



LJUSNARSBERGS KOMMUN

Cykelplan för Kopparberg

Antagen av kommunstyrelsen 2019-11-27 § 258



Förord

Cykelplanen har tagits fram som mål för att öka användandet av cykel i Kopparberg. Genomförandet av hela eller delar av planen kommer att skapa ett mer hållbart, tillgängligt och säkert transportsystem i Kopparberg. Föreslagna åtgärder kan bidra till minskning av antalet korta bilresor i tätorten och istället främja möjligheten att göra cykelresor mot centrum och andra viktiga målpunkter i Kopparberg.

Cykelplanen ska visa vilka åtgärder som krävs inom tätorten för att binda ihop bostadsområden i utkanten med viktiga målpunkter i centrum. Stråken ska ges hög standard och vara prioriterade gentemot andra trafikantgrupper.

Planen ska fungera som underlag vid prioriteringar av kommunala årliga investeringar och åtgärder inom cykelvägnätet.

Planen ska även användas som underlag för diskussioner med Trafikverket om åtgärder som rör det statliga vägnätet genom Kopparberg.

Innehållsförteckning

Övergripande riktlinjer och förutsättningar	4
Nationella riktlinjer	4
Regionala riktlinjer	4
Kommunala riktlinjer.....	5
Bakgrund och syfte	6
Projekt mål – vad ska projektet uppnå	7
Övergripande mål	7
Avgränsningar.....	8
Aktuell kommunal planering.....	9
Översiktlig planering	9
Nulägesbeskrivning.....	10
Inventering av nät	10
Målpunktsanalys Kopparberg	11
Brist- och problemanalys	12
Funktioner och behov	14
<i>Skola/Fritid</i>	14
<i>Arbete</i>	14
<i>Hela resan</i>	14
Åtgärdsplan	17
Förslag på åtgärder	18
<i>Brister och problem</i>	18
<i>Funktioner och behov</i>	18
Inriktning på utformning och kvalitéer.....	19
<i>Trygghet</i>	19
<i>Utformning</i>	19
<i>Drift och underhåll</i>	20
<i>Cykelvägvisning och skyltning</i>	20
Prioritering	21
<i>Prioritetsordning</i>	21
<i>Objektsbeskrivning - översikt</i>	22

Dokumentdatum: 2019-12-05
Dokumentnamn: Cykelplan för Kopparberg
Upprättad av: Claes Pohlmann YH, Hanna Forting YH
Granskad av: Jan Englund VAP
Uppdragsansvarig: Jan Englund VAP – 019-17 52 07

Övergripande riktlinjer och förutsättningar

Nationella riktlinjer

En nationell strategi för cykeltrafiken har tagits fram under 2017. Strategin syftar till att stimulera långsiktigt hållbara transportlösningar inom bland annat kollektivtrafik, gång och cykel. En ökad och säker cykling kan bidra till att minska resandets miljöpåverkan och trängseln i tätorter samt bidra till en bättre folkhälsa.

Med ökad cykeltrafik i Sverige bidrar till mindre buller, luft och klimatpåverkan. Bidrar till bättre folkhälsa, ökad framkomlighet och mindre trängsel i transportsystemet.

Regionala riktlinjer

En regional cykelstrategi finns som omfattar prioriteringar för utbyggnad av cykelinfrastrukturen längst med det statliga vägnätet.

Cykelstrategi målet är att bidra till en ökad cykling med förbättrad tillgänglighet till viktiga målpunkter som arbetsplats, skolor, vård, service och fritidsaktiviteter. Prioritering för stråk för arbetspendling, skolpendling. Åtgärder som ger bättre förutsättningar för att nyttja flera trafikslag samt åtgärder för ökad trafiksäkerhet.

Den cykelväg som utreds i regionala cykelstrategin för Ljusnarsbergs kommun är en cykelväg från Kopparberg ut till resecentrum. I kommunen finns även fem andra identifierade cykelvägar, varav en befintlig sträcka och ca tio kilometer nya cykelvägar.



Kommunala riktlinjer

Följande prioriterade insatsområden i arbetet har i med översiktsplanen för Ljusnarsbergs kommun bedömts vara viktiga med avseende på cykeltrafiken:

- Lyft cykeltrafikens roll i samhällsplaneringen
- Öka fokus på grupper av cyklister
- Främja en mer funktionell och användarvänlig infrastruktur
- Främja en säker cykeltrafik.

I översiktsplanen framgår att det behövs viktiga cykelstråk, från resecentrum i Kopparberg till Kyrkbackskolan men även till Idrottsanläggningarna Olofsvallen i Väster och Bångbro Idrottsplats i Öster.

Kommunen ska verka för att gång- och cykelvägnätet byggs ut och att nya cykelparkeringar anläggs vid strategiskt viktiga platser, såsom i anslutning till offentlig service, skola och idrottsanläggningar



Bakgrund och syfte

Ljusnarsbergs kommun har tagit initiativ till att ta fram en cykelplan för Kopparbergs tätort. Arbetet att framställa en cykelplan har utförts av två studenter från YH-utbildningen för Trafikteknik i Örebro. Arbetet har sedan kvalitetsgranskats av VAP i Örebro.

Syftet har varit att skapa en bild över det brister och problem som finns kring gång- och cykelvägssystemet i Kopparberg och med stöd av denna analys föreslå vilka åtgärder som bör utföras för att komma tillrätta med dessa brister.

I dagsläget är gång- och cykelvägnätet dåligt utbyggt i Kopparberg och det bjuder därför inte in till att cykla eller gå till skola, jobb och fritidsaktiviteter.

Syftet med planen är att skapa ett fungerande cykelvägnät, där ökad andel av invånarna ska kunna cykla till och ifrån jobb, skola och fritidsaktivitet på ett mer miljövänligt och säkert sätt. Förhoppningen är att det kan leda till minskat bilåkandet, som bidrar till ett mer hållbart transportsystem som dessutom främjar folkhälsan. I arbete ska befintliga gång- och cykelvägar redovisas och behovet av kompletteringar av nätet ska beskrivas.

Målpunktsanalys ska utföras, där det framgår att gång- och cykelvägnätet ska binda samman tätortens viktigaste målpunkter såsom skolor, större arbetsplatser, butiker, kollektivtrafik, rekreationsområden, vårdinrättningar, fritids- och idrottsanläggningar med bostadsområdena.

