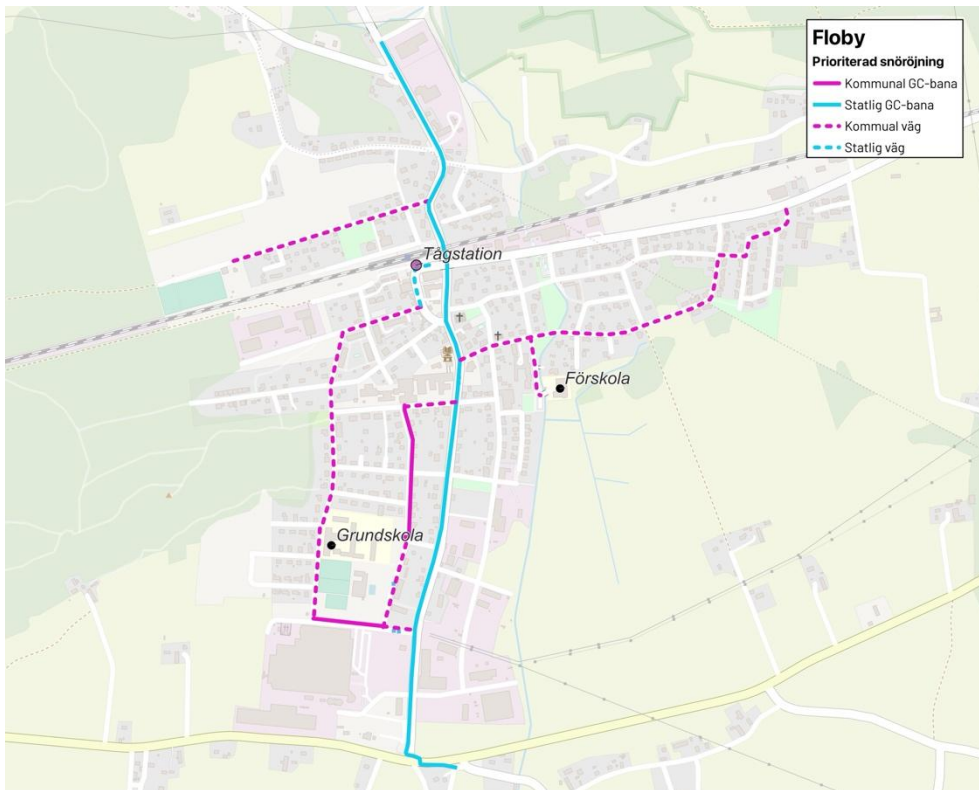
OBS! I Övriga orter är statliga vägar markerade med blått streck (streckad eller heldragen) och dessa sträckor ansvarar inte kommunen för men de finns med eftersom de knyter samman det kommunala prioriterade stråket.



