

Cykelrutter i biosfärkandidat-området Vänerskärgården med Kinnekulle

Nuläget och utvecklingsmöjligheter



Juni 2008

Koucky & Partners AB

på uppdrag av

Biosfärkandidatområdet Vänerskärgården med Kinnekulle

Titel: Cykelrutter i biosfärkandidatområdet Vänerskärgården med Kinnekulle:
Nuläget och utvecklingsmöjligheter

Författare: Michael Koucky, Koucky & Partners AB

Uppdragsgivare: Biosfärkandidatområde Vänerskärgården med Kinnekulle

Kontaktpersoner: Biosfärkandidatområde: Johanna MacTaggart
Koucky & Partners AB: Michael Koucky

Datum: juni 2008

Titelbild: Bertil Karlén, Cykelfrämjandet

Sammanfattning

I denna rapport kartläggs ett tänkbart framtida nät av cykelrutter i biosfärkandidatområdet Vänerskärgården med Kinnekulle. Rapporten är en fördjupning av en tidigare studie om möjligheterna att utveckla tillgängligheten för besökare utan bil i området¹.

Regionen bedöms ha goda förutsättningar för att utvecklas till ett attraktivt område för fritidscyklning och cykelturism, inte minst på grund av attraktiva besöksmål och närheten till Sveriges största cykeldestination, Göta kanal.

Kartläggningen ska vara ett underlag för vidare arbete med att utveckla cykelrutter och cykelturismen i regionen och riktar sig främst till planerare hos kommuner och Vägverket, men även till turistentreprenörer, näringslivsutvecklare och allmänt cykelintresserade i regionen.

Följande sträckor har kartlagts i detalj:

- Gullspång – Mariestad – Lidköping – Läckö slott, totalt 13 mil
- En slinga från Götene till Hällekis och runt Kinnekulle, totalt 5 mil
- En förbättrad förbindelse från Mariestad till de lokala skärgårdsöarna, ca. 2 mil

Kartläggningen visar att det finns goda möjligheter att utveckla ett ruttsystem som följer givna kvalitets- och säkerhetskriterier.

En cykelrutt från Mariestad till Lidköping kan åstadkommas för så lite som 1 Mkr. En utbyggnad hela vägen mellan Gullspång och Läckö kräver dock mer nyanläggningar och uppskattas kosta mellan 9 och 45 Mkr beroende på vilka lösningar som väljs.

För att åstadkomma en komplett slinga runt Kinnekulle behöver investeringar mellan 2-11 Mkr göras beroende på vald standard.

En cykelförbindelse från Mariestad till Brommö som är betydligt säkrare än idag skulle kosta mellan 2 och 10 Mkr.

Med hänsyn till utvecklingspotentialen för cykelturism och de stora mervärden som skapas för lokalbefolkningen rekommenderas att det skapas en regional arbetsgrupp som fördjupar och konkretiserar arbetet med utvecklingen av ett regionalt nät av cykelrutter. Mycket talar för att en investering i ökad cyklning i området är både samhällsekonomiskt lönsam och dessutom är gynnsam för den lokala besöksnäringen.

¹ Koucky M., Nykvist D., 2006: Hållbart resande för besöksnäringen i biosfärkandidatområdet Vänerskärgården med Kinnekulle. Länsstyrelsen Västra Götalands Län, Mariestad

Innehåll

Inledning.....	5
Bakgrund	6
Metod	9
Framtidsbild för regionen.....	12
Nuläget och åtgärdsförslag	14
Diskussion	15
Mariestad – Sjötorp.....	16
Sjötorp-Lyrestad	28
Sjötorp-Gullspång.....	29
Mariestad – Lyrestad.....	31
Mariestad – Torsö – Brommö.....	36
Mariestad – Hällekis	46
Hällekis – Lidköping.....	50
Lidköping – Läckö.....	61
Lidköping – Hindens rev.....	66
Hällekis – Götene (Skara)	68
Götene – Källby (Blomberg).....	75
Källor	82

Inledning

Cykling blir allt mer populärt, både som ett motionssätt, för korta och längre utflykter och för vardagsresor. Cykelturism är en av de snabbast växande grenarna inom den europeiska turismindustrin. För en region kan en satsning på bättre cykelinfrastruktur leda till ett flertal fördelar:

- en friskare lokalbefolkning som i större utsträckning spenderar sin fritid i närområdet
- möjligheten till turistintäkter
- minimalt med miljöbelastning och buller.

