

CYKELVÄGVISNINGSPLAN



Trollhättan Cykelvägvisningsplan

Godkänd av Byggnads- och trafiknämnden
15 december 2016



Trollhättans Stad

TROLLHÄTTAN CYKELVÄGVISNINGSPÅN

“Trollhättan Cykelvägvisningsplan”

Godkänd av Byggnads- och trafiknämnden den 15 december 2016.

Framtagen av Stadsbyggnadsförvaltningen 2016.

| | |
|---------------------------------|---|
| Förutsättningar | 4 |
| Syfte | 4 |
| Målpunkter | 4 |
| Principer för cykelvägvisningen | 6 |
| Skylttyper | 6 |
| Grenplan | 7 |
| Avståndsangivelse | 8 |
| Skyltutformning | 8 |
| Placering av vägvisare | 8 |
| Målad vägvisning | 8 |
| Framtida vägvisning | 8 |
| Genomförande | 8 |
| Referenser | 9 |

Förutsättningar

Som en del i genomförandet av Översiktsplan 2013, beslutade Trollhättans Stad 2014-06-23 Kf §98, om en ny cykelplan. Planen visar på att dagens vägvisning är bristfällig och rekommendationen är att huvudstråken ska ha vägvisning till olika stadsdelar, större målpunkter och anslutningar till regionala stråk. En särskild cykelvägvisningsplan bör därför utarbetas för huvudvägnätet för cykel. En tydlig och väl fungerande cykelvägvisning anses enligt cykelplanen vara viktig för att

- det ska vara lätt att hitta till olika platser
- visa tydligt var man cyklar på bästa och säkraste sättet
- vägvisningen fungerar som marknadsföring av cykelvägnätet och visar att det finns bra alternativ till biltrafik

Syfte

Syftet med denna plan är att beskriva principerna för cykelvägvisning utmed huvudvägnätet för cykel i Trollhättans tätort. Eftersom vägvisningen vägleder trafikanterna på de bästa vägarna ur säkerhetssynpunkt, så fyller den en viktig funktion både för trafikanter med sämre och med bra lokal kännedom. Vägvisningen synliggör kommunens cykelvägar och ger en trygghetsaspekt då den underlättar orienterbarheten. Cykelvägvisningen kan också ses som en viktig del i att marknadsföra cykeln som transportmedel och höja dess konkurrenskraft. Denna plan betonar även att cyklister är en prioriterad målgrupp för kommunen. Målet med cykelvägvisningen är att den ska uppmuntra fler att välja cykeln. Detta leder i sin tur till positiva effekter för miljö och folkhälsa.

Målpunkter

Målgruppen för vägvisningen består av såväl turister som kommuninvånare. Detta är viktigt att ha i åtanke vid valet av målpunkter. Med det som utgångspunkt har det identifierats vilka platser som är viktiga att vägvisa. Hänsyn har också tagits till olika allmänna råd, exempelvis att vägvisning inte bör sättas upp till religiösa rum, mål som kräver särskilda förkunskaper eller särskild medtagen utrustning [TSFS 2010:172, 8 kap]. Målpunkter som exempelvis skolor vägvisas inte, undantaget de två kommunala gymnasieskolorna som på grund av sin storlek anses ha ett större allmänt intresse. Målpunkterna har delats upp i primära och sekundära mål där de primära har en större tyngd vad gäller omfattningen av vägvisningen. Målpunkterna består av stadsdelar, idrottsplatser, handelsplatser, NÄL och turistiskt intressanta mål. De målpunkter som valts ut finns redovisade i tabellen på nästa sida. De flesta målpunkterna är lokaliserade inom centralorten. För stadsdelar som har ett centrum kan skyltningen kompletteras med tillägget C när man närmar sig målpunkten. För att komma med bland målpunkterna är kravet dels ovanstående och att målet ligger i anslutning till eller på nära avstånd från huvudvägnätet för cykel, se kartbild på nästa sida. Av det skälet kan man uppleva att målpunkter saknas trots att de har samma dignitet som mål som finns med på listan.