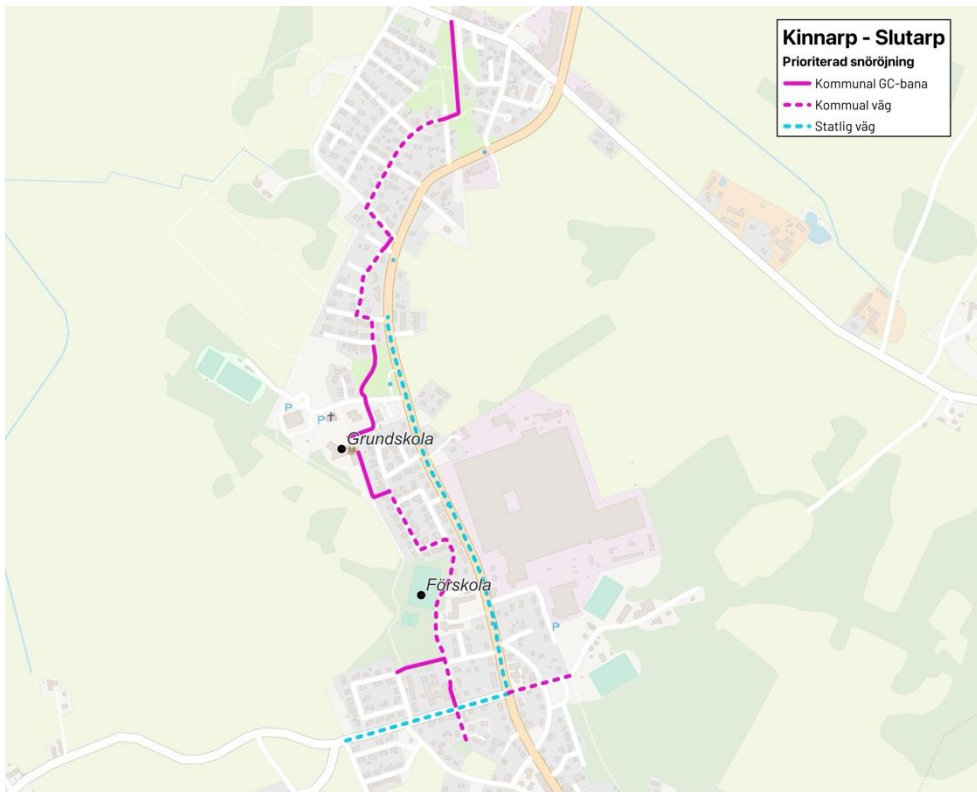
Karta 13 Prioriterad snöröjning för gång- och cykelbanenätet – Falköpings tätort



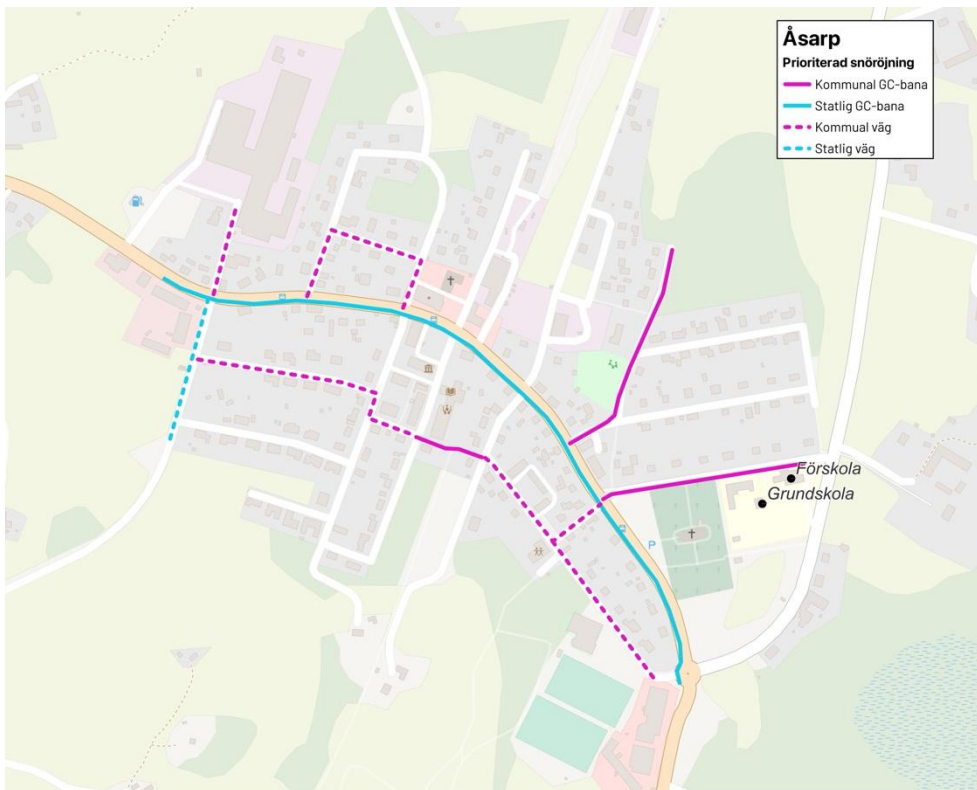
Karta 14 Stenstorp - prioriterad snöröjning