För att bli ett populärt område för cykling krävs förutom ett vackert landskap och attraktiva besöksmål även flera längre cykelrutter² som håller hög kvalitet, är trevliga och säkra att cykla på samt en god kringinfrastruktur för cyklister. Det kan handla om allt från skyltning till möjligheten att hyra cyklar, informationsmaterial och goda transportmöjligheter till och från cykelrutterna.

Biosfärkandidatområdet Vänerskärgården med Kinnekulle som sträcker sig över kommunerna Götene, Lidköping och Mariestad, har goda förutsättningar för att utvecklas till ett område där cykling växer i betydelse. Området bjuder på höga natur- och kulturvärden och i och med Göta kanal finns redan Sveriges mest besökta destination för cykelturism i omedelbar närhet.

I en rapport från Länsstyrelsen i Västra Götaland³ beskrivs nuläget och förbättringsmöjligheter för en besöksnäring i regionen som inte baseras på bilresor. I rapporten beskrivs även grovt möjligheterna att utveckla cykelinfrastrukturen i området.

Denna kartläggning bygger vidare på Länsstyrelsens rapport genom en fördjupad kartläggning av möjliga cykelrutter i regionen.

Rapporten ska ge förslag till cykelrutter i området, från Sjötorp till Läckö slott. Vidare ska den föreslå åtgärder för att förbättra rutternas kvalitet, säkerhet och attraktivitet, beskriva anslutningspunkter och göra grova kostnadsbedömningar för åtgärderna.

Syftet med rapporten är att skapa ett fördjupat underlag för det regionala arbetet med att utveckla cykelinfrastrukturen och cyklingen i regionen. Målgruppen är regionala och kommunala planerare, turist- och cyklistorganisationer och alla som är intresserade av att utveckla cyklingen i regionen.

Uppdragsgivaren är Biosfärkandidatområdet Vänerskärgården med Kinnekulle (kommunerna Götene, Lidköping och Mariestad).

Kartläggningen har genomförts av Michael Koucky, Koucky & Partners AB, under våren och sommaren 2008.

² Med cykelrutt menas i denna rapport en sammanhängande, skyltad sträcka lämpad för cykling. En cykelrutt kan bestå av bilfria cykelleder, men även lågtrafikerade vägar. Skillnaden mellan rutt och led är därmed att en cykelled är helt bilfri och en rutt kan kombinera både vägar och cykelleder.

³ Koucky M., Nykvist D., 2006: Hållbart resande för besöksnäringen i biosfärkandidatområdet Vänerskärgården med Kinnekulle. Länsstyrelsen Västra Götalands Län, Mariestad

Bakgrund

Fritidscyklning och cykelturism är aktiviteter som växer och som har stor tillväxtpotential i Sverige. Cykelturismens ekonomiska potential och vad som krävs för att förbättra för cykelturism i Sverige beskrivs bl.a. i en aktuell rapport från NUTEK⁴, som pekar på stora utvecklingsmöjligheter om det skapas attraktiv infrastruktur för cyklning som håller en hög kvalitetsnivå. I rapporten beskrivs även cykelturismens utveckling i Europa som bedöms få en allt större betydelse inom turistnäringen. Stora, attraktiva cykeldestinationer i Europa har redan idag runt 10 000 besökare per sommarvecka vilket kan jämföras med Sveriges största cykeldestination, Göta kanal, som uppskattas ha ca. 40 000 cyklande besökare per sommar. I NUTEK-rapporten bedöms att cykelturism i Sverige år 2007 hade en omsättning på endast 150-200 Mkr per år, men att det till 2025 finns en kraftig utvecklingspotential till ca. 1,5 miljarder kr per år om det skapas ett tillräckligt attraktivt utbud av infrastruktur och destinationer.

En god cykelinfrastruktur i området Vänerskärgården med Kinnekulle ökar möjligheterna för cykelturismens utveckling i regionen. Den ökar dessutom tillgängligheten till landskapet och till lokala besöksmål för lokalbefolkningen och besökare som inte vill använda bil eller som uppskattar en cykeltur. Detta stärker områdets attraktivitet i stort och kan bidra till att förena den turistiska och ekonomiska utvecklingen med målet av hållbar utveckling och att stärka den lokala, småskaliga ekonomin, vilket även är grundtanken med utvecklingen av ett biosfärområde.

Investeringar i cykelinfrastruktur är ofta lönsamma

Investeringar i infrastruktur som leder till ökad cyklning bedöms ofta vara samhällsekonomiskt lönsamma, även om endast finns få empiriska studier som har undersökt effekterna. Vinsterna med ökad cyklning fördelas på olika områden. Tydligast är hälsoeffekten: Hälsoeffekterna för ”nya” (nyblivna) cyklister bedöms ligga i spannet 2 600-8 300 kr per cyklist för 130 timmar cyklning per år, motsvarande mellan 20-60 kr per cyklad timme. Förutom hälsoeffekter tillkommer även minskad miljöbelastning och ökad regional attraktivitetskraft⁵.

