

Nulägesbeskrivning

Cykelvägar i Götene kommun

2026-01-21

Elin Perjos, Planarkitekt



Götene kommun

Innehåll

1	Gång- och cykelvägnät	3
2	Trafiksäkerhet och trygghet	5
3	Drift och underhåll	7
4	Tillgänglighet och framkomlighet	8
5	Parkering och annan service	9
6	Cykling utanför tätorterna	10
7	Resvanor	11
8	Kartor	12

1 Gång- och cykelvägnät

Götene kommun cirka 46 kilometer gång- och cykelvägar¹, av dessa är cirka 30 kilometer asfalterade och sköts av kommunen. Det innebär att det finns cirka 3,46 respektive 2,26 meter gång- och cykelvägar per person i kommunen. Bland kommuner med under 50 000 invånare placerar det Götene på en 26:e plats och bland Skaraborgskommunerna har Götene kommun näst mest cykelväg per invånare.

Kommunens gång- och cykelvägnät finns i de 4 tätorterna, Götene, Hällekis, Källby och Lundsbrunn. Därutöver finns den gamla banvallen mellan Lundsbrunn, Götene och Hällekis som sommartid fungerar som cykelväg. Utanför tätorterna saknas separata gång- och cykelvägar vilket medför att den mesta cyklingen sker på vägar i bilvägnätet. Inom bostadsområden förväntas du cykla på gatorna, medan det finns cykelvägar som binder ihop näten och gör det genare för cyklisten att ta sig fram.

I kapitel 8 finns kartor över de 4 tätorterna där dagens cykelvägar visas. Alla cykelvägar är kombinerade gång- och cykelvägar, det finns utöver dessa enstaka stråk som enbart är gångvägar. Utöver de formella cykelvägarna som kommunen har ett uttalat ansvar för finns också på vissa platser stigar genom naturområden som är kommunens. Dessa syns inte i kartmaterialet, de är heller inte skyltade som cykelvägar och ingen särskild skötsel sker av dem.

I Götene finns cykelväg längs de större gatorna som binder ihop bostadsområden och målpunkter. Många av målpunkterna nås med cykelväg eller mindre trafikerade gator. Det finns tre områden med skolor, där två har cykelväg hela vägen fram till skolan medan Prästgårdsskolan/Liljestensskolan har en stor parkering för cyklister, men inte cykelväg hela vägen fram. Sträckorna närmast skolområdet är samtidigt lågt trafikerade och trafiken har över lag en låg hastighet. Vissa större arbetsplatser som Lundängens industriområde saknar också säker koppling för cyklister, bland annat för att säker passage över riksväg 44 saknas.

Hällekis delas av Kinnekullebanan och av väg 2727, där Trafikverket är väghållare. Längs del av väg 2727 finns cykelväg. Området söder om järnvägen har en god tillgänglighet inom området, men antalet passager över järnvägen begränsar tillgängligheten norrut. De passager som finns är dessutom i blandtrafik. Järnvägsstationen saknar cykelvägskoppling. Inget av de två industriområdena där många av arbetstillfällena finns nås av cykelväg.

Källby har ett välutbyggt cykelvägnät. Målpunkter som järnvägsstation/busstation, skola, förskola och industriområde kan nås säkert av de flesta. Orten har även en gen koppling till Lidköping/Filsbäck. Ett hinder för framkomligheten är järnvägen. Idag finns tre övergångar för cyklister där två är med bommar och en har fasta grindar/chikan. Genom chikanen kan längre och bredare cyklar inte passera. Dialog förs med Trafikverket för att byta de fasta

¹ Källa: Kolada (www.kolada.se) med underliggande data från NVDB och SCB.

grindarna mot bommar anpassade för cykelvägen, för att öka framkomligheten för gående och cyklister.

Lundsbrunn korsas av väg 2705, 2709, 2711 och 2741 där Trafikverket är väghållare. Längs 2711, Ledsjövägen, finns cykelväg. Likaså längs delar av 2741, Lundvägen. Längs väg 2705, Mariedalsvägen, finns en bredare trottoar, men inte cykelväg. De kommunala cykelvägarna finns främst kring skolan och kortare sträckor mellan bostadsområden för att ge en gen väg för cyklister. Till industriområde och golfbana i västra delen av orten finns inte cykelväg. Korsningspunkterna mellan kommunal cykelväg och statlig väg ser olika ut och markeringar saknas helt på flera ställen. Bland annat saknas markering för att ta sig över väg 2709 vid centrum med livsmedelsbutik.

2 Trafiksäkerhet och trygghet

Huvudansvaret för det lokala trafiksäkerhetsarbetet i kommunen ligger idag hos Nämnden för Service och Teknik. Vid nybyggnationer, nyasfalteringar och liknande åtgärder görs alltid en bedömning om något ska göras annorlunda med utformningen för att öka trafiksäkerheten. Viss del av driftsarbetet är också för att trafiksäkerheten inte ska bli försämrad genom exempelvis trasig belysning. En annan del av trafiksäkerhetsarbetet är att bedöma och göra åtgärder utifrån inkomna synpunkter. Dessa handlar oftast om specifika sträckor eller platser exempelvis korsningspunkter. Inga särskilda budgetmedel finns avsatta för trafiksäkerhetsåtgärder idag, inte heller under de senaste åren.