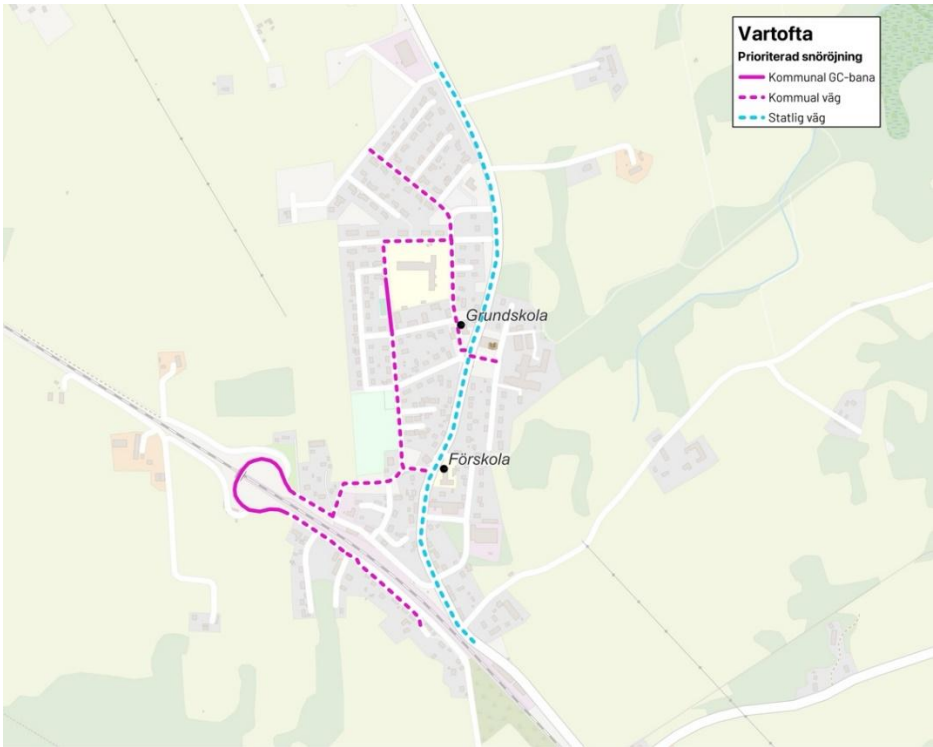
Karta 15 Floby - prioriterad snöröjning



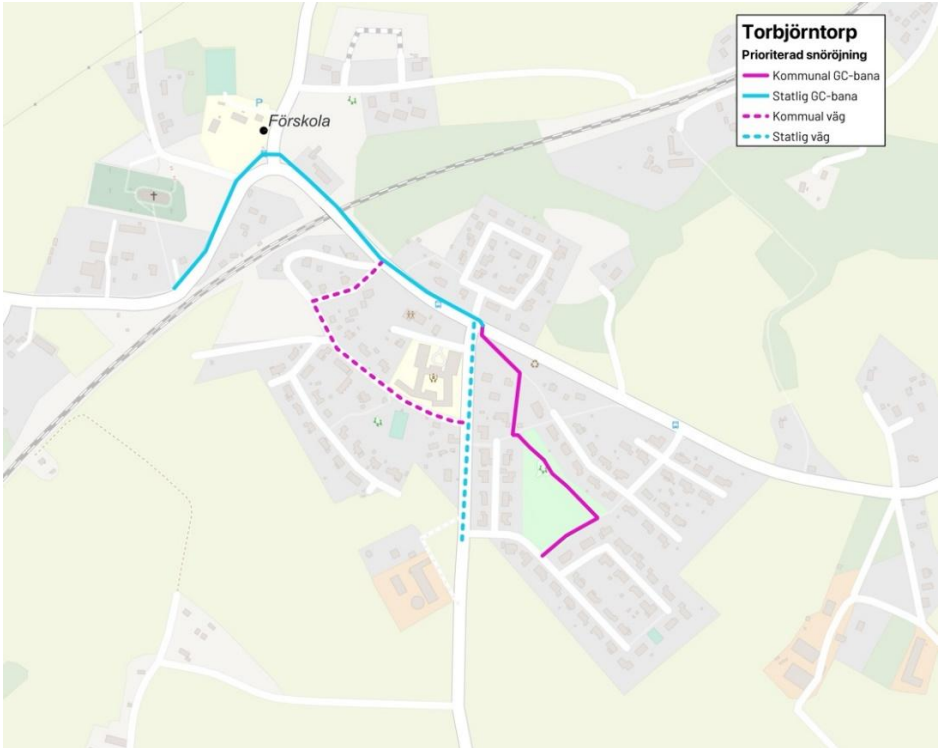
Karta 16 Kinnarp-Slutarp - prioriterad snöröjning