I SKL:s handbok *Bilfria Leder på Landsbygd* rekommenderas som ett provisoriskt beräkningsunderlag ett värde på 30 kr/timme cyklning som samhällsekonomiskt värde, varav hälsoeffekten antas utgöra hälften.

Ett annat sätt att se på lönsamheten är vilka positiva effekter en utveckling av cykelinfrastrukturen har för attraktiviteten av området som boendeort och för besöksnäringen. Regional cykelinfrastruktur nyttjas i främst av lokalbefolkningen för både pendling och fritidsresor. Vanligtvis utgör de lokala nyttjarna 80-90% av användarna. Men även dessa bidrar ekonomiskt genom att t.ex. fika längs vägen, men särskilt genom att en större del av fritiden förläggs inom regionen. Den största delen av intäkterna från cykelturismen (t.ex. boende, mat, inträden m.m.) kommer från den mindre gruppen externa besökare. I *Bilfria Leder på Landsbygd* uppskattas att en lokal cyklist på utflykt i genomsnitt spenderar ca. 50 kr per resa på mat och dryck, mer långväga dagsbesökare ca. 130 kr och cykelturister som även kräver övernattning ca. 400-800 kr per dag.

⁴ Kågeson, P., 2007: Förutsättningar för cykelturism i Sverige, NUTEK

⁵ SKL, 2005: *Bilfria leder på landsbygd för arbetsresor, rekreation och turism*. Sveriges Kommuner och Landsting, Stockholm

Förutsättningar och potential för ökad fritidscyklning i området

Området Vänerskärsgården med Kinnekulle har goda förutsättningar för att kraftigt utveckla fritidscyklning genom förbättringar av infrastruktur och information. Följande faktorer talar för att det finns en stor potential för att utveckla cyklingen och cykelbaserad besöks- och fritidsnäring i området:

- Förhållandevis stort, eget befolkningsunderlag inom området (ca. 74 000 invånare i Götene, Mariestad och Lidköping)
- Ytterligare över 100 000 invånare inom närområdet (mätt som 50 km från Götene)
- Sveriges största cykeldestination, Göta kanal, finns i anslutning till området och lockar redan över 40 000 cyklande besökare årligen⁶. Det finns goda möjligheter att knyta an till denna befintliga attraktion och att utveckla utbudet för cyklister i regionen ytterligare. Vidare kan Göta kanal göras mer tillgängligt för lokalbefolkningen. En utveckling av cykelinfrastrukturen i regionen stärker även Göta kanal som destination.
- Goda kommunikationsmöjligheter med kollektivtrafik till och inom området. Kinnekullebanan kan användas som en ryggrad för transporter inom och till området och cykeltransport är redan idag tillåten. Möjligheten att transportera cykel på Kinnekullebanan öppnar för mycket attraktiva kombinationer där delar av resan görs med cykel, delar med tåg.
- Attraktiva besöksmål och höga natur- och kulturvärden och förhållandevis korta avstånd
- Goda möjligheter att kombinera cykling med andra aktiviteter

Se även Länsstyrelsen i Västra Götalands rapport⁷ för en mer detaljerad beskrivning av förutsättningarna och potentialen för utvecklingen av en besöksnäring som bygger på vandring och cykling. I rapporten beskrivs även tillgängligheten med kollektivtrafik till området mer detaljerat.

Cykling kan få ett kraftigt uppsving om en attraktiv och säker infrastruktur av hög kvalitet tillhandahålls. Detta visar bl.a. erfarenheter från Ulricehamns kommun som har byggt upp ett nät av ca. tio mil bilfria cykelleder på nedlagda banvallar som nyttjas flitigt av både lokalbefolkningen och besökare. Cykellederna i Ulricehamn är populära bland kommunens invånare och har stegvis utvecklats vidare för att förlänga nätet till bl.a. Borås, Falköping och Tranemo. På dessa leder tillkom dessutom nya, oväntade nyttjaregrupper som rullskridskoåkare och rörelsehindrade i rullstol och Permobil. I Ulricehamn erbjuds olika cykelpaket och cykeluthyrning och cykellederna har blivit en viktig faktor i landsbygdsutvecklingen i kommunen, inte minst i småorterna längs lederna. Se även Vägverkets rapport *Cykla på banvallar*⁸ för en detaljerad beskrivning av utvecklingen av cykelledsnätet i Ulricehamn.