Cykelvägnätet i kommunen är till stor del delat med gångtrafikanter. I bostadsområden, där hastigheten förväntas vara låg delar alla trafikslag oftast på samma yta, ibland finns trottoar för gående medan cyklister är hänvisade till gatan. Att separera cyklister från gående handlar om trafiksäkerhet, men framför allt är det en åtgärd för upplevd trygghet hos gående och framkomlighet för cyklister. Det är utrymmeskrävande att separera cyklister från både gående och fordonstrafik. Idag är det så pass låg trafik på cykel- och gångvägarna att det inte bedöms vara ett problem att samsas på samma utrymme.

Korsningspunkter kan ofta upplevas som osäkra. Sikt och framför allt hastighet har betydelse för säkerheten. Vid övergångsställe ska fordonsförare väja för gående, men inte för cyklister. Beroende på utformningen och placeringen kan detta medföra en falsk trygghet. Enbart övergångsställen/cykelöverfarter ska därför normalt inte ses som en trafiksäkerhetsåtgärd. Som beskrivet ovan är korsningspunkter en del av vad som bedöms och särskilt tittas på vid planerade ny- och ombyggnationer.

God belysning är både en trafiksäkerhetsfråga och en trygghetsaspekt. Belysningen längs cykelvägarna i kommunen är relativt väl utbyggd, antingen genom egen belysning eller genom släpljus från belysningen för intilliggande väg. Genomgång av belysning gjordes för ett antal år sedan. Då kompletterades med flera eller enstaka punkter på olika platser. I kapitel 8 finns kartor som visar belysningen längs cykelvägarna.

En miljö som kan upplevas osäker är kring skolor och förskolor. Trafiksituationen blir lätt röriga vid hämtning och lämning. Idag finns cykelväg till de flesta av kommunens grundskolor och förskolor, men det saknas till

Prästgårdsängen/Liljestensskolan. Vid skolorna finns parkering för cyklar på en eller flera platser. I största mån är trafikslagen skilda från varandra i området kring skolområdena, men det förekommer korsningspunkter på vissa ställen som kan bli en osäkerhet. Vid Ljungsbackensskolan i Götene går idag cykelvägen inom skolans område vilket också skapar en trafiksituation som inte är tillfredsställande med skolgård på bägge sidor om cykelvägen. Detta ska åtgärdas under 2026, då cykelvägen dras om direkt utanför skolområdet.

Antalet inrapporterade olyckor med cyklister inblandade är få. Under senaste 5-årsperioden har 8 olyckor rapporterats till olycks- och skadedatabasen STRADA.

Till STRADA rapporterar polis, sjukvård och kustbevakning olyckor. Mindre olyckor där ingen uppsöker vård eller enbart kontaktar lokal vårdcentral och inte anmäler till polisen syns inte i statistiken. Därför är det troligt att fler men mindre allvarliga olyckor/tillbud skett utöver de 8 som rapporterats.

3 Drift och underhåll

Drift och underhåll är en viktig del av trafiksäkerheten då till exempel skador i beläggning kan orsaka olyckor. Ansvaret för drift och underhåll av de kommunala gång- och cykelvägarna ligger hos nämnden för Service och Teknik. Underhållet omfattar både vägbanan och angränsande markområden. Underhållet består i att ta bort höstlöv, snöröjning, halkbekämpning och sandupptagning, samt beläggningsunderhåll. Snöröjningen är prioriterad längs cykelvägarna. Vid 3 centimeter snö röjs gång- och cykelvägar, vid 8-10 centimeter röjs andra gator. Merparten av cykelvägarna vinterväghålls, endast ett fåtal kortare grusade sträckor är undantagna från snöröjning. Främsta anledningen till att en cykelväg inte snöröjs är att den under vintern, när det är tillräckligt med snö, används för skidspår.

Även underhållet av vägbelysning sköts av förvaltningen för Service och Teknik. Fel i belysningen åtgärdas löpande, men insatstider kan ibland variera. För att belysning ska komma till sin fulla funktion och för att i övrigt ha en god trygghet sker viss röjning av vegetation längs cykelvägar och i anslutning till valda platser. Röjning kan också ibland behövas för att sikten och framkomligheten ska fortsätta vara god på vissa sträckor.

Felanmälan av exempelvis beläggning, belysning eller brister i snöröjning kan göras av invånare och besökare via app.

4 Tillgänglighet och framkomlighet

Tillgänglighet beskriver om du kan ta dig till en plats medan framkomlighet beskriver hur lätt det är att cykla längs vägen dit.

Ett tillgängligt cykelvägnät är gent och sammanhängande. Det går att på ett enkelt sätt ta sig mellan de målpunkter som finns. Ett gent nät avviker inte mer än nödvändigt från fågelvägen. För att nätet samtidigt ska vara sammanhängande behöver felande och saknade länkar kontinuerligt byggas om eller byggas ut i takt med att samhället utvecklas.

Tillgängligheten för cyklister ser något olika ut i de 4 tätorterna. Viktiga målpunkter så som skolor, centrum och arbetsplatser kan i hög grad nås med cykel på ett säkert sätt. I kommunens tätorter finns samtidigt fysiska barriärer i form av vägar med högre trafikering, järnväg eller vattendrag. Antalet säkra passager över dessa och placeringen av dem påverkar tillgängligheten för cyklister.

