



Tillväxtenheten

Cykelstrategi för Borgholms kommun

2020-2025

Innehållsförteckning

1	Inledning.....	3
2	Våra tre fokusområden	3
3	Varför prioritera cykeln	4
4	Befintlig cykelinfrastruktur och utvecklingsbehov	5

1 Inledning

Borgholms kommun ska aktivt arbeta för att fler ska välja cykeln. Det ska vara lätt för såväl barn och ungdomar som vuxna och äldre att på ett säkert sätt cykla i kommunen. Genom att strategiskt arbeta för en trafiksäker och attraktiv cykelinfrastruktur skapar vi möjligheter för såväl vardagscykling som cykelturism.

För att få ut mesta möjliga nytta av kommande insatser och investeringarna krävs en övergripande lägesbild och en gemensam inriktning framåt. Cykelstrategin är precis detta, en nulägesbild samt en inriktning för hur Borgholms kommuns ska arbeta för att underlätta för människor att välja cykeln. Strategin möjliggör ett strukturerat arbetssätt och tillsammans med den tillhörande handlingsplanen tydliggörs för både medborgare, näringsliv, tjänstepersoner och politiker hur kommunen ska arbeta med cykelfrågan. Strategin utgör även ett underlag för den fysiska planeringen då den ger en samlad bild av kommunens befintliga cykelinfrastruktur och visar på framtida utvecklingsbehov.

Målet för strategin är att fler ska välja att cykla i Borgholms kommun.

Borgholms kommuns ambition är att de investeringar som kommunen gör i cykelinfrastruktur även ska bidra till det regionala målet om att det 2025 ska finnas ett regionalt sammanhängande nät av cykelbanor och cykelsträckningar i blandtrafik som är trafiksäkra och attraktiva.

Utifrån de kommunala och regionala målen har tre fokusområden formulerats.

2 Våra tre fokusområden

- Lyfta cykelperspektivet i samhällsplaneringen
- Stärka den lokala cykelkulturen
- Utveckla Borgholms kommun som cykeldestination

För att systematiskt och långsiktigt förbättra möjligheterna att cykla är det viktigt att tydligt **lyfta cykelperspektivet i samhällsplaneringen**. Genom att cykelperspektivet finns med i checklistor och styr- och strategidokument lägger vi grunden för att planeringen av den fysiska miljön resulterar i miljöer som främjar cykling. För att nå samordningsvinster är det även viktigt att cykelperspektivet finns med vid andra infrastruktursatsningar, exempelvis vid utbyggnad av vatten och avlopp

Fysisk planering skapar goda förutsättningar för gång och cykel, men det är också viktigt att aktivt arbeta med attityd- och beteendepåverkande åtgärder. Genom att **stärka den lokala cykelkulturen** bygger vi en positiv attityd till cykling vilket kan underlätta för människor att välja cykeln.

Genom att **utveckla Borgholms kommun som cykeldestination** skapar vi möjligheter för en hållbar besöksnäring. Öland lämpar sig ypperligt för cykelturism. Möjligheten att uppleva öns unika kultur- och naturmiljöer från cykel är något vi ska ta vara på och stärka.

3 Varför prioritera cykeln

Folkhälsa och besöksnäring

Borgholms kommun har stor potential att växa som cykeldestination då hela Öland, med flack topografi och ett mildt klimat, erbjuder goda förutsättningar för cykling. Satsningar på cykelinfrastruktur har stor möjlighet att bli samhällsekonomiskt lönsamma och bidra till förbättrad folkhälsa såväl som till näringslivs- och landsbygdsutveckling. En förbättrad cykelinfrastruktur som genererar att en högre andel resor sker med cykel ger flera positiva effekter. Det ger minskad belastning på vägnätet och klimatet, det ger en bättre närmiljö och en positiv effekt på folkhälsan. Om fler väljer cykeln skapas även tryggare trafikmiljöer vilket är positivt inte minst ur ett barnperspektiv.

Hållbart resande

Till skillnad från biltrafik tar cykeln liten plats vilket minskar behovet av dyr infrastruktur och begränsar behovet av ianspråktagandet av mark. Cykeln påverkar inte heller omgivningen med buller eller utsläpp och bidrar därmed till en god bebyggd miljö. Cykeln är billig att köpa och att äga samtidigt som den är snabb, pålitlig och har hög tillgänglighet. Med elcykel är det även möjligt för fler att cykla längre sträckor. Ungefär hälften av elcykelanvändningen ersätter bilåkning och i betydligt högre grad inom mindre städer och landsbygd jämfört med storstäder. För Borgholms kommun, med en stor andel människor boende på landsbygden med många målpunkter så som affär eller kollektivtrafik inom relativt överkomliga avstånd, utgör elcykeln med andra ord en stor möjlighet för att utveckla ett mer hållbart resande. Det är därför viktigt att vi planerar för säkra cykelstråk i blandtrafik eller på separat cykelbana även på landsbygden, inte minst i närheten av målpunkter som skolor, affärer, kollektivtrafik och campingar.