⁶ Johan Storm, Sjötorps upplevelsecentrum mars 2008, muntl. uppgift

⁷ Koucky M., Nykvist D., 2006: Hållbart resande för besöksnäringen i biosfärkandidatområdet Vänerskärsgården med Kinnekulle. Länsstyrelsen Västra Götalands Län, Mariestad

⁸ Vägverket, 2004: *Cykla på banvallar. Utvecklingen av cykelinfrastruktur och cykelsatsningar i Ulricehamns kommun*, Vägverket publikation 2004:169



Bild 1: Cykelledsskyltning i Ulricehamn, Källa: Ulricehamns Turistbyrå

På grund av de goda förutsättningarna i regionen Vänerskärsgården med Kinnekulle bedöms att en förbättrad infrastruktur och marknadsföring kan leda till en kraftig ökning av fritidscyklning i regionen. Även vardagscyklning, t.ex. för arbetspendling, gynnas av de föreslagna förbättringar, men den största ökningen kan förväntas inom fritidscyklningen.

Metod

Kartläggningen bygger främst på kartstudier samt inventeringar på plats. Vägverkets nationella databaser med information om vägarnas skyltade hastighet och trafikflöden har använts som kompletterande informationskälla.

Vidare har ett antal intervjuer med personer som arbetar med cykelfrågor, cykelturism eller har god lokalkännedom genomförts:

- Eva Berdenius, Mariestad och Gullspång kommun, ansvarig för cykelplanering
- Tora Gustavsson, Lidköpings kommun, ansvarig för cykelplanering
- Bo Hermansson, Götene och Skara kommun, ansvarig för cykelplanering
- Birgitta Gärdefors, ekolog Götene kommun
- Marita Karlsson, Vägverket Mariestad, ansvarig för cykelleder längs statlig väg
- Johanna MacTaggart, koordinator Biosfärkandidatområdet
- Maria Thorell, Länsstyrelsen Västra Götaland, Mariestad
- Johan Storm, Sjötorps upplevelsecenter (bl.a. cykeluthyrare vid Göta kanal)
- Per Otto Ekman, boende på Torsö och aktiv i en grupp som vill förbättra cykelinfrastrukturen mellan Mariestad och Torsö.

För de föreslagna rutterna redovisas för varje delavsnitt detaljerad information som t.ex. skyltad hastighet och trafikmängden på sträckor i blandtrafik samt information om vägbeläggningen. Vidare föreslås åtgärder för förbättringar av rutten. För samtliga åtgärdsförslag görs grova kostnadsuppskattningar.

Kvalitets- och säkerhetskrav på cykelrutter

Förutom att landskapet skall vara attraktivt och att det finns intressanta besöksmål längs rutten, finns det en rad kvalitetskrav på hur en cykelrutt för fritidsresor skall se ut. Helst ska den vara helt bilfri för att möjliggöra säker och trygg cykling även för ovana cyklister och cykling med barn. Asfaltbeläggning är bäst eftersom det ger minst rullmotstånd och möjliggör att även cyklister som använder tävlingscyklar med smala däck samt rullskisko- och rullskidsåkare samt rullstolsburna besökare kan använda leden. Näst bäst är bilfria leder med en beläggning av stenmjöl som ger lågt rullmotstånd.

Det är dock inte i alla fall möjligt att skapa sammanhängande rutter av helt bilfria leder, även befintliga bilvägar måste utnyttjas. Bäst är små, lågtrafikerade vägar med låg hastighet, helst under 50 km/h, med god sikt och möjlighet till säker omkörning. Säkerheten kan ökas genom åtgärder vid kritiska punkter som backkrön med dålig sikt, t.ex. genom korta cykelleder förbi farliga passager eller sänkning av hastigheten. Ska grundprinciperna i den svenska Nollvisionens för trafiksäkerhet följas, så bör inte cykel- och biltrafik blandas på vägar där hastigheten överskrider 30 km/h. I högre farter ökar sannolikheten att en påkörning leder till en dödsolycka dramatiskt. Med den hastighetsrestriktionen är dock möjligheterna att utnyttja lågtrafikerade vägar som cykelrutt väldigt begränsade. Därför används i denna kartläggning grundkriterier som har tagits fram av Vägverket i Skåne för cykelvägvisning i blandtrafik i glesbygd. Kriterierna används även av Vägverket på Gotland:

- Vägen ska trafikeras av mindre än 500 fordon/dygn (årsdygnsmedel, ÅDM)
- Hastighetsbegränsningen får inte överskrida 70 km/h

Hur väl kriterierna uppfylls anges för samtliga vägavsnitt i blandtrafik. Helst ska hastigheten ligga under 50 km/h. I vissa fall måste kompromisser göras för att åstadkomma ett

sammanhängande nät, men dessa ska helst åtgärdas när ruttnätet utvecklas över tid. Observera att dessa kriterier är en kompromiss som inte uppfyller Nollvisionens krav.