En tydlig beskrivning av kommande behov av utbyggnad av cykelinfrastrukturen ska utgöra grund i redovisningen. Beskrivningen ska vara resultat av de behov som identifierats i en brist- och problemanalys av cykelvägnätet.

I samband med utbyggnaden av Kopparbergs gång- och cykelvägnät bör också en hastighetsöversyn genomföras enligt riksdagens och regeringens beslut om nya hastighetsgränser. Arbetet ska utgå från de riktlinjer och metoder som beskrivs i handboken "Rätt fart i staden" och "Vägverkets interna råd för lokala trafikföreskrifter om hastighet inom tätbebyggt område", 2009:59.

Projekt mål – vad ska projektet uppnå

Övergripande mål

Målet är minskade bilåkandet speciellt kortare sträckor. Viktig övergripande aspekt för att få flera att cykla är att man kan känna sig trygg när man åker från och till jobbet, skola och fritidsaktiviteter.

- Arbetet ska leda till en ökning av cykeltrafiken inom tätorten så att antalet korta bilresor kan minskas.
- Arbetet ska ge ökade möjligheter till cykelpendling mot Kopparbergs tätort från Bostadsområden i utkanten.
- Arbetet ska speciellt föreslå åtgärder som säkrar skolvägen och uppmuntrar barn och ungdomar att gå eller cykla till och från skolan.



Avgränsningar

Området som berörs av cykelplanen är centrala Kopparberg med ytterområden

Områdets sträcker sig från Bångbros idrottsplats i sydöst, till villområdet Nordväst om Olofsvallen. Kopparbergs bryggeriområde utgör den norra gränsen och villaområde söder om järnvägen samt resecentrum och Stortorp den södra begränsningen.



Översiktlig avgränsning av cykelplanen

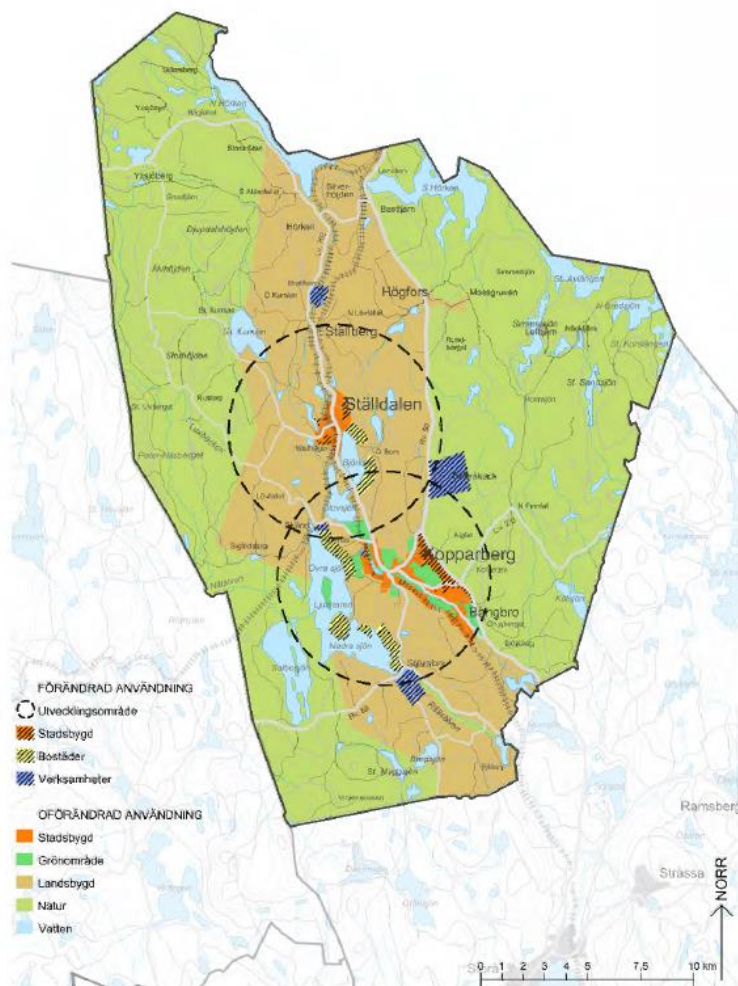
Aktuell kommunal planering

Översiktlig planering

Ljusnarsbergs kommun har under de senare åren tagit fram en översiktsplan. Översiktsplanen är ett dokument som långsiktigt ska beskriva hur kommunens mark och vatten ska och hur bebyggelsen ska utvecklas. Den nya översiktsplanen vann laga kraft 2017-01-09.

Kommunen ska verka för att gång- och cykelvägnätet byggs ut och att nya cykel-parkeringar anläggs vid strategiskt viktiga platser, såsom i anslutning till offentlig service, skola och idrottsanläggningar

PLANFÖRSLAG MARK- OCH VATTENANVÄNDNING



Nulägesbeskrivning

Inventering av nät

CG-vägnätet är bristfälligt utbyggt i Kopparberg och det finns endast ca tre km befintliga GC-vägar i centrala Kopparberg.

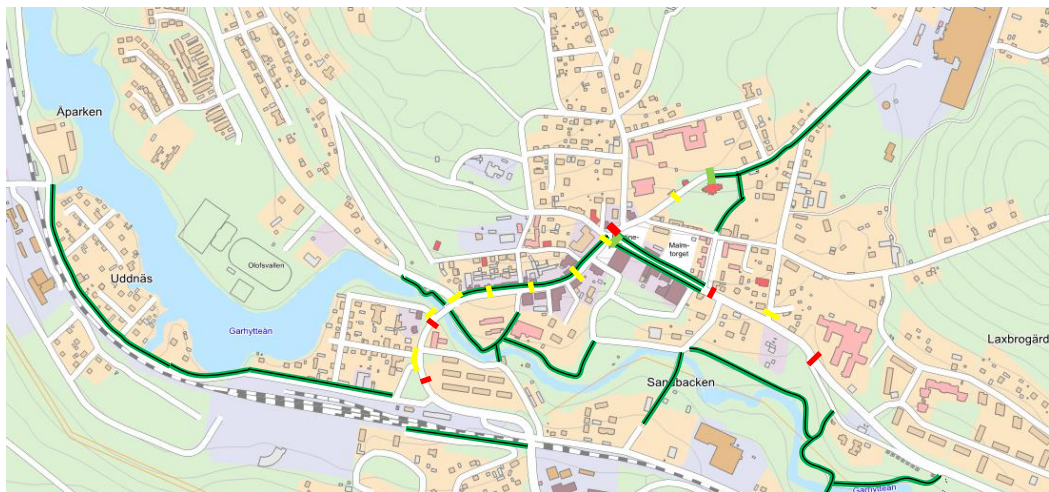
Väg 63 och 233 som passerar genom Kopparberg och Bångbro är statliga vägar och här passerar mycket tung trafik. Många av transportererna genereras av Kopparbergs Bryggeri men även XL-bygg och IMS Emballage i Bångbro har mycket trafik.