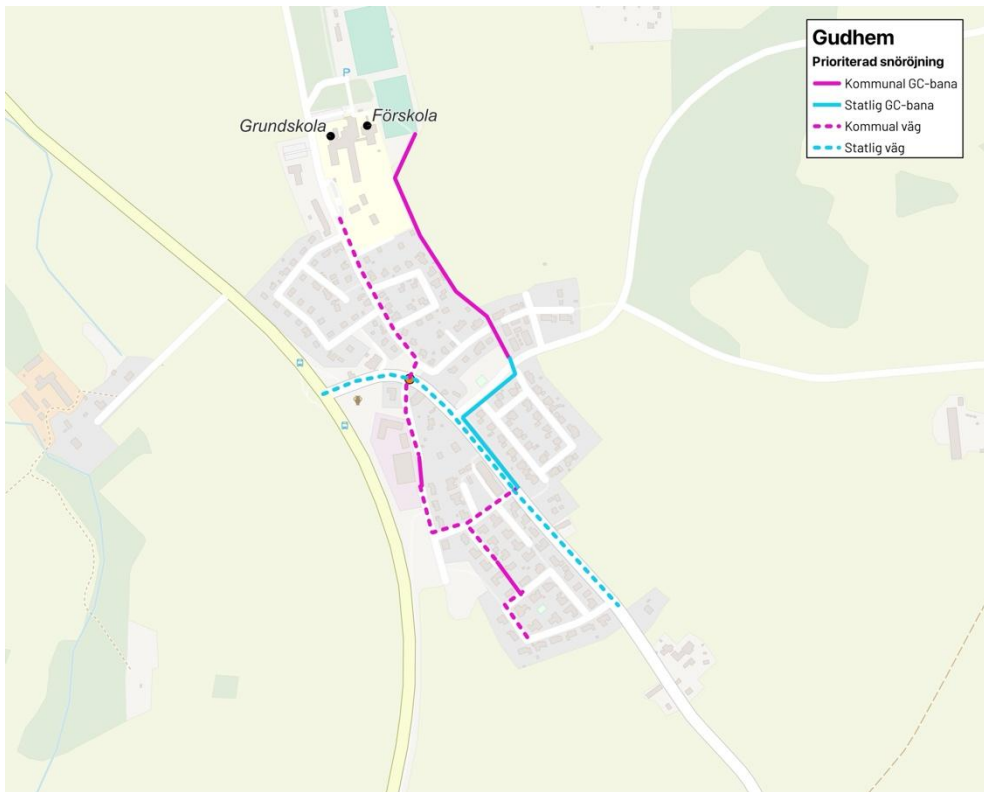
Karta 17 Åsarp - prioriterad snöröjning



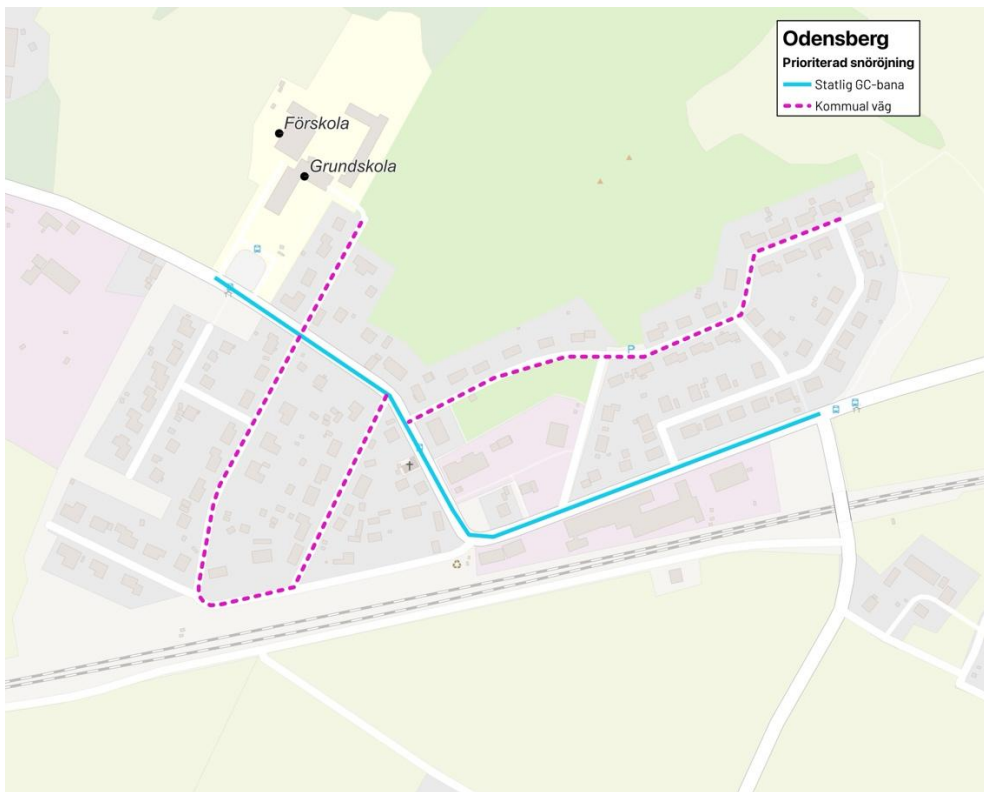