Fysiska hinder så som pollare, grindar eller fällor på gång- och cykelvägar är en brist i framkomligheten för cyklisten, samtidigt kan de utgöra en säkerhet. Dels kan de markera för cyklister att de kommit till en korsning och därför ska sakta ner, dels finns de för att otillåtna fordon inte ska kunna använda cykelvägen. Hinder har använts på olika sätt genom årtiondena varför det idag upplevs som att de ibland finns på ”fel” ställen. När ny- eller ombyggnationer sker liksom när hinder blir trasiga görs idag en bedömning om hindret ska finnas kvar, bytas mot något annat eller tas bort. Tas de bort kan det upplevas som att trafiksäkerheten blir sämre även om det inte stämmer.

5 Parkering och annan service

Viktiga målpunkter i kommunen är orternas centrum, kollektivtrafikhållplatser och skolor. Vid dessa platser finns cykelparkering och möjlighet att låsa fast cykeln. Ett fåtal av parkeringarna möjliggör fastlåsning i ramen. Några av parkeringarna har ett väderskydd. Större arbetsplatser eller områden med arbetsplatser är också viktiga målpunkter. Här behöver arbetsgivarna ta ett ansvar för att tillräckliga parkeringar finns på lämpliga platser på samma sätt som man tar ansvar att det finns parkering för andra fordon intill arbetsplatsen.

Götene kommun har under våren 2025 testat ett cykelgarage för sina anställda vid centrumhuset. Placeringen och modellen visade sig inte vara optimal, men garaget har ändå använts regelbundet vilket visar på att intresse finns. Med denna erfarenhet och erfarenheter från andra städer skulle sannolikt ett cykelgarage vid busstationen kunna bidra till ökad trygghet och smidigare byte mellan cykel och kollektivtrafik. Tryggheten att veta att cykeln inte blir stulen är viktig för cyklisten. Varje år sker cykelstölder, inom kommunen rapporterades under 2023 23 cyklar varav 5 elcyklar stulna och under 2024 stals 18 cyklar varav 4 elcyklar.

Skyltning för att se vart man ska och hur långt det är till olika målpunkter är vanligt i större tätorter och längs särskilda sträckor. I Götene kommun finns skyltning av flera cykelleder, men ingen skyltning för de kommunala cykelvägarna. Under hösten 2025 sätts dock skyltar upp längs gamla banvallen för att leda cyklister rätt och på utvalda platser ange avstånd till tätorterna.

En enkel service för cyklisten är cykelpumpar. Det finns idag en i Götene vid torget vid Pressbyrån. Under 2024 sattes pumpar upp även i Hällekis, Lundsbrunn och Källby. Skadegörelse har drabbat pumparna och den i Källby är därför helt borttagen medan de i Hällekis och Lundsbrunn finns kvar men inte kan användas. Vid Falkängen i Hällekis finns ytterligare en cykelpump med verktygsstation som kommunen satt upp och ansvarar för. Detta har gjorts i samband med etableringen av Vänerleden, nationell cykelled, då även fler kommuner längs leden satte upp likadana stationer.

6 Cykling utanför tätorterna

Det allmänna vägnätet mellan orterna är statligt med Trafikverket som väghållare. Trafikverket är dessutom väghållare för större vägar genom både Hällekis och Lundsbrunn. Därtill finns många mindre vägar mellan tätorterna som har enskild väghållare. Det innebär att kommunen inte har rådighet över de vägsträckorna. Årsdygnstrafiken på vägarna varierar från något hundratal fordon till cirka tvåtusen. Längs riksväg 44 mellan Götene och Källby är årsdygnstrafiken cirka 7000. Andelen tunga fordon varierar från någon procent upp till cirka 16 procent på väg 2727 från Götene till Hällekis. Längs dessa sträckor finns i princip inga gång- eller cykelvägar. Cykling sker i stället på vägrenen, som ofta är smal eller obefintlig.

Mellan Lundsbrunn och Hällekis, genom Götene, går en gammal järnvägsbank som idag fungerar som cykelväg. Den är grusad, saknar belysning och vinterväghålls inte. Skyltning av den är planerad att ske under hösten 2025 för att den ska bli lättare att hitta i orterna men också vid korsningspunkter utefter vägen.

Banvallen får användas av markägare kring den som inte har andra möjligheter att nå sin mark. De ska söka nyttjanderätt från kommunen, vilket sker i vissa fall. Återställningsåtgärder ska göras om vägen blir påverkad. När anmälan gjorts till kommunen finns ett förfarande att vägen ska besiktas innan och efter för att avgöra om en åtgärd krävs.

Från Källby finns cykelväg till Lidköping via Filsbäck. Cykelvägen har asfaltsbeläggning, är belyst och underhålls vintertid. Däremot finns inte cykelväg till någon annan av kommunens orter. Till Kinnekulle och vidare till Hällekis finns Vänerleden (cykelled runt Vänern), där cyklingen oftast sker på mindre lågt trafikerade vägar.

7 Resvanor

År 2022–2023 genomfördes en resvaneundersökning i Västra Götalandsregionen. Den visar att i kommunen sker de flesta resorna, 72 procent, med bil medan hållbara färdmedel står för 26 procent. Cykelresorna är 5 procent av alla resor.