En hel del tunga timmertransporter passerar också genom samhället.

Vid analys av trafiksäkerhetsstandard av GC-nätet har en klassificering nyttjats som stöd. Den anger vilken trafiksäkerhetsstandard olika sträckor/

	Trafiksäkerhetsstandard		
	HÖG	MÅTLIG	LÅG
Sträcka	-Separerad gång- och cykeltrafik -Blandtrafik 30 km/h vid trafik < 3000 ådt	GC i blandtrafik: -30 o 40 km/h > 3000 ådt -50 km/h < 500 ådt -Cykelfält 50 km/h	GC i blandtrafik: -50 km/h > 500 ådt -70 km/h
Passage	-Fysiskt 30-säkrad passage -Planskild passage	-Cykelöverfart med åtgärd refuge/avsm./cirk/vägshål -Signalreglerad	-Korsning 50 km/h och däröver utan åtgärder.

Klassificering av gång- och cykelvägnät

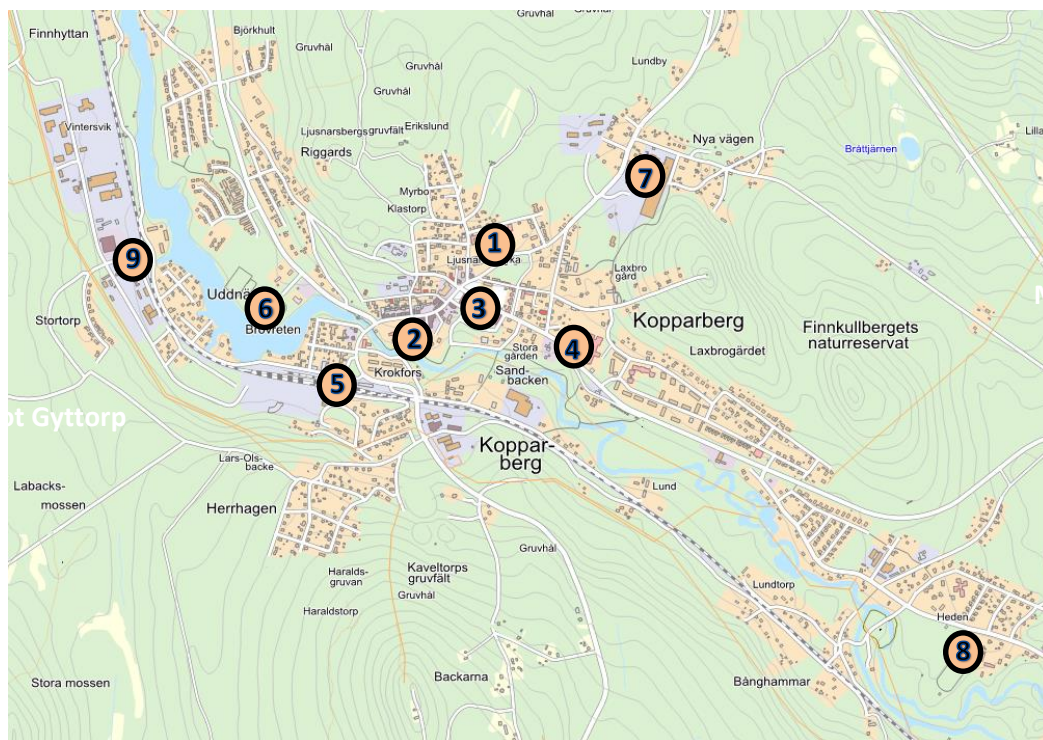


Bilden visar befintlig gång och cykelöverfarter och övergångsställen

Målpunktsanalys Kopparberg

I Kopparberg har vi identifierat nio stycken målpunkter som anser är viktigt att invånarna ska kunna cykla till

1. Kyrkbackskolan
2. Garhytteskolan
3. Centrum, med butiker
4. Vårdcentral
5. Resecentrum
6. Olofsvallen
7. Kopparbergs Bryggeri
8. Bångbros idrottsanläggning
9. Verksamhetsområde



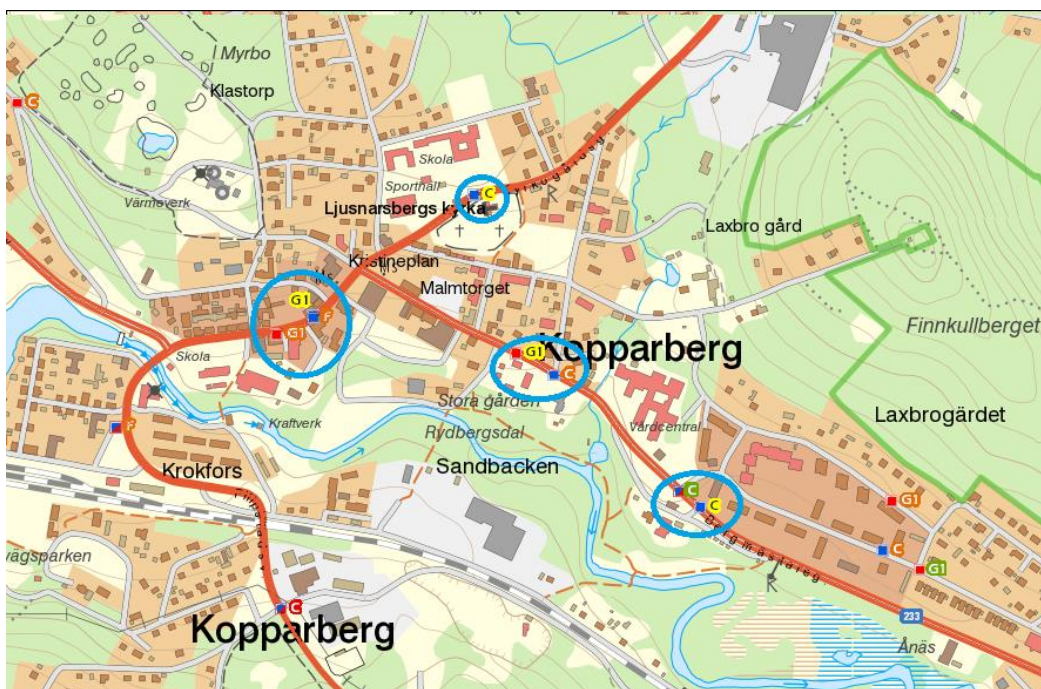
Målpunktsanalys Kopparberg

Brist- och problemanalys

Transportstyrelsens databas STRADA har studerats för att få kunskap om var olyckor har inträffat i Kopparberg och vilka olycksföljder dessa har orsakat. Olycksstatistiken har studerats för perioden mellan 2003 och februari 2019.