Tabell 1: Grundkriterier för bedömning av cykelrutter i denna kartläggning

Vägartyp	Beläggning	Hastighetsbegränsning	Trafikflöde dygnsmedel	Bedömning
Helt bilfri led	Asfalt	-	-	Bäst, kan skyltas och marknadsföras även för cykling med barn, ska utmärkas som säker led, attraktiv även för andra nyttjargrupper
Helt bilfri led	Stenmjöl, fingerus	-	-	Bra, kan skyltas och marknadsföras även för cykling med barn, ska utmärkas som säker led,
Blandtrafikväg	Asfalt, grus	30 km/h	< 500 motorfordon/dygn	Bra, kan skyltas och marknadsföras även för cykling med barn, ska utmärkas som säker led om sikten är god
Blandtrafikväg	Asfalt, grus	50 km/h	< 500 motorfordon/dygn	OK, kan skyltas som cykelrutt
Blandtrafikväg	Asfalt, grus	70 km/h	< 500 motorfordon/dygn	OK, men helst endast korta sträckor och med god sikt. Kan skyltas som cykelrutt
Blandtrafikväg	Asfalt, grus	>70 km/h	-	Inte lämplig, ska inte skyltas som cykelrutt
Blandtrafikväg	Asfalt, grus	>30 km/h	> 500 motorfordon/dygn	Inte lämplig, ska inte skyltas som cykelrutt

Kostnadsschablon

Som underlag för en grov kostnadsuppskattning av föreslagna åtgärder används en schablon enligt nedan, utan markkostnad:

- Helt ny cykelled, asfalterad, bredvid större bilväg: 2 500 000 per km⁹
- Helt ny GC-väg på jungfrulig mark, 1 500 000 kr per km
- Utbyggnad på nedlagd banvall, 300 000 kr per km
- Utbyggnad på befintlig stig, inklusive asfalt, 300 000 kr per km
- Utbyggnad på befintlig stig, stenmjölsbeläggning, 250 000 kr per km
- Asfaltering av befintlig cykelväg, 50 000 kr per km
- Asfaltering av befintlig grusväg, 3-4 m bred, 100 000 kr per km
- Breddning av befintlig bilväg med två m för anläggande av cykelfält, 300 000 kr per km
- Hastighetsdämpande åtgärder i tätort, 100 000 kr per km
- Enbart omskyltning till lägre tillåten hastighet samt varningsskyltning, 10 000 kr per km
- Enklare rastplats 50 000 kr/st
- Rastplats med toaletter 150 000 kr/st
- Skyltning/vägvisning 5 000 kr per km

Kalkylvärdena är hämtade från flera källor och bygger på praktiska erfarenheter från cykelledsutbyggnad i Sverige¹⁰.

⁹ Uppskattning enligt Vägverkets "Fickfakta 2004 – Vägverket, vägar och trafik".

¹⁰ Källor:

Jan Ceder, Forshaga kommun, 2005, muntlig uppgift

Vägverket (2004), *Cykla på banvallar. Utvecklingen av cykelinfrastruktur och cykelsatsningar i Ulricehamns kommun*, Publikation 2004:169.

Vägverket Region Skåne (2004), *Cykelleder i Skåne – Inriktning*

Christer Johansson, Vägverket Region Väst, 2005, muntlig uppgift

Vägverket använder sig av en enkel modell baserad på invånarantal och avstånd för att bedöma om en bilfri cykelled mellan tätorter är samhällsekonomisk motiverad, främst för arbetspendling. Vägverket har genomfört en kartläggning i regionen som visar att de cykelleder som är motiverade enligt metoden i stor utsträckning är byggda, med undantag av ett visst utbyggnadsbehov genom mindre tätorter¹¹. Metoden tar dock inte hänsyn till rekreationsvärden eller fritidscyklning.