Vägnät

Förutsättningen för vägvisningsplanen har varit att det är utmed huvudvägnätet för cykel som vägvisning skall sättas upp. Det är denna väg som skall vägvisas även om det kanske inte alltid är den genaste vägen. I undantagsfall har vägvisningen tvingats ske på blandtrafikgator för att knyta ihop ett stråk. Dessa gator är främst bostadsgator med förhållandevis lågt trafikflöde. På vissa platser finns cykelbanor på båda sidorna av vägen, men skyltningen sker endast på ena sidan.



Trollhättans huvudnät för cykel.

| Primära mål | Sekundära mål |
|---------------------------|--|
| Centrum | Älvhögsborg Spikön |
| Björndalen | |
| Dannebacken | Edsborg |
| Fall- och slussområde | Slussarna |
| Halvorstorp | Halvorstorps IP |
| Hjortmossen | Magnus Åbergsgymnasiet Nils Ericsonskolan Slättbergshallen |
| Hjulkvarn | |
| Hojum | Hojum V Hojum Ö |
| Högskolan | |
| Innovatum | Turistbyrå |
| Karlstorp | |
| Kronogården | Kamratgården |
| Källstorp | Skatepark Skidstugan Torsbovallen |
| Lextorp | Granngården |
| NÄL | |
| Resecentrum | |
| Sandhem | Stavrelunds IP |
| Skoftebyn | Nysätra |
| Skogshöjden Skogstörpa | Skogshöjdens fritidsanläggning |
| Stallbacka | Stallbacka N Stallbacka S |
| Strömslund | |
| Sylte | Sylte center |
| Tingvalla | |
| Torsred | Hälltorp |
| Överby | |
| Norra Björke | |
| Sjuntorp | |
| Upphärad | |
| Vargön | |
| Vargön | |
| Vänersborg | |
| Åsaka | |
| Öresjö | |

Principer för cykelvägvisningen

Vägvisningen präglas av en stjärnstruktur med centrum som utgångspunkt. Från centrum bildas cykelstråk ut till olika delar i centralorten. Principerna för vägvisningen har inspirerats av fjärrortsprincipen, vilken vägvisningen för motorfordon bygger på i Sverige. Enligt fjärrortsprincipen finns en ändpunkt eller fjärrort vilken vägvisas långt ifrån medan mindre mål dyker upp och försvinner längs vägen. I detta fall kan vissa av de större stadsdelarna i utkanten av centralorten betraktas som "fjärrorter". Metoden har modifierats eftersom den är svår att tillämpa rakt av då många mål med likande dignitet vägvisas åt samma håll, samt för att tvärstrukturen skapar många olika start- och slutpunkter. Dessutom är det inte alltid målet längst bort som blir tilldelad rollen som fjärrort. För att få en bättre grafisk bild över vägvisningen har "vägvisningsormar" använts. En vägvisningsorm är en slinga på en karta, som visar vilken väg vägvisningen avser. Den visualiserar var skyltningen börjar och var den slutar för respektive målpunkt. Utifrån dessa ormar har en generaliserad grenplan tagits fram för att illustrera vägvisningens startpunkter och omfattning. Denna grenplan beskriver systemet bakom cykelvägvisningen och ger en översiktlig och förenklad bild över hur den ska implementeras. Alla målpunkter, förutom centrum, finns representerade med en linje i grenplanen. Linjen symboliserar på vilken sträcka som respektive mål vägvisas. Vägvisning till centrum sker från i princip alla målpunkter, så för att spara plats i kartan saknar den målpunkten en vägvisningslinje.

Målet med skyltarna är att de ska kunna tolkas snabbt och gärna i fart. För att informationen på skyltarna ska uppfattas och förstås på ett önskvärt sätt, är det därför viktigt att inte ha för många målpunkter på en skylt. Eftersom målpunkterna är många och utrymmet på skyltarna begränsat, har ett systematiskt arbete krävts för att hitta var målen ska börja vägvisas ifrån. Det har varit önskvärt att inte överstiga fem mål för en vägvisare. En annan viktig aspekt angående målpunkterna på skyltarna är att vägvisningen är konsekvent. Med konsekvent menas i detta fall att ett mål som börjat vägvisas, måste fortsätta att vägvisas fram till målets slut. Ytterligare en princip för vägvisningen är att det ska finnas vägvisning på alla platser där det kan finnas tvivel om vägval. Detta betyder inte att det kommer att finnas en skylt i varje korsning, utan endast när vägvisningen byter riktning. Så länge vägen fortsätter rakt fram och ingen skylt finns utplacerad ska trafikanten fortsätta rakt fram.