I Kopparberg har det inträffat ett trettio tal olyckor, Olyckor mellan motorfordon och oskyddade trafikanter (gång/cykel/moped) har det skett fem stycken i tätorten. Ingen olycka har resulterat i dödsolycka men en allvarlig skadad. Fem singelolyckor har även inträffat med cykel eller gående, men inge har resulterat i allvarlig olycka

Olyckorna i tätorten är utspridda efter väg-63 som är huvudvägen genom Kopparberg. Där utsvängande fordon samt cyklister på vägen varit orsaken. Samt väg-233 som leder till Bångbro där svängande fordon är orsaken till olyckorna.



Olyckor med gång- och cykel i centrala Kopparberg

Det som är viktigt att poängtera är att det kan föreligga ett stort mörkertal för gång-och cykelolyckor då alla sjukhus inte har varit anslutna till systemet genom åren samt att alla olyckor som sker inte anmäls.

Utanför Kopparberg i Bångbro finns stora brister efter Kata Dahlströms väg vid IMS Emballage AB. Det kan uppstå kö av lastbilar som ska angöra vid hämtning/lämning av gods. Detta medför problem och olycksrisker för både cyklister och andra fordon vid passage eftersom mötande trafik blir skymd.



Tre lastbilar i kö på Kata Dahlströms väg

I en sammanfattande analys kan det konstateras att det saknas cykelvägnät på stora delar i Kopparbergs tätort.

Viktiga målpunkter som resecentrum och idrottsanläggningar saknar tillräckliga kopplingar i gång- och cykelvägnätet.

Bra cykelväg till Kyrkbacksskolan saknas och den befintliga trottoaren är osäker.

Cykelstråk som binder samman Kopparbergs ytterkanter saknas.

Cykelväg vidare till Ställdalen saknas och skulle behövas på sikt.

Vissa passagepunkter i tätorten är åtgärdade men många passager saknas eller är osäkra i Kopparbergs ytterområden.

Cykelparkeringar saknas på många områden både i tätort samt ytterområden.

Funktioner och behov

Utöver nuvarande brister och problem är det viktigt att få kunskap om vilka förväntningar och krav som finns och kan förväntas uppstå på cykelvägnätet i framtiden. Analysen av detta utgår från en uppdelning av olika typer av resor på cykel, där aspekter som exempelvis genhet, trygghet, naturupplevelser kan ha olika tyngd för respektive resa.

Skola/Fritid

Ett viktigt behov i en tätort är att barn och ungdomar ska kunna förflytta sig mellan sina aktiviteter på egen hand. Målet bör därför vara att resor inom Kopparberg i samband skol- och fritidsaktiviteter kan göras gående eller med cykel. För att möjliggöra detta är det viktigt att miljön för gång- och cykeltrafikanter kan göras såväl tillgänglig som trygg och säker. Viktiga målpunkter för resor är grundskolan, dagis/förskola, idrottsanläggningar och handel/service i centrum.

Arbete

Det ska finnas möjlighet cykla till sin arbetsplats. Förbättrade kopplingar till dessa områden samt trygga och bekväma cykelparkeringar vid målpunkterna skulle kunna bidra till en ökad cykelandel till dessa områden.

Hela resan

Många arbetspendlar till Kopparberg från Örebro. Syftet är att skapa ett attraktivt alternativ till bilpendlingen. Goda cykelmöjligheter till och från Buss och tågförbindelser och goda cykelparkeringar till dessa målpunkter skulle bidra till ökad cykelanvändning.

Rörelse i staden

I Kopparberg precis som i alla andra städer så finns det ett flöde hur vi förflyttar oss för ta oss till olika målpunkter. Här nedan beskriver vi dagens flöde och hur trafik miljön ser ut.

Stråk A - Kopparberg tätort mot Bångbro.

Bergmästaregatan och Kata Dahlströmsväg är anslutningar som kommer ifrån Väg 50 i söder. Kata Dahlströms väg går genom Bångbro där det finns villaområde, företag och en idrottsanläggning

Viktiga målpunkter: Idrottsanläggning i Bångbro

Tillgodoser typ av resa: Skola/fritid, arbete

Stråk B – Kopparbergs tätort mot Riksväg 50, norra infarten

Kyrkogårdsgatan kommer ifrån den norra delen av väg 50. Här åker det mycket tung trafik som ska till och från Kopparbergs Bryggeri AB. Söder om bryggeriet mot samhället finns det en befintlig gång och cykelbana.

Viktiga målpunkter: Kopparbergs Bryggeri AB

Tillgodoser typ av resa: Arbete

Stråk C – Kopparbergs tätort mot Ställdalen.

Längs med Ställdalsvägen finns Idrottsanläggningen Olofsvallen och Nordväst om den är det bostadsområden på bägge sidor av vägen.

Viktiga målpunkter: Olofsvallen

Tillgodoser typ av resa: Skola/fritid, arbete

Stråk D – Kopparbergs tätort väg 63 södergående riktning

Efter väg 63 ligger Tågstationen som är en viktig transportpunkt som har goda tågförbindelser till Örebro. På södra sidan finns ett bostadsområde som måste ta sig över järnvägen för att ta sig till tågstationen och centrala Kopparberg.

Viktiga målpunkter: Tågstationen

Tillgodoser typ av resa: Skola/fritid, arbete, hela resan och rekreation/turism

Stråk E – Verksamhetsområde/Stortorp mot Kopparberg

Det finns flera arbetsplatser och bostäder i Verksamhetsområdet Stortorp i västra Kopparberg längs med järnvägen. Det finns en befintlig trottoar som är skyltat för gång och cykel fram till järnvägs korsningen Ljusnarsbergsvägen- Stortorpsvägen

Viktiga Målpunkter: Verksamhetsområdet/Stortorp.