¹¹ Marita Karlsson, Vägverket Mariestad, maj 2008, muntlig uppgift

Framtidsbild för regionen

Bild 2 visar ett tänkbart framtida nät av cykelleder i regionen: En sammanhängande rutt från Gullspång över Mariestad till Lidköping och Läckö slott, totalt 13 mil (rött), Göta kanal (ca. 6 mil, blått), en sammanhängande slinga runt Kinnekulle på ca. 5 mil (lila) och en rutt från Mariestad till den helt bilfria ön Brommö (ca. 2 mil). Rutterna knyter an till befintliga eller framtida rutter till Skara, vidare till Skövde samt till Hornborgasjön och Falköping, se bild 3. Från Falköping finns möjligheter att fortsätta på den befintliga cykelleden till Ulricehamn och Svenljunga och i förlängningen till västkusten i Falkenberg eller Varberg. Även en förlängning från Lidköping till Vänersborg är tänkbar i framtiden.

Det finns goda förbindelser med kollektivtrafik för att nå rutterna och cykeltransport på tåg och buss är möjlig redan idag och kan marknadsföras aktivt för att locka besökare. Möjligheten att medta cykel på Kinnekulletåget kan utvecklas i takt med att cyklingen blir mer populär. Tåget gör det möjligt för besökare med cykel att nå området, men även att bara cykla ena vägen av en sträcka eller att avbryta en cykelutflykt och att ta tåget delar av vägen. Dessa möjligheter har stor betydelse för profileringen av regionen som cykeldestination. Viktiga knutpunkter för resenärer till regionen är Skövde, Falköping, Lidköping och Mariestad, men även Hällekis och Lyrestad.