Karta 18 Vartofta - prioriterad snöröjning



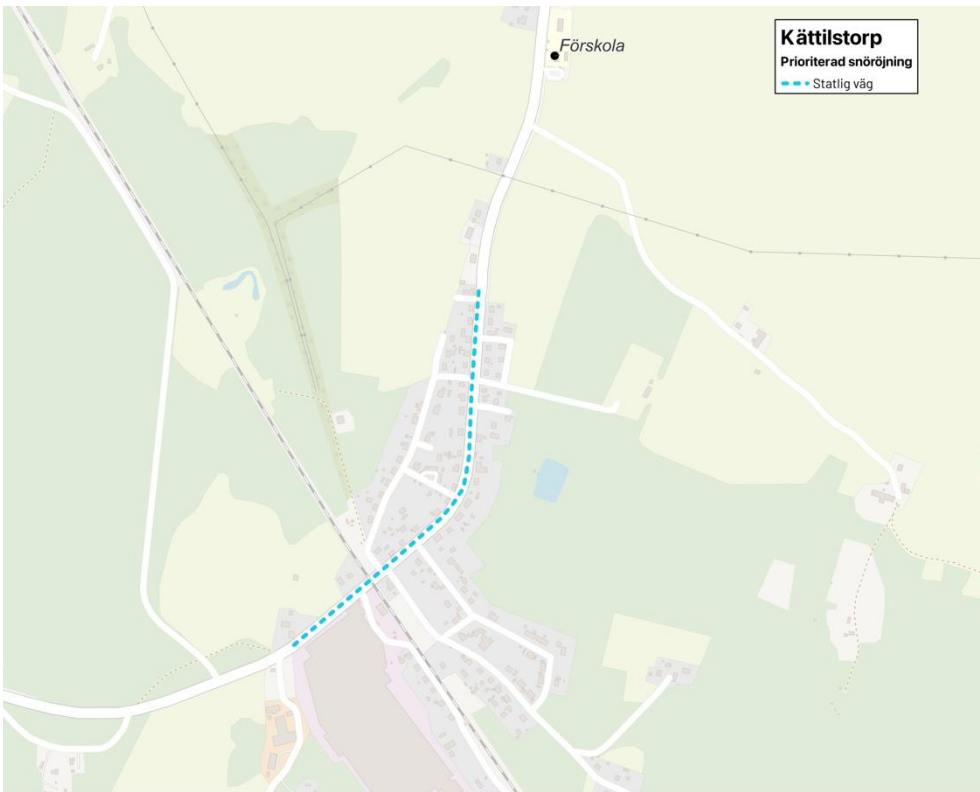
Karta 19 Torbjörntorp - prioriterad snöröjning