Valet av färdmedel varierar något mellan åldersgrupper och kön. Cykelns andel är dock jämn på 5 procent oavsett ålder (undantaget gruppen 20–25 år som inte cyklade alls i undersökningen) och kön. Att resa med kollektivtrafik är märkbart vanligare bland 15–19 åringar. I åldern 26–44 reser man också mer kollektivt än övriga liksom kvinnor reser mer kollektivt än vad män gör.

En tredjedel av alla resor görs till eller från arbetet. 72 procent har mer än 10 km till arbetet, vilket kan göra det svårt att välja cykel för hela resan. Av de resor som görs med cykel är något mer än hälften till arbetet.

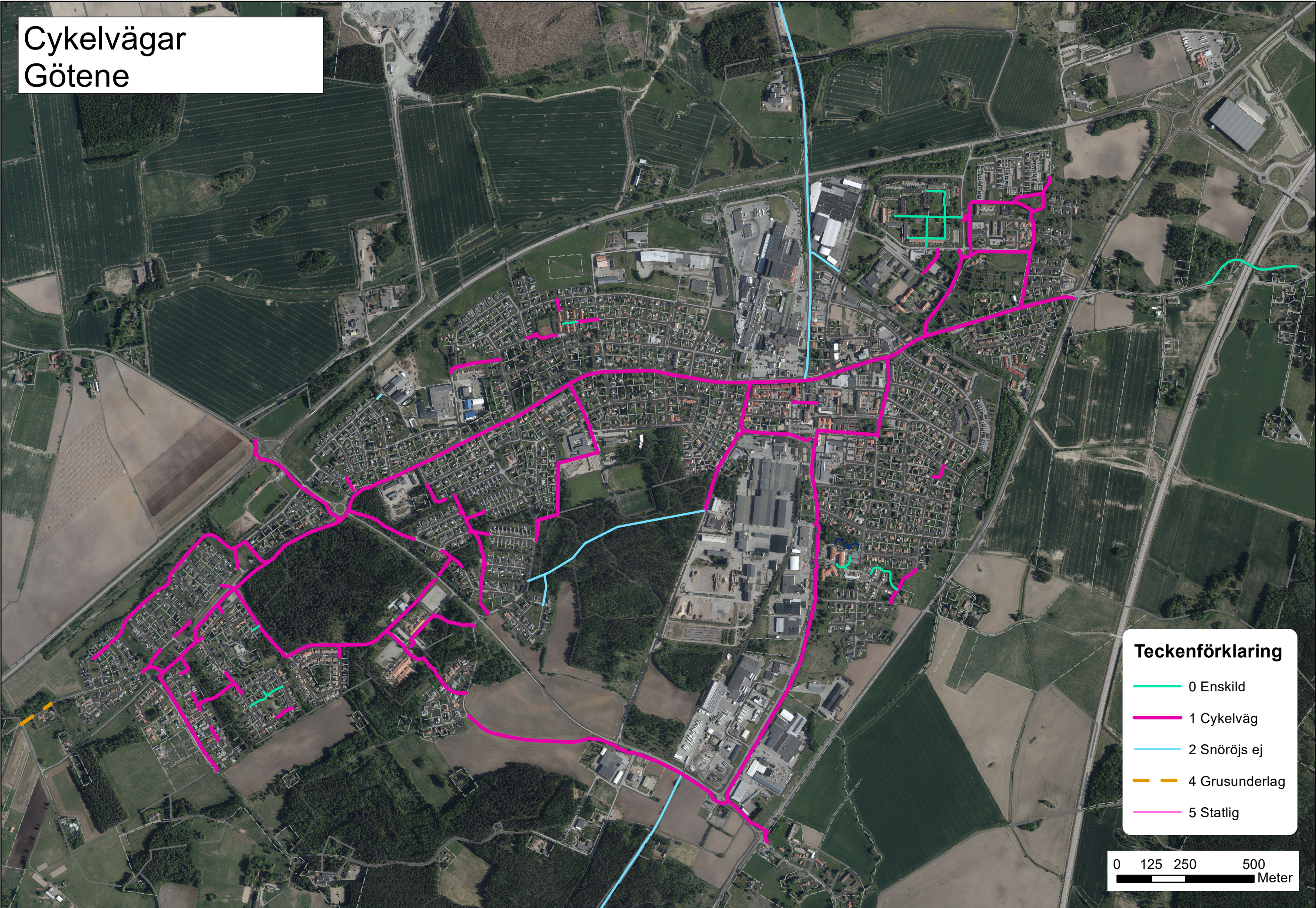
Undersökningen visar vidare att 81 procent har tillgång till cykel, vilket är en större andel än inom Västra Götalandsregionen sammanlagt. Även andelen som har tillgång till elcykel är större i kommunen, 16 procent uppger att de har tillgång till en elcykel. Samtidigt är tillgången på bil hög, 95 procent har tillgång till bil på något sätt (äger, tjänstebil, leasingbil, bilpool eller möjlighet att låna).

En pendlingsundersökning har också genomförts bland Götene kommuns medarbetare. Den visar på ungefär samma fördelning av färdmedel, 72 procent tar bil till arbetet medan 28 procent använder hållbara färdmedel. Gång och cykel är vanligare vid korta avstånd medan de flesta väljer bilen när avstånden blir längre än 5 kilometer.