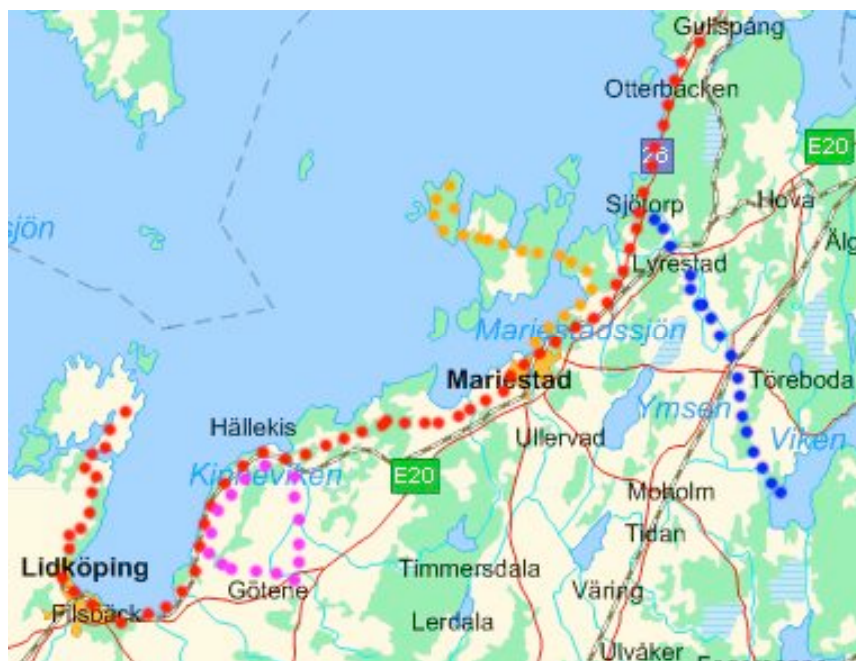


Bild 2: Tänkbara framtida cykelrutter i regionen Vänerskärgården med Kinnekulle

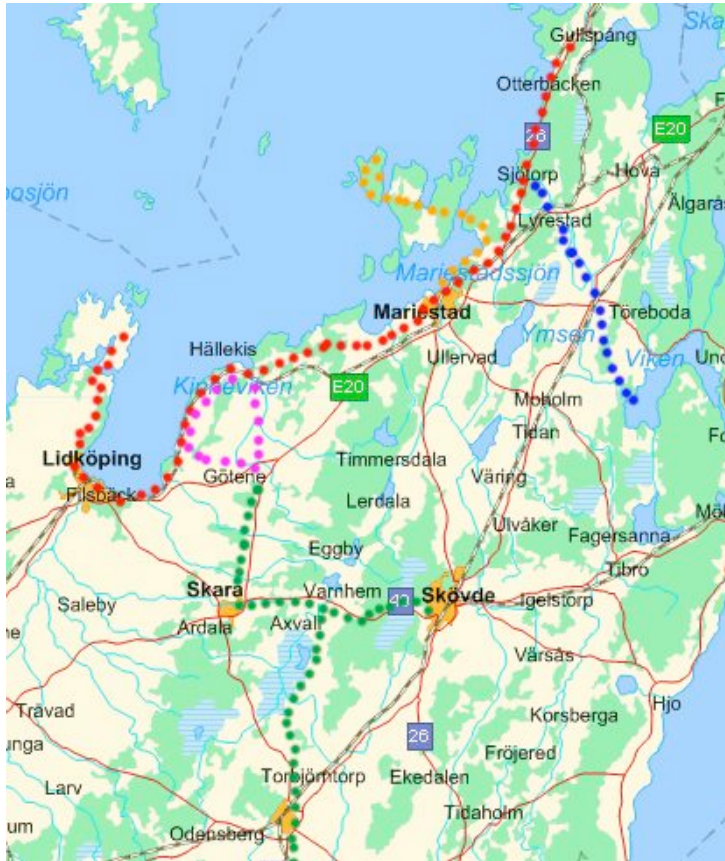


Bild 3: Tänkbara framtida cykelrutter i regionen Vänerskärgården med Kinnekulle med anknäytningar till Skara, Skövde, Hornborgasjön och Falköping. Från Falköping fortsätter cykelleden till Ulricehamn och Svenljunga och i förlängningen till Varberg respektive Falkenberg för att skapa en genomgående cykelrutt från västkusten till Vänern. Även en anknäytning till Vänersborg och Trollhättan är tänkbar i framtiden.

Nuläget och åtgärdsförslag

Här presenteras en kort sammanställning av inventeringsresultaten för de olika delsträckorna. Varje delsträcka presenteras mer detaljerat i ett separat kapitel. Observera att de uppskattade kostnaderna för åtgärder på de olika rutterna varierar kraftigt beroende på vilka lösningar som väljs och hur hög standard som önskas.

Gullspång – Mariestad – Lidköping – Läckö

Rutten på sammanlagt 13 mil följer Vänerens kust och har exceptionellt goda kollektivtrafikförbindelser eftersom den till stor del följer Kinnekullebanans sträckning.

Delavsnitt	Längd	Uppskattad kostnad	Kommentar
Gullspång-Sjötorp	17 km	-	Utanför inventeringen, i stort sett klart eller beslutat
Sjötorp – Mariestad	21 km	6,6-18,1 Mkr	
Mariestad – Hällekis	31 km	0,3-0,4 Mkr	
Hällekis – Lidköping	31 km	0,4-1,3 Mkr	
Lidköping – Läckö slott	29 km	1,8-24,9 Mkr	
Totalt:	129 km	9,1 – 44,7 Mkr	

Kinnekulle runt

Slingan på sammanlagt 5 mil rundar Kinnekulle och bjuder på en idealisk dagstur med många attraktiva besöksmål.

Delavsnitt	Längd	Uppskattad kostnad	Kommentar
Hällekis-Källby	22 km	0,4-1,2 Mkr	Överlappar med rutten Mariestad - Lidköping
Källby – Götene	13 km	1,1-6,4 Mkr	Även arbetspendling
Götene – Hällekis	13 km	0,4-3,5 Mkr	Helt bilfritt
Totalt:	48 km	1,9 – 11,1 Mkr	

Mariestad - Brommö

Rutten från Mariestad till den helt bilfria ön Brommö är ca. 22 km lång och knyter ihop staden med populära besöks- och badområden. På Brommö tillkommer ytterligare ca. 10 km bilfri väg.

Delavsnitt	Längd	Uppskattad kostnad	Kommentar
Mariestad – brofäste	13 km	1,3 – 3,8 Mkr	Även arbetspendling
Brofäste – färjeläge Brommö	12 km	1,1-6,4 Mkr	
Totalt:	25 km	2,4 – 10,2 Mkr	

Lidköping – Hindens rev

Även en cykelrutt från Lidköping till badplatserna vid Hindens rev har kartlagts. Genom förbättrad skyltning kan till låg kostnad tydliga förbättringar åstadkommas.

Delavsnitt	Längd	Uppskattad kostnad	Kommentar
Lidköping – badplatsen vid Hindens naturreservat	18 km	0,1 – 0,2 Mkr	

Diskussion

Kartläggningen visar att det går att åstadkomma ett sammanhängande nät av cykelrutter som knyter an till Göta kanal. Vissa avsnitt kräver endast små investeringar och rimligen påbörjas utbyggnaden där snabba förbättringar kan åstadkommas med små medel.

Rutten mellan Mariestad och Lidköping kräver endast små investeringar i förhållande till ruttens längd (ca. 1-2 Mkr), likaså en cykelslinga runt Kinnekulle (1,5-10 Mkr). Redan med dessa insatser skapas ett långt, intressant och attraktivt nät av tänkbara cykelrutter som kan vara av stort värde för lokalbefolkningen.