Karta 20 Gudhem - prioriterad snöröjning



Karta 21 Odensberg - prioriterad snöröjning



Karta 22 Kättilstorp - prioriterad snöröjning



Karta 23 Broddetorp - prioriterad snöröjning

Bilaga 3 Gång- och cykelfrämjande åtgärder

I tabellen nedan finns åtgärdsförslag som kan användas för beteendepåverkande åtgärder utifrån: Information, Dialog och samverkan, Riktad marknadsföring (kampanjer), Utbildningsinsatser, Platsspecifika åtgärder och Interna åtgärder.

Information	Beskrivning
Hemsida och andra kanaler	Tydlig uppdaterad information på hemsida om gång och cykling i kommunen (som exempelvis gång- och cykelplan, gång- och cykelbokslut, cykelkartor med mera), samt spridning av information i andra kanaler är viktigt för att påvisa möjligheterna till aktiva resor.
Lokalmedia	Pressmeddelanden, ex till Falköpings Tidning och Radio Falköping, så att de får veta när beteendepåverkande åtgärder och förbättringar i infrastrukturen händer.

Tabell 16 Exempel på informationsinsatser

Dialog och samverkan	Beskrivning
Events, mässor och liknande	Att delta och närvara vid events, mässor och liknande är ett bra sätt att möta kommuninvånare och prata gång och cykling.
Återkommande temadagar	Kommunen kan ta initiativ till åtgärder och insatser under exempelvis <i>Europeiska mobilitetsveckan</i> eller <i>Cykelns dag</i> (3 juni) för att påvisa de goda möjligheterna till aktiva resor.

Tabell 17 Exempel på dialog- och samverkaninsatser

Riktad marknadsföring (kampanjer)	Beskrivning	Målgrupp
Välkommen till Falköping	Särskild information till nyinflyttade (även de som flyttar inom kommunen) som påvisar de goda möjligheterna till aktivt resande som gång och cykel såväl som kombinationsresande med kollektivtrafik, samåkning, friluftskartor med mera.	Nyinflyttad
Inga onödiga bilresor / Inom Falköping är det möjligt nära till det mesta	Utifrån dagens höga andel bilresor under fem kilometer påvisa i tid och avstånd möjligheten att låta bilen stå och i stället gå eller cykla.	Alla över 15
På Egna Ben (paegnaben.se)	Genom en poängjakt engageras elever i årskurs 4 - 6 att cykla, gå eller åka	Elever i årskurs 4 - 6