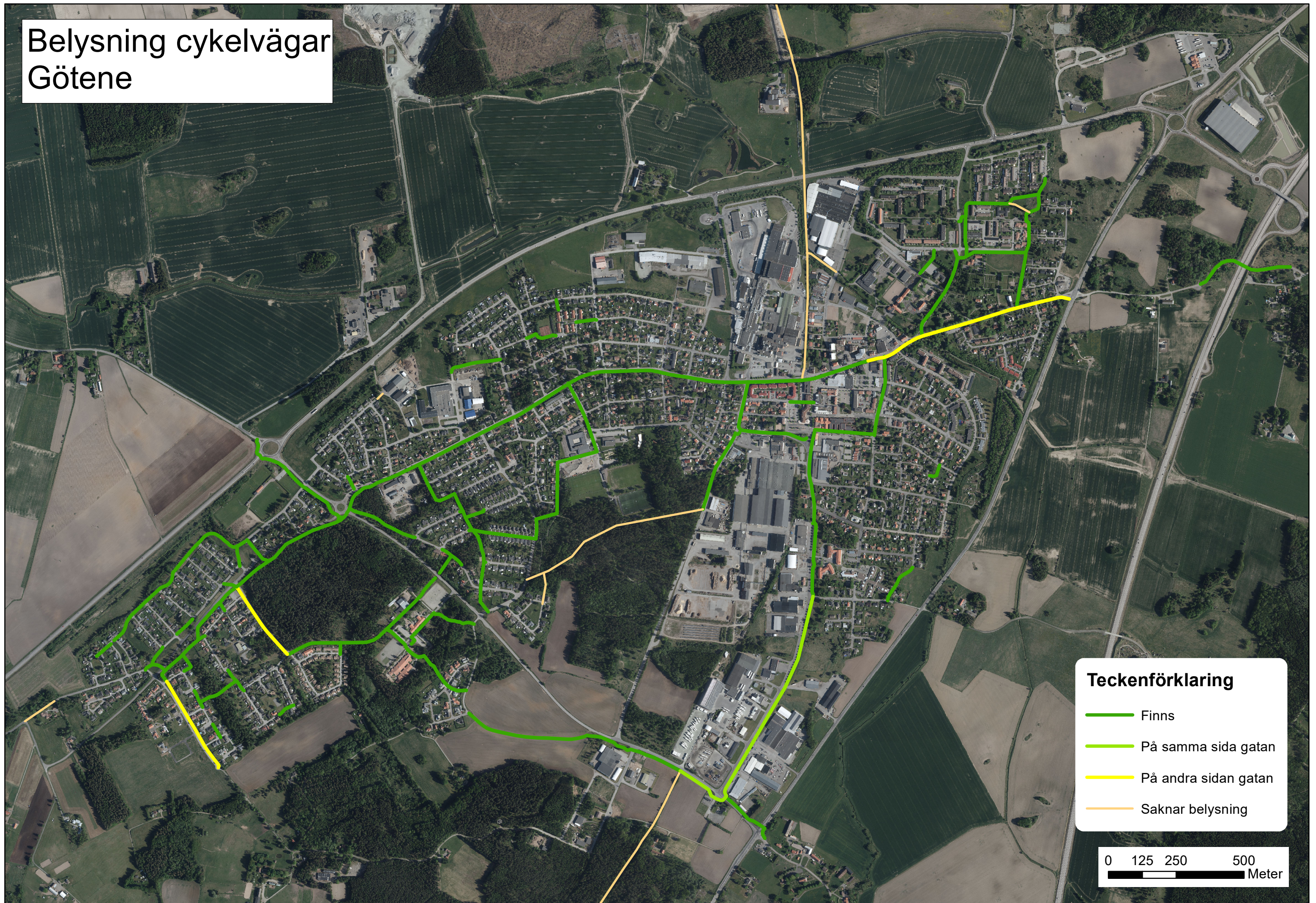
8 Kartor

På följande sidor finns kartor över kommunens fyra tätorter Götene, Hällekis, Källby och Lundsbrunn. Första kartan visar ortens cykelvägnät uppdelat i cykelvägens standard i form av underlag och vinterväghållning. De som enbart betecknas med cykelväg har en asfaltsbeläggning och vinterväghålls. De cykelvägar som inte snöröjs är alla grusade vägar. Andra kartan visar vilka cykelvägar som har belysning och var den sitter i förhållande till cykelvägen.