Tillgodoser typ av resa: Skola/fritid, arbete.

Åtgärdsplan

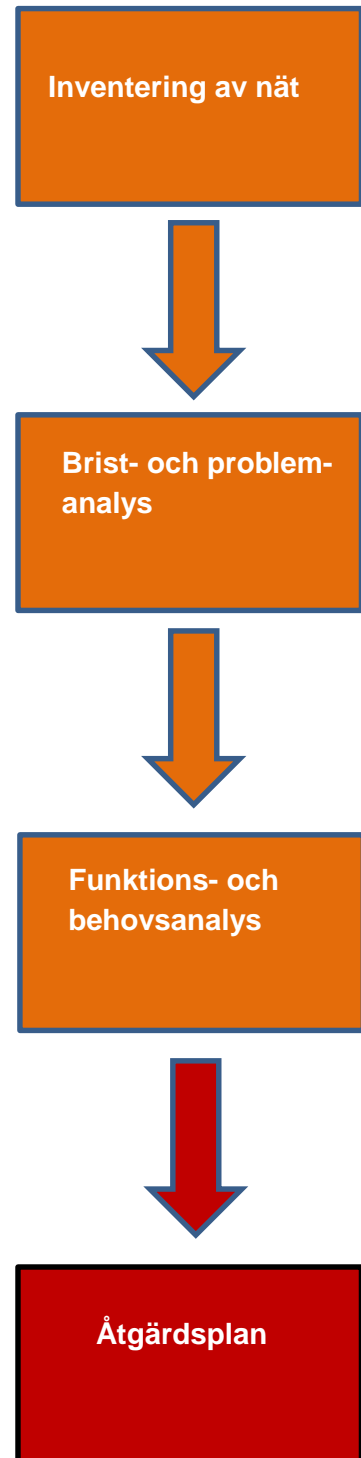
Metodiken i denna cykelplan är att inhämta kunskap om befintliga förhållanden och utifrån detta analysera vilka brister/problem som finns i systemet. Till detta ska viktiga funktioner och behov identifieras på kort och lång sikt.

Analysen ska resultera i en åtgärdsplan. Åtgärdsplanen ska ge tydlighet i behoven och ska kunna vara underlag för kommande planering av infrastrukturinvesteringar inom både det kommunala och statliga vägnätet.

Åtgärdsplanen ska ge ledning i ett antal viktiga frågor:

- Ge förslag på åtgärder som bör utföras för att åtgärda identifierade brister/problem.
- Ge förslag på hur viktiga funktioner och behov kan säkerställas.
- Ge inriktning på utformning och kvaliteter för föreslagna åtgärder.
- Redovisning av hur åtgärderna bör prioriteras.
- Redovisning av kostnader för föreslagna åtgärder och ekonomiskt ansvar.

För att underlätta kommande skeden presenteras åtgärdsförslag relativt noggrant i en objektsbeskrivning. Denna beskrivning redovisar motivbilden till åtgärden tillsammans med en illustration eller kartbild över det aktuella objektet. I Beskrivningen framgår även en kostnadsbedömning av åtgärden.



Flöde i process för cykelplan

Förslag på åtgärder

Brister och problem

I analysen av brister och problem har det konstaterats att cykelvägnätet är dåligt utbyggt. Dom gång och cykelstråken som finns är inte sammankopplade med varande eller de viktiga målpunkterna. Många passagepunkter har dålig trafiksäkerhet.

Funktioner och behov

Under funktionsanalysen har ett antal olika problem identifierats. Vår bedömning är att de funktionella behoven för "Skola/Fritid" måste prioriteras i första hand. Inom denna grupp finns den speciellt utsatta gruppen inom oskyddade trafikanter - barn och ungdomar. Mycket av åtgärderna syftar därför till att säkerställa de funktioner som efterfrågas av denna grupp.

En viktig funktion som bör beaktas är att säkerställa bra möjligheter för cykelparkeringar. Vid målpunkter som skola/fritid, centrum, tågstationen med mera är det viktigt med möjligheten till cykelparkering. Det som är mest avgörande för i vilken utsträckning en cykelparkering kommer att användas är dess lokalisering. Anslutningsvägarna till cykelparkeringen ska upplevas som gena och attraktiva.

En cykelparkering bör vara i direkt anslutning till målpunkten (max 25 m) och i närhet till en gång- och cykelväg. Vid korttidsparkeringar upp till 30 minuter bör cykeln kunna ställas på stöd eller ställ och viss möjlighet till ramlåsning bör finnas. För längre parkering vid exempelvis skolor, arbetsplatser och andra knutpunkter bör cykelparkeringen vara försedd med väderskydd och ramlåsning.

Cykelparkeringen utformas med trygghet i fokus. Det är viktigt att alla cykelparkeringar är synligt placerade för att den informella och sociala övervakningen ska kunna minimera stöldrisken. Belysningen ska vara god, liksom möjligheterna till överblick över anläggningen.

Bra cykelkopplingar mot resecentrum är en viktig funktion i ansträngningarna att minska bilresorna och få ökad kollektivtrafikandel vid pendlingsresor.

Inriktning på utformning och kvalitéter

Trygghet

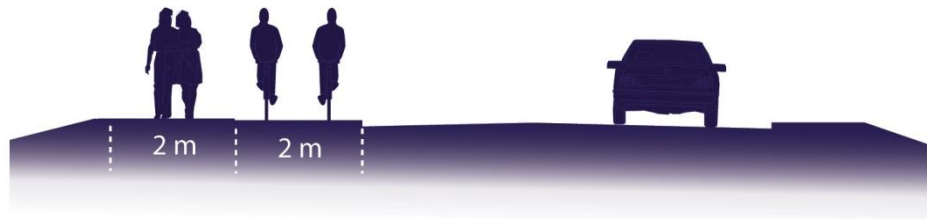
Alla gång- och cykelvägar i Kopparberg ska kännas trygga och säkra. Gång- och cykeltrafikanter ska kunna känna sig trygga på oavsett tidpunkt, ålder och kön. En viktig aspekt för ökad trygghet är en väl genomtänkt belysning utmed gång- och cykelvägnätet. En god belysning gör det möjligt för trafikanter att upptäcka hinder på vägen och även synliggöra sig för andra trafikanter samt förbättrar orienterbarheten i omgivningen. En god belysning är särskilt viktigt vid kritiska punkter som exempelvis vid överfarter som kan kännas otrygga vid bristfällig belysning.