4 Befintlig cykelinfrastruktur och utvecklingsbehov

Övergripande

Separata cykelvägar finns framförallt i tätorterna och i anslutning till dessa, se beskrivningar för respektive ort nedan. De cykelvägar som finns utanför tätorterna har huvudsakligen byggts ut i samband med projektet Ölandsleden och har i regel en sträckning som lämpar sig för rekreation.

Ölandsleden är den cykelled som sträcker sig genom hela kommunen och även genom Mörbylånga kommun. Leden går i första hand på separata cykelvägar men bitvis även i blandtrafik på lågtrafikerade vägar. Under sommarhalvåret ökar dock trafiken på många av dessa vägar vilket gör trafikmiljön för cyklister mer otrygg under högsäsong. Separata cykelvägar för leden finns framförallt i Böda och Högby socken samt längs med väg 136 mellan Borgehage och Alböke.

Behovet av förbättrad cykelinfrastruktur är stort inte minst utefter den sommartid hårt belastad väg 136 och längs med den östra landsvägen, väg 974 och 925. Ölands höga natur- och kulturvärden kan dock göra det svårt att bredda befintliga vägar eller att anlägga separata cykelvägar. Därtill är trafikbelastningen mycket ojämn över året vilket kan göra det svårt att motivera större investeringar för de vägar där årsmedeldygnstrafiken är relativt låg. Nya lösningar som förbättrar tillgängligheten för cyklister på bilarnas bekostnad kan vara en lösning, exempel på sådana lösningar är cykelfält eller bymiljöväg där vägen målas och skyltas så att det blir tydligt för alla trafikanter att de måste samsas om utrymmet och ta hänsyn till varandra. Kostnadseffektiva lösningar för utbyggnad av cykelvägnätet går även att uppnå genom en utökad samverkan mellan kommunen och Borgholm energi vid utbyggnad av va-nätet.

Följande åtgärder är mest angelägna (utan inbördes ordning).

- Trafiksäkert cykelstråk mellan Byxelkrok och Böda.
- Trafiksäkert cykelstråk mellan Stora Rör - Rälla – Borgholm.
- Säkra passager av väg 136.
- Förbättra tillgängligheten för cyklister längs den östra landsvägen.
- Tillgängligare busshållsplatser med cykelparkeringar.

Generellt finns ett behov av att förbättra cykelfaciliteterna, exempelvis cykelparkering och cykelpumpar, vid busshållplatser, hamnar, badplatser och andra besöksmål.

Borgholm och Köpingsvik

Från Lundegård, genom Köpingsvik och Borgholm, och hela vägen till avfarten till Borgehage finns en separat gång- och cykelväg till stora delar byggd på den gamla järnvägsbanken. Väg 136 innebär en stor barriär för gång- och cykeltrafiken och gör det svårt att röra sig mellan områden på olika sidor om vägen. Det finns därför ett stort behov av säkra passager.

I Borgholms tätort finns ett gång- och cykelnät som delvis är separerat från den allmänna trafiken. Nätet sträcker sig framförallt längs de båda infarterna och sedan vidare ned mot hamnen bland annat förbi Victoriaskolan. I övriga delar av staden finns en del kortare sträckor av gång- och cykelvägar utan samband med det övriga nätet. I de centrala delarna av staden och längs större vägar finns trottoarer för gående medan cykeltrafik sker i vägbanan med biltrafik.

Det finns även grusade cykelvägar till Tryggestad/Räpplinge respektive Öj.

Rälla och Stora Rör

I Rälla finns ett gång- och cykelnät som delvis är separerat från den allmänna trafiken. Cykelnätets huvudsakliga utsträckning är längs Högsrumsvägen och villaområdena i den norra delen och är främst knutet till skolan.

Väg 136 innebär en stor barriär och det finns därför ett stort behov av säkra passager. Därtill finns behov av att utveckla cykelnätet söderut till idrottsplats och flerbostadshus på östra sidan väg 136 och söderut till Rällaskogen och Stora Rör. Behov finns också av förbättrade cykelmöjligheter norrut längs väg 136.

Löttorp

I Löttorp finns gång- och cykelväg från skolan via idrottsplatsen mot Sandby samt söderut mot Källa. Längs Löttorpsvägen finns markerade cykelfält.

Behov finns av att förbättra gång- och cykelmöjligheterna söderut längs väg 136 mot Hagaby.

Byxelkrok

I Byxelkrok finns cykelväg från Tokenäs och vidare norrut förbi hamnen och vidare över Neptuni åkrar till Grankullavik.

Behov finns av att förbättra cykelmöjligheterna längs väg 136 mot Mellby och Böda.