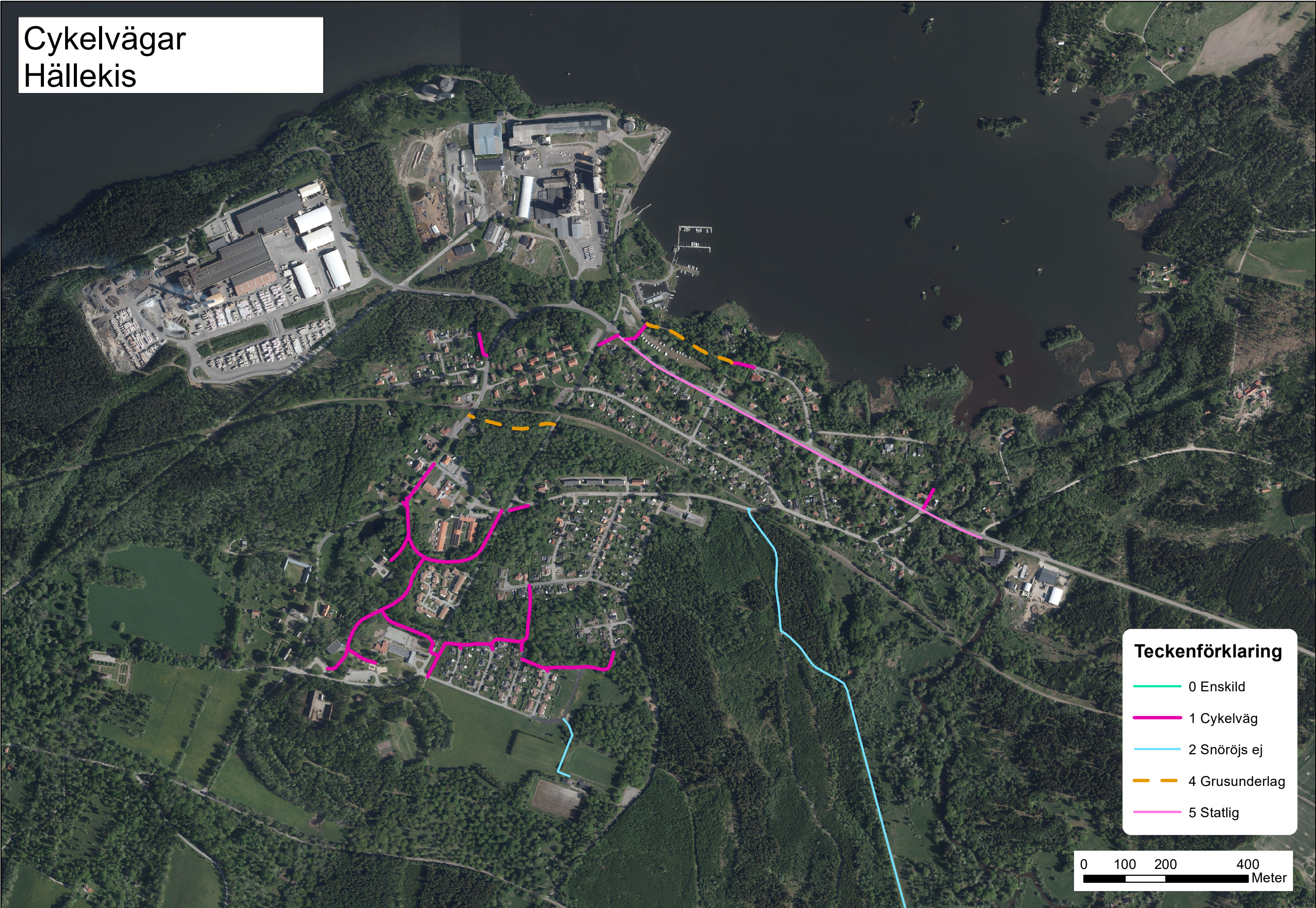
Cykelvägar Götene



Belysning cykelvägar Götene



Cykelvägar Hällekis

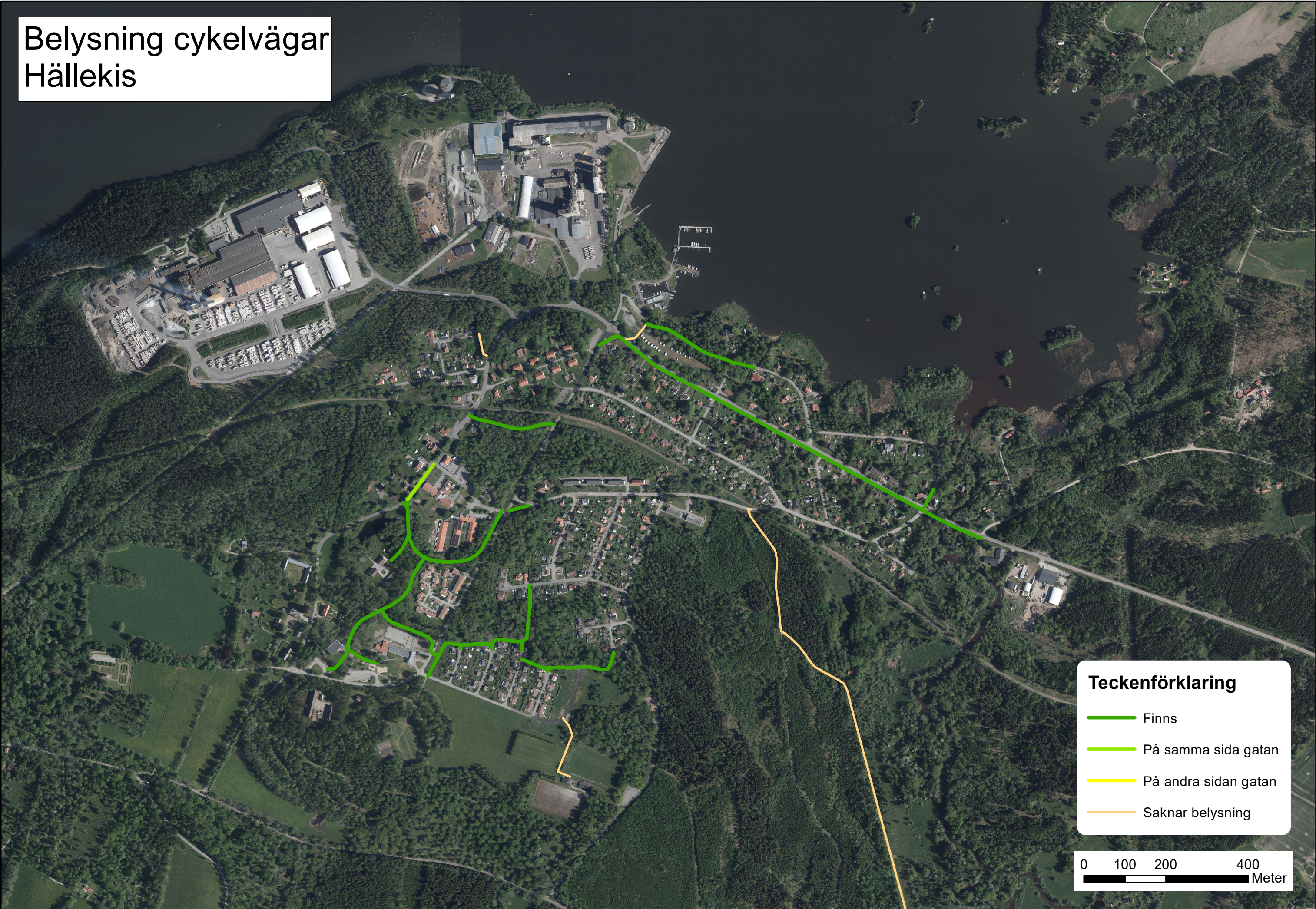


Teckenförklaring