Skylttyper

Vägmärkesförordningen [VMF 2007:90] rekommenderar två olika typer av vägvisning för cykel, vanlig vägvisare eller tabellvägvisare enligt bilderna nedan. Eftersom en viktig del i vägvisningen är att den ska följa en tydlig logik, ska alla nya skyltar uppföras som vägvisare. Detta är den vanligaste skyltutformningen för cykelvägvisning i Sverige. Fördelen med denna skylttyp är att skyltarna, eftersom de placeras i korsningar, kan synas från många olika håll. De visar också på ett tydligt sätt, vilken väg skyltningen avser. En fördel med tabellvägvisningen är att den redan innan en korsning förbereder trafikanten åt vilket håll denne ska färdas. I jämförelse med vägvisare, där skylten riktas åt samma håll som målet, kan dock orienterbarheten blir mindre tydlig. Tabellvägvisningen kräver även betydligt fler skyltar och därmed också fler stolpar och fundament, vilket skulle medföra en ökad kostnad och större risk för skadegörelse

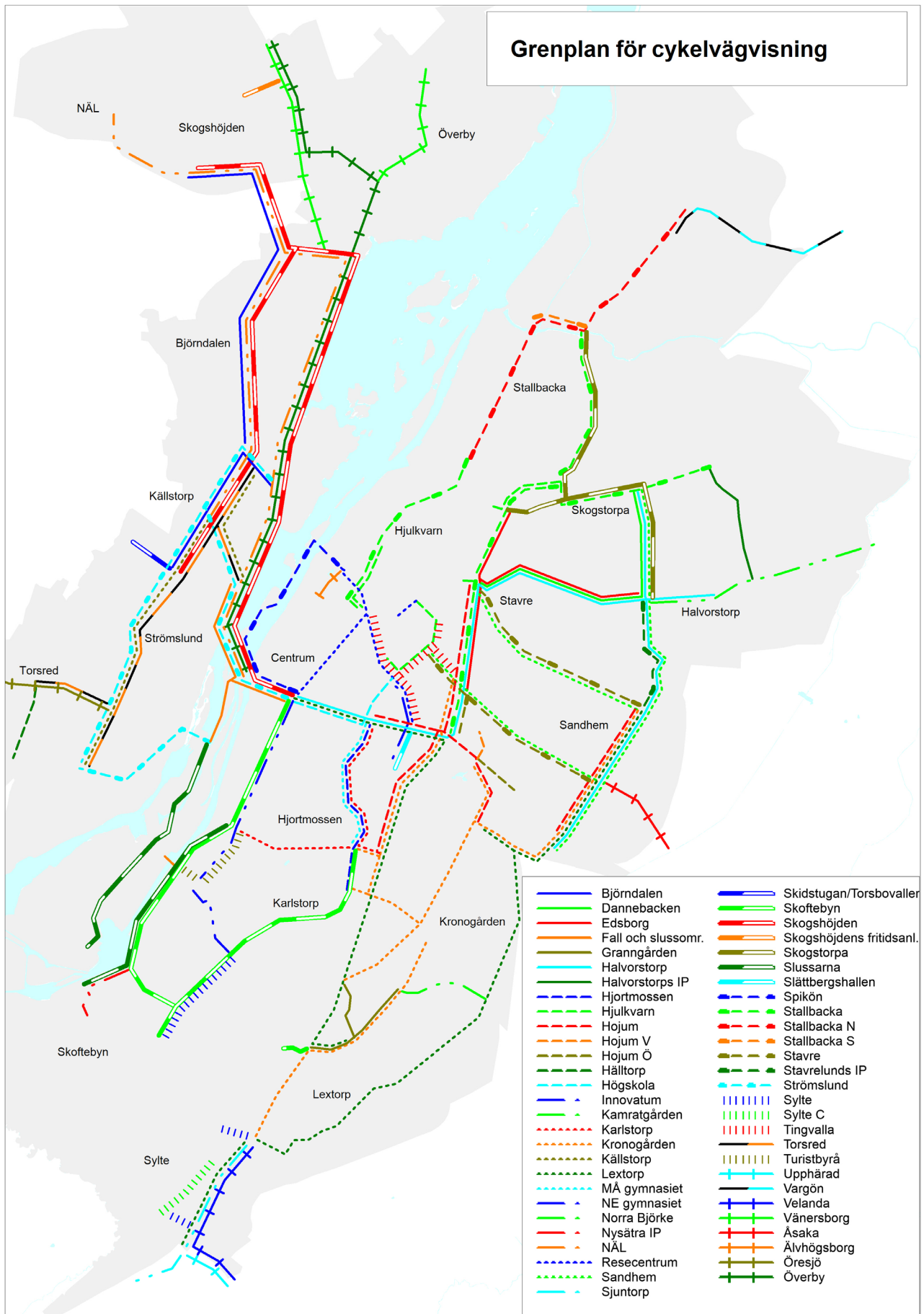


Föreslagen skyltutformning för Trollhättans cykelvägnät.



Tabellvägvisare.

Grenplan



Avståndsangivelse

Förutom namn kommer avståndsangivelse att finnas på skyltarna. Avstånd kortare än 100 meter kommer inte att anges. Mellan 100 meter och 3 km avrundas avståndet till kilometer med en decimal. För avstånd mellan 3-6 km avrundas halva kilometertal och för avstånd längre än 6 km anges endast heltal.

Vid mätning av avstånd krävs en given slutpunkt att mäta till. För stadsdelar med ett centrum så utgör det mätpunkten. Skyltningen kan då fortsätta till centrumet när man är framme i stadsdelen. Problem uppstår för de stadsdelar som saknar ett centrum, i de fallen har istället en lämplig alternativ punkt inom stadsdelen valts. Detta kan leda till att skyltningen till stadsdelen fortsätter trots att man är inom stadsdelens gränser. Vägverket (2004) rekommenderar att målpunkter likt stadsdelar bör ha ett tydligt platsmärke när målet har nåtts. För närvarande finns dock inte planer på att sätta upp platsmärken.