	kollektivt till skolan i stället för korta bilresor. Budskap berör miljö, hälsa och trafiksäkerhet.	
Cykelvänlig skola (cykelvanligskola.se) eller Trafikkalendern (trafikkalendern.se)	Genom inspiration och stöd skapa säkra, trygga och hållbara resvanor för skolbarn.	Skolor
Cykelvänlig arbetsplats (cykelvanligast.se)	Genom positiv tävlan och inspiration uppmuntras arbetsplatser att bli mer cykelvänliga genom bland annat en cykelutmaning och cykeltävling.	Arbetsplatser och anställda
Vintercyklist (vastrafik.se/info/vintercyklist)	Visa att det är möjligt att cykla även på vintern.	Anställda och studenter
Lyse och reflex-kampanj	Visa på vikten av att synas i trafiken.	Alla
Det goda livet	Att i Falköping kan man leva ”Det goda livet” genom att gå och cykla.	Alla
Res hållbart när du kan (se ex från Halmstads kommun)	Att även små förändringar kan göra skillnad.	Alla
Heja dig	Genom positiv uppmuntran till gång och cykel längs med en utpekad slinga.	Alla
Kombinationsresande / -pendling	Påvisa de goda möjligheterna till kombinationsresande genom gång och cykel tillsammans med kollektivtrafik.	Pendlare
God hälsa varje dag	Fokus på de hälsofrämjande aspekterna av aktiva resor.	Alla
Miljö, ren luft, trevligare stad	Informera om miljö- och klimataspekter av hållbart resande kontra motoriserat resande (lokalt).	Alla
Gå och cykla tillsammans	Informera om det positiva med att gå- eller cykla tillsammans till skolan, aktiviteter (hälsa, tid tillsammans).	Föräldrar och barn
Gå och cykla i naturen	Påvisa möjligheterna att gå och cykla till och i naturen.	Alla

Tabell 18 Exempel på kampanjer

Utbildning	Beskrivning
Energi- och klimatrådgivning	Möjlighet till rådgivning om möjligheterna till aktiva resor via kommunens energi- och klimatrådgivning.
”Testa-på”-insatser	Utreda möjligheterna för kommuninvånarna att testa på exempelvis elcykel, vikcykel eller lastcykel för förändrade beteenden.

Trafikutbildning i skolan	Genom samverkan med skolan erbjuda trafikutbildning, genomföra kampanjer och tävlingar samt genomföra temaarbete med fokus på aktiva resor.
---------------------------	---

Tabell 19 Exempel på utbildningsinsatser

Platsspecifika åtgärder	Beskrivning
Information	Vid exempelvis ny gång- och cykelinfrastruktur tas platsspecifik information fram, både på platsen och på kommunens hemsida samt på sociala medier.
Invigning	Vid större infrastrukturinsatser eller andra åtgärder som installation av cykelgarage kan en officiell invigning genomföras.
Vägvisande skyltning	Vägvisande skyltning för gång och cykel kan användas för att visa föreslagen väg, avstånd men även för att informera om uppskattad restid.

Tabell 20 Exempel på platsspecifika åtgärder

Interna åtgärder	Beskrivning
Intern utbildning genom platsbesök	Genomföra fältstudier av gång- och cykelbanor med egen driftspersonal i utbildningssyfte.
Intern samverkan	Starta upp ett gång- och cykelråd som återkommande (ex 4 ggr/år) träffas för att stämma av vad som planeras för gång och cykel samt samtala om möjliga vägar fram som samlar åtgärder för att hitta synergieffekter. Gång- och cykelråd ska samla tjänstepersoner från infrastruktur, drift och underhåll, folkhälsa, miljö och klimat, barn och utbildning, kommunikation och fastighet.
Intern cykelpool	Utöka intern cykelpool med elcyklar, vikcyklar och lastcyklar för att uppmuntra till ökad användning av cykel i tjänst. Olika typer av cyklar kan möta olika typer av behov där vikcyklar exempelvis kan användas vid kombinationsresor med kollektivtrafiken.

Tabell 21 Exempel på interna åtgärder