- 0 Enskild
- 1 Cykelväg
- 2 Snöröjs ej
- 4 Grusunderlag
- 5 Statlig

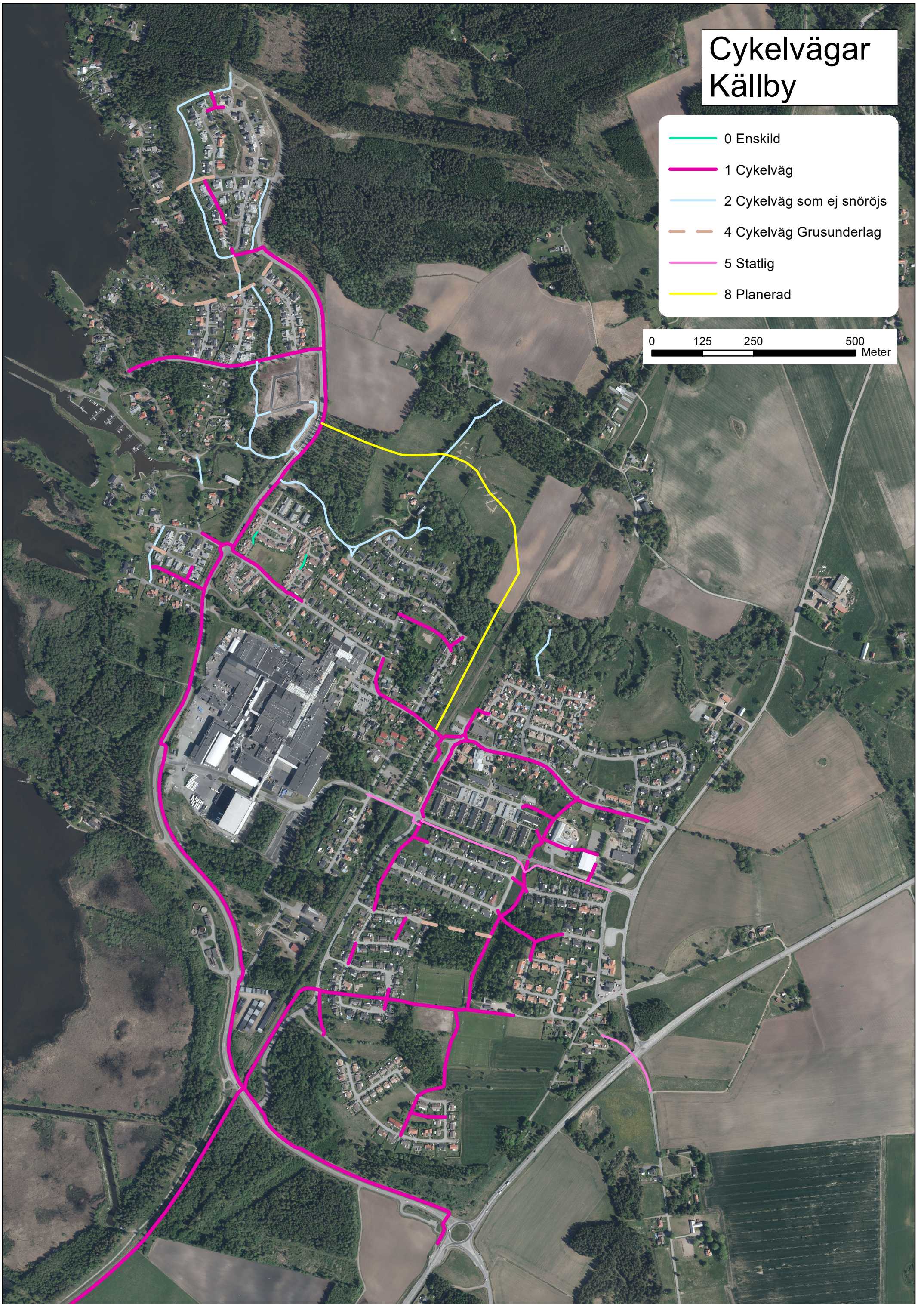
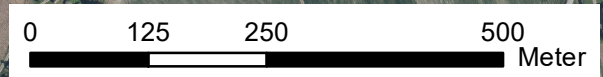
0 100 200 400
Meter