Områden där säkerhetsaspekten är särskilt viktigt är vanligtvis förskolor och skolor, där många unga och oerfarna trafikanter befinner sig. Det är viktigt att det finns säkra gång- och cykelvägar vid dessa knutpunkter då barn som cyklar eller går till skolan kan lära sig förstå trafiken, vilket ökar trafiksäkerheten och tryggheten för dem i framtiden.

Utformning

Kopparberg tillhör kategorin mindre tätorter och bedömningen är att kapacitetsproblem i gång- och cykelvägnätet sällan uppstår. Nedan anges förslag till målstandard för befintliga och nya gång- och cykelvägar inom Kopparberg. GC-vägarna kan delas in i två grupper:

- Gång- och cykelvägar efter vägar i Kopparberg tätort – 3.5-4 m breda, belagda med asfalt och belysta.
- Gång- och cykelvägar för rekreationsstråk – bredd kan variera, grus/belagd, ej krav på belysning
- Vid korsningspunkter mellan gång- och cykelvägar och fordonstrafik bör principer tillämpas:
 -
 - Huvudstråk och skolvägar:
Fordonens hastighet skall ej överstiga 30 km/h i korsningspunkten.
 - Övriga gång- och cykelvägar (ej rekreation):
Fordonens hastighet bör ej överstiga 30 km/h i korsningspunkten.
 - Rekreationsstråk/gång och cykelväg mellan tätorterna:
Om möjlig hastighetssäkring till 30 km/h.



Målstandard, huvudstråk i Kopparberg

Drift och underhåll

God drift och underhåll är en annan viktig aspekt för gång- och cykelvägar. Detta är viktigt för att främja den positiva upplevelsen av cykling. Detta innebär exempelvis att potthål på ska åtgärdas skyndsamt då de utgör en säkerhetsrisk för oskyddade trafikanter. Andra exempel på underhåll är siktröjning av skymmande växtlighet, sopa rent på gång- och cykelvägar från sand, grus, grenar, löv och glassplitter med mera.

Under vintertid bör utpekade stråk snöröjas före bilvägarna. Anledningen till detta är att gång- och cykeltrafikanters framkomlighet påverkas betydligt mer än bilisternas framkomlighet vid snöfall. I takt med att nätet byggs ut måste också budgeten för drift och underhåll utökas i samma omfattning för att säkerställa en god kvalitet och för att undvika kapitalförstöring.

Cykelvägvisning och skyltning

Genom en snygg och enhetlig skyltning ökar gång- och cykelvägarnas status. Det är viktigt att de befintliga huvudstråken tydligt märks ut. Detta kan göras genom skyltar och/eller markering av stråken.

Vidare är det viktigt att det finns en bra vägvisning, vilket leder till att cyklister på ett enklare sätt hittar dit de ska även i sådana lägen där gång- och cykelstråken är skilda från det övriga vägnätet och dess vägvisning.

Cykelvägvisning uppmärksammar även möjligheterna till att cykla genom att de visar de möjliga cykelförbindelserna samt att avståndet kanske inte är så långt som man tror.

Prioritering

De vägar som bör prioriteras för Kopparberg ska syfta till att skapa ett gång- och cykelnät med huvudstråk och sammanbinda prioriterade målpunkter. De viktigaste knutpunkterna är resecentrum, centrum med handel, skolor/förskolor och idrottsanläggningar. Här är det särskilt viktigt att det finns säkra och gena gång och cykelvägar

I andra hand bör prioritering ske kring andra viktiga målpunkter som exempelvis arbetsplatser, vårdinrättningar.

I denna cykelplan redovisas endast en schablonkostnad och mer exakta kostnader, utformningar och lokaliseringar kommer att projekteras först då en åtgärd blir aktuell.

Prioritetsordning

Syftet med prioritetsordningen är att ge ansvariga ett underlag för att mer i detalj kunna utreda och planera ett genomförande. Materialet är även ett underlag för investeringsbudgeten. För att kunna göra en prioritering bör följande utgångspunkter användas, se objektbeskrivningar.

1. Målpunkter såsom skolor, förskolor och andra anläggningar där barn-och ungdomar rör sig.
Objekt 1, Objekt 2, Objekt 7
2. Sträckor eller punkter med låg trafiksäkerhetsstandard.
Objekt 3, Objekt 5, Objekt 4, Objekt 6

Objektsbeskrivning - översikt

Arbetet med cykelplanen har identifierat en rad brister och problem i gång- och cykelnätet. För att komma till rätta med denna problematik har ett antal åtgärdsförslag tagits fram.

Åtgärderna syftar till att ge cykelnätet en mer homogen och tillgänglig struktur. Genom att skapa ett antal prioriterade radiella stråk från Kopparbergs ytterområden och ansluta dessa mot de viktigaste målpunkterna i tätortens kärna så kan cykelresan upplevas mer attraktiv och kan därmed utgöra ett mer konkurrenskraftigt alternativ till bilresan.

En annan viktig aspekt med åtgärderna är ökad trafiksäkerhet genom att ge cyklisterna ökad prioritet vid konflikter med övrig fordonstrafik. Det innebär att anslutande vägar mot radiella huvudcykelstråk ska regelmässigt underordna sig cykeltrafiken. I de fall där huvudcykelstråk korsar större vägar bör passagen i första hand vara planskild och i andra hand vara hastighetssäkrad med fysiska hinder till 30 km/h.

Flera av åtgärderna bör ses för utförande i ett längre perspektiv men genom att upprätta en åtgärdsbank så kommer planeringen av hur kommande investeringsmedel ska nyttjas bli betydligt mer effektiv och ändamålsenlig.



Objekt 1 - KyrkbacksskolanMotiv till åtgärd

Cykelväg med god standard från centrala Kopparberg till Kyrkbacksskolan saknas, vilket skapar otrygghet för elever som ska cykla till skolan. Befintligt övergångsställe över väg 63 mot kyrkan är avsmalnat och säkerheten är förbättrad.