Skyltutformning

Alla skyltar ska vara dubbelsidiga, vilket betyder att informationen på skylten ska finnas på båda sidor. Dessutom ska alla skyltar klotterskyddas. Angående färg följs rekommendationerna för cykelvägvisning från vägmärkesförordningen, (VMF 2007:90), dvs mörkblå bas och vit normalreflekterande bård och text. Varje skylt ska förses med en cykel i syfte att visa vilka trafikanter dessa skyltar är avsedda för.

Placering av vägvisare

Eftersom ambitionen är att hålla nere antalet stolpar i gaturummet är det fördelaktigt att utnyttja befintliga stolpar när detta är lämpligt. Där det inte finns krävs att en ny stolpe uppförs. Alla nya skyltar bör placeras på kommunal mark.

Målad vägvisning

På strategiska platser kan komplement till vägvisningen utföras som målning på marken. Målning ska inte ersätta skyltning. Målning utsätts för slitage och kommer därför att behöva underhåll på ett helt annat sätt än skyltar.

Framtida vägvisning

Vägvisningsplanen är ett levande dokument. Nya förutsättningar, som exempelvis nya cykelbanor eller målpunkter, kräver uppdateringar och förändringar i vägvisningen. På grund av detta bör cykelvägvisningen integreras i all övergripande cykelplanering framöver.

Genomförande

Om all vägvisning sätts upp samtidigt räknar vi med runt 200 skyltar på 80 platser. Den totala kostnaden för detta beräknas till ungefär 350 000 kr.

Referenser

Cykelplan 2013, finns tillgänglig via stadens hemsida, www.trollhattan.se

Översiktsplan 2013

VMF 2007. Vägmärkesförordningen

Vägverket 2004. VGU Vägars och gators utformning, VV Publikation 2004:80



CYKELVÄGVISNINGSPLAN

www.trollhattan.se



Trollhättans Stad