Belysning cykelvägar Hällekis



Cykelvägar Källby

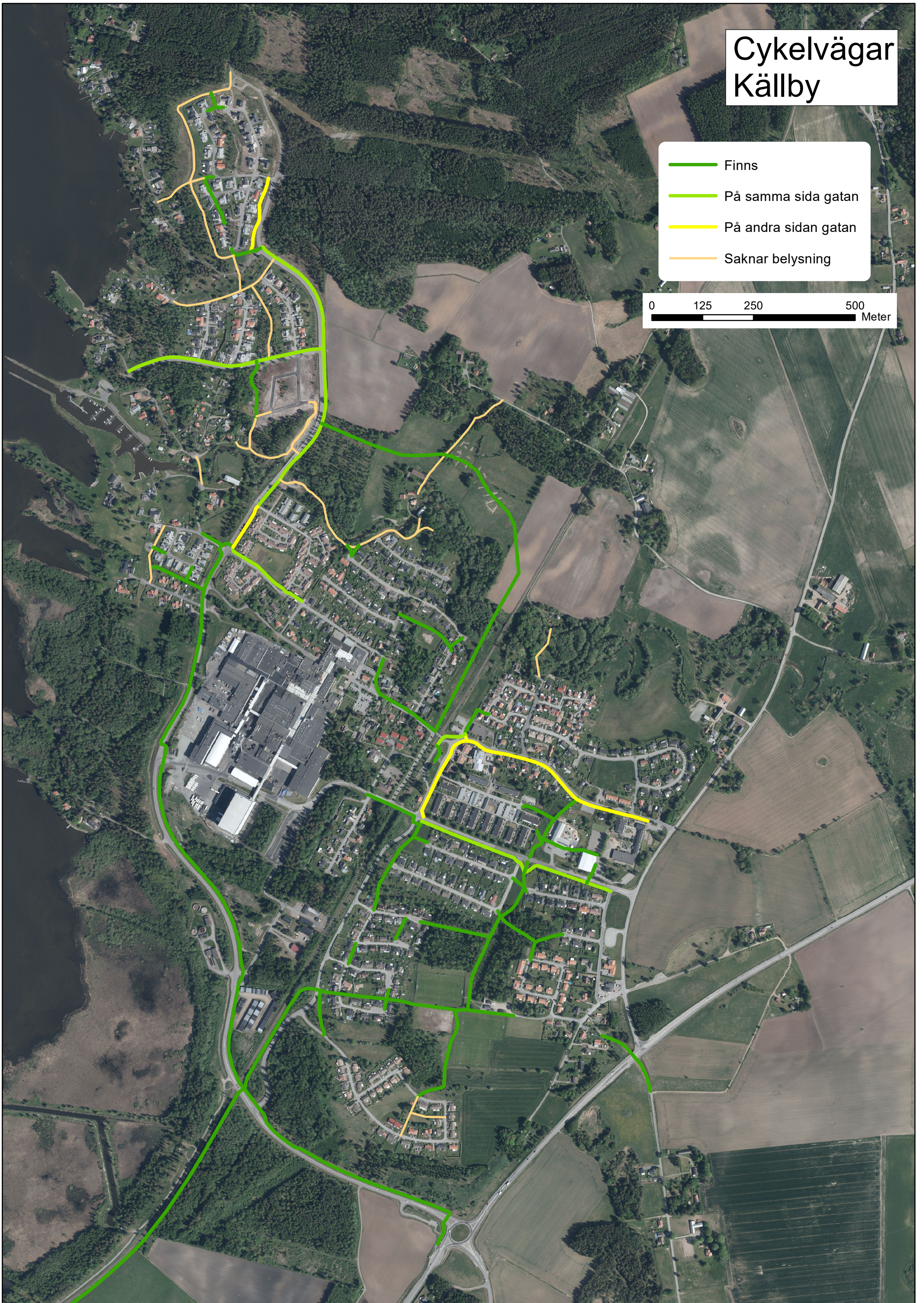
- 0 Enskild
- 1 Cykelväg
- 2 Cykelväg som ej snöröjs
- 4 Cykelväg Grusunderlag
- 5 Statlig
- 8 Planerad



Cykelvägar Källby

- Finns
- På samma sida gatan
- På andra sidan gatan
- Saknar belysning

0 125 250 500
Meter



Cykelvägar Lundsbrunn

Teckenförklaring

- 0 Enskild
- 1 Cykelväg
- 2 Snöröjs ej
- 4 Grusunderlag
- 5 Statlig



Belysning cykelvägar Lundsbrunn