Längd på objektet

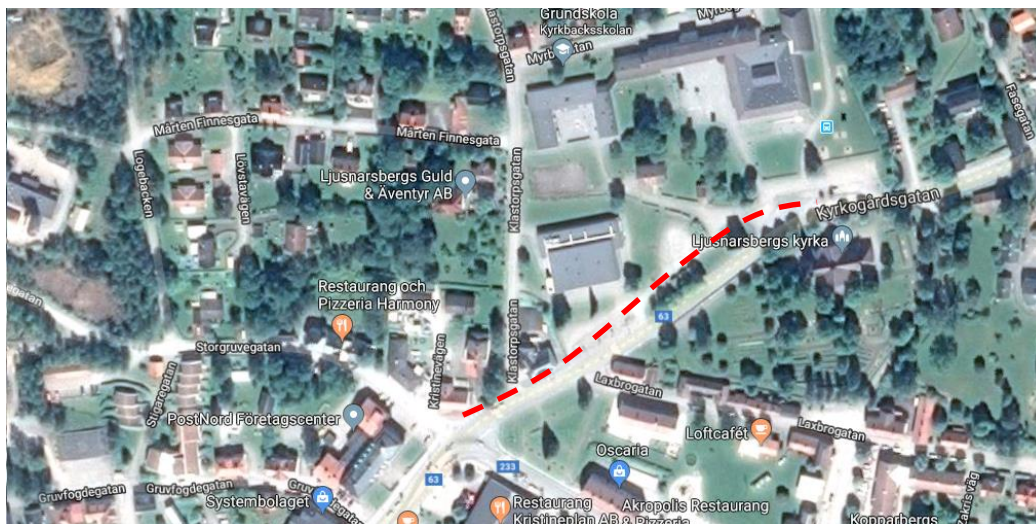
200 m

Förslag till utförande

Från korsningen mellan väg 63/233 från Kopparbergs centrum upp till Kyrkbacksskolan går sträckningen över parkeringen vid sporthallen och upp bakom kyrktornet. Den nya sträckningen byggs ihop med befintlig gång- och cykelbana som finns på södra sidan av vägen mot Kopparbergs bryggeri.

Kostnad för utförande

Utförandet av objektet har bedömts kosta ca 1 miljon kr.



Bilden visar förslag på hur Gång och cykelväg ska byggas till Kyrkbacksskolan

Objekt 2 - OlofsvallenMotivering till åtgärd

Cykelvägen tar slut vid korsningen Ställdalsvägen-Konstmästaregatan. Det behövs en cykelväg fram till Olofsvallen så att barn och ungdomar på ett tryggt och säkert sätt kan ta sig till idrottsaktiviteter vid Olofsvallen.

Längd på objektet

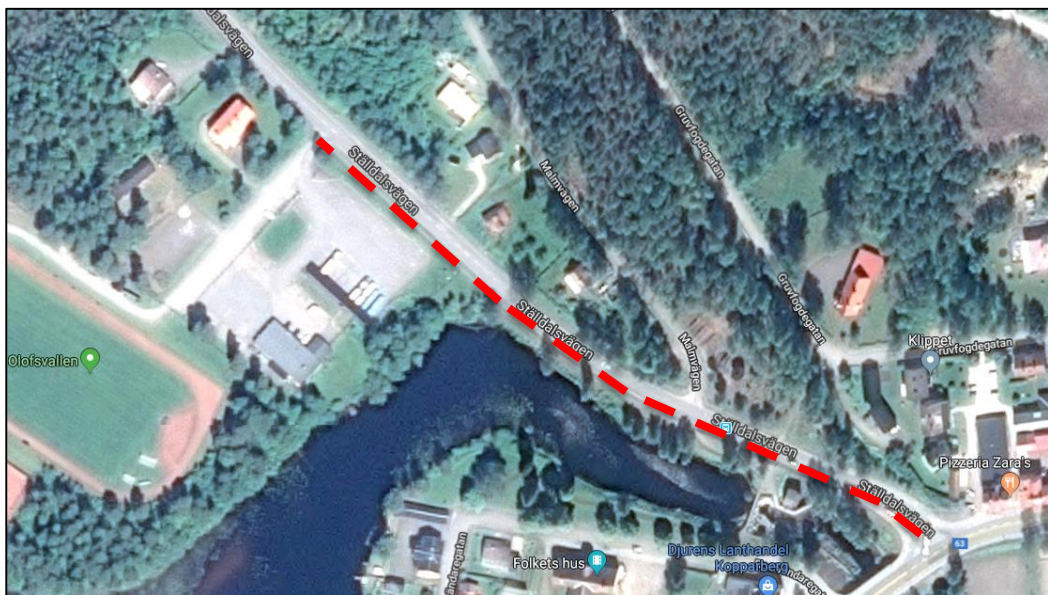
350 meter

Förslag på Utförande

Övergångstället i början på Ställdalsvägen bör göras säkrare och hastighetsäkras. Här går det begränsat med tung trafik så en upphöjd cykelpassage är möjlig att föreslå. Gång och cykelvägen ska läggas på den västra sidan mot vattnet, på samma sida som Olofsvallen. För att nyttja mer av befintligt vägområde kan gångvägen på den östra sidan slopas. Det ska finnas möjlighet att parkera cykeln vid Olofsvallen.

Kostnad för utförande

Objektet bedöms kosta ca 1.5 miljoner kr.



Figuren visar den nya cykelvägen till Olofsvallen

Objekt 3 – väg 63 Från resecentrumMotiv till åtgärd

Från resecentrum längs med väg 63 till korsningen Stålldalsvägen finns det enbart en gångbana på bägge sidor av vägen. Längs med sträckan finns det även två övergångsställen som upplevs som osäkra.

Längd på objektet

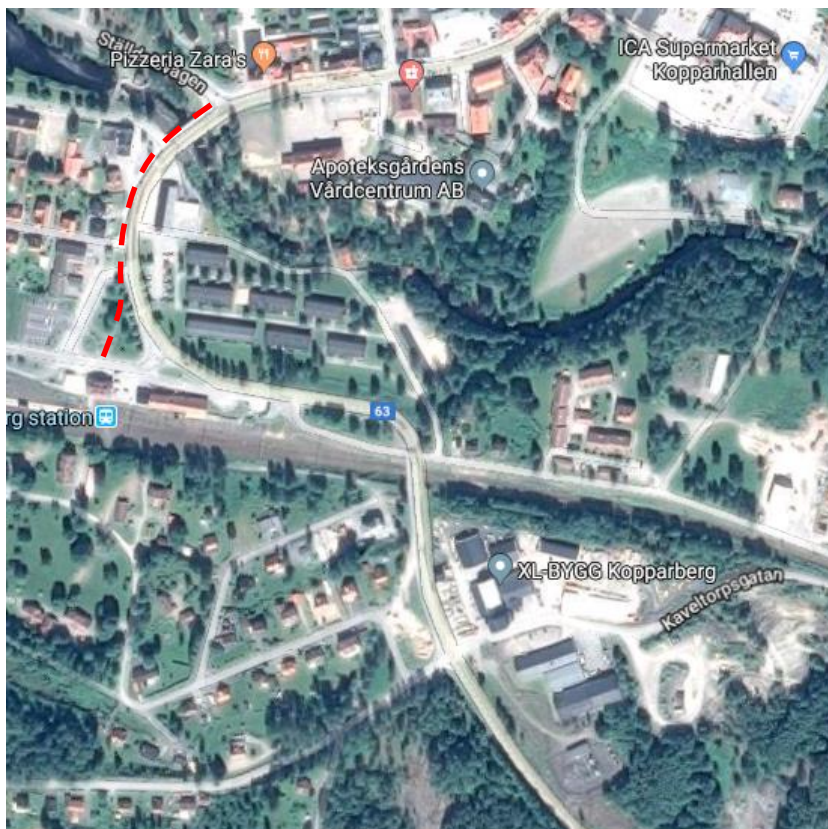
200 m

Förslag till utförande

Ny cykelbana utförs från resecentrum och upp genom parken. Gångbanan breddas där-efter så det får plats en cykelväg på den västra sidan av vägen upp till korsningen väg 63 – Stålldalsvägen. Genom samhället är det 50 km/h och mycket tung trafik. För att säkra upp övergångsställen som finns på sträckan behövs hastighetsdämpande åtgärder med exempelvis avsmalning och refuger i vägmitt.

Kostnad för utförande

Utförandet av objektet har bedömts kosta ca 1 miljon kr.



Resecentrum vidare till södra sidan järnvägen

Objekt 4- Bro över järnvägen intill väg 63Motiv till åtgärd

Bostadsområde vid Tjädergatan söder om järnvägen har idag bara två smala trottoar på bägge sidor av vägen att gå på över bron mot Kopparbergs tågstation. Väg 63 som går över bron känns otrygg och mycket tung trafik passerar här. Förbi återvinningsstation och byggnaden innan resecentrum saknas gång och cykelväg helt.

Längd på objektet

400 m

Förslag till utförande

Gångbanan på östra sidan av vägen föreslås slopas och istället breddas den på västra sidan. Åtgärden kräver fördjupade studier av brokonstruktionen och detta behöver ske i nära samarbete med Trafikverket, som är väghållare på sträckan. Gång- och cykelväg inleds vid infarten till Tjädergatan och avslutas vid resecentrum.

Kostnad för utförande

Utförandet bedöms kosta ca 2 miljoner kr men det finns stora osäkerheter om vilka åtgärder som blir nödvändiga på bron.



Bilden visar förslag på dragning av gång och cykelväg

Objekt 5- Väg 233 till Kata DahlströmsvägMotiv till åtgärd

Läng med väg 233 (Bergmästaregatan) saknas det befintlig gång- och cykelväg. Även utmed Kata Dahlströmsväg mot Bångbro idrottsplats saknas separering för oskyddade trafikanter. Längs med vägen finns det även vårdcentral och äldreomsorg, som båda är viktiga målpunkter för gång- och cykeltrafiken. Sträckan upplevs i dagsläget som otrygg att cykla, då det är mycket tung trafik som passerar här. Det finns få trygga och säkra platser att korsa vägen.

Längd på Objekt

1000 meter

Förslag på utförande

Förslaget är att bygga en gång- och cykelväg från Gruvstugetorget, där den befintliga gång och cykelväg slutar, längs med den statliga väg 233 (Bergmästaregatan) fram till Kata Dahlströmsväg. Från denna punkt ansluter sedan objekt nr 6 med föreslagen gång- och cykelväg ner mot Bångbro idrottsplats. Längs med sträckan finns det en punkt där många personer passerar vägen för att ta sig ner till promenadstråket på andra sidan vägen längs med vattnet. Eftersom sträckan inbjuder till att köra fortare än 50 km/h föreslås en ordnad passage med avsmalning för att hastighetssäkra sträckan, se även gul markering i figur 15.

Kostnad för utförande

Utförandet bedöms kosta mellan 4 - 5 miljoner kr.



Bilden visar Gång och cykelväg mellan Gruvstugetorget och Kata Dahlströmsväg Längs med väg 233. Den gula markeringen visar vart cykelöverfarten bör placeras.

Objekt 6 – Kata Dahlströms väg i BångbroMotiv till åtgärd

Från Korsningen Bergmästaregatan (väg 233) och Kata Dahlströms väg ner mot Bångbro idrottsplats saknas det helt gång och cykelväg. Det uppstår ofta konflikter mellan gång/cykeltrafikanter och de lastbilar som ska lasta av och på hos företaget IMS Emballage. Väntande lastbilar blir många gånger stående längs vägen i bägge riktningarna med följden att det bli skymd sikt och det uppstår därmed farliga situationer för cyklister utmed vägen.

Längd på objekt

1200 meter

Förslag på utförande

Ansluter från Bergmästaregatan (väg 233) där objekt 5 avslutas mot Kata Dahlströms väg. Inledningsvis på Kata Dahlströms väg finns det en kort sträcka med gångväg som kan tas bort. Den nya cykelvägen bör placeras på vägens södra sida hela vägen ner till Bångbros idrottsplats för att inte komma i konflikt med lastbilstransporterna till IMS Emballage. Längs med sträckan så bör det placeras övergångsställen så att man på ett tryggt sätt kan passera vägen för att ta sig till bostadsområdena på andra sidan vägen.

Kostnad för utförande

Kostnaden för åtgärden bedöms till 5 – 6 miljoner kr.



Bilden Visar gång och cykelväg längs med Kata Dahlströmsväg till Bångbro idrottsplats

Objekt 7 – Olofsvallen väster ut på ställdasvägen

Motivering till åtgärd

Skapa en tryggare miljö för de som vill cykla från bostadområdet ner till Olofsvallen och vidare in till Kopparbergs centrum och resecentrum.

Längd på objektet

800 meter

Förslag på Utförande

Idag finns det gångväg på bägge sidor av vägen som är i dåligt skick och kantstenar har lossnat. Förslaget utgår från att gångvägen på östra sidan av vägen slopas för att skapa tillräcklig plats utmed vägen för en gång och cykelväg på samma sida som Olofsvallen.

Kostnad för utförande

Kostnaden för åtgärden har bedömts till ca 4 miljoner kr.



Bilden visar Ställdalsvägen och hur gång och cykelväg ska byggas