Om regionen medvetet vill utvecklas som en cykeldestination som attraherar besökare utifrån, är en säker förbindelse till Göta kanal ett logiskt nästa steg. Sträckan kräver förhållandevis stora investeringar men kan profilera Mariestad som en given ingångsport för cykelresor längs Göta kanal och därmed locka fler besökare till staden. Förbindelsen kan därmed ses som en investering i utvecklingen av besöksnäringen i kommunen, samtidigt som den även tillför nytta för lokalbefolkningen. Även Lidköping kan dra nytta av ett befintligt dragplåster, Läckö slott, för att attrahera fler cyklister. En helt bilfri led fram till slottet skulle vara idealiskt, men även billigare lösningar kan locka fler cyklister till att utforska Kållandsö.

Det rekommenderas att en regional arbetsgrupp bestående av representanter för kommunerna, Vägverket och den lokala turistnäringen fortsätter arbetet med att konkretisera planerna för ett nät av sammanhängande cykelrutter i regionen. Det är också önskvärt att involvera kommunerna Skara, Skövde och Falköping. Ett samarbete över kommungränserna är avgörande för att åstadkomma ett regionalt nät som på sikt kan sätta biosfärområdet Vänerskärgården och Kinnekulle på kartan som en av Sveriges bästa cykelregioner.

Möjligheten att transportera cykel på tåg har stor betydelse för att attrahera besökare utifrån. Det är redan idag möjligt att ta med sig cykel på Kinnekulletåget men denna möjlighet marknadsförs inte och tågen är inte särskild väl förberedda för cykeltransport. Här finns det potential för förbättringar, t.ex. genom ett samarbete med tågoperatören eller krav vid nästa upphandling av trafik på sträckan.

Själva rutterna är grunden för att öka cyklingen i regionen, men effekten kan förstärkas påtagligt genom en genomtänkt och samordnad marknadsförings- och kommunikationssatsningar, riktade mot både lokalbefolkningen och besökare utifrån. Förutom informationsmaterial och evenemang för att skapa uppmärksamhet för rutterna är även en tydlig och genomtänkt skyltning och attraktiva ”ingångar” viktiga verktyg för att locka fler att cykla.

Nedan beskrivs och diskuteras varje avsnitt mer detaljerat.

Mariestad – Sjötorp

Sträckan Mariestad-Sjötorp är ca. 19 km lång och en viktig länk för att knyta ihop cykelleden längs Göta kanal med Mariestad. Sjötorp är utgångs- eller slutpunkten för de flesta besökare som cyklar längs Göta kanal. Idag är ca. 11 km av sträckan bilfri eller uppfyller kraven för cykelrutter i blandtrafik som används i denna kartläggning. De resterande 10 km utgörs av väg 26 (markerat som 64 på kartan nedan), en väg som är olämplig som att cykla på.

Befolkningsunderlaget i Sjötorp och avståndet till Mariestad motiverar inte anläggning av en separat cykelled enligt Vägverkets bedömningsmodell. Modellen tar dock inte hänsyn till fritids- och turistisk cykling.

Sammanfattning av delsträckan, från Mariestad till Sjötorp

Avsnitt	Kod	Längd	Åtgärdsbehov	Uppskattad kostnad (kr)
Mariestad-Snuggen & Snuggen – Snapen	MS1 & X1	4 km	Bättre skyltning från centrum	-
Snuggen – korsning jvg/Bergaväg (väg 2979)	MS2	3,5 km	-	-
Korsning jvg/Bergaväg – Berga – Hassle	MS3	3,5 km	skyltning	18 000
Hassle-Hassle kyrka	MS4	0,3 km	Förbättra beläggningen	50 000
Hassle-Sjötorp	MS5	9 km	Nyanläggning respektive småvägar	18 Mkr vid separat led 6,5 Mkr om befintliga leder kan användas, ersättning till markägare?
Hela sträckan		21 km		6,6-18,1 Mkr
Alternativ sträckning till Lyrestad, se även kapitlet Mariesta-Lyrestad	MS1 - MS4	11,5	Som ovan	68 000
	SL1	10 km	Delvis ny led, befintliga småvägar	8,5 Mkr
Hela sträckan		22 km		8,6 Mkr

Se även diskussionen som finns sist i kapitlet.



Bild 5 & 6: Delavsnitt MS1, Mariestad-Snuggen: Separat cykelbana, grov asfalt, Bild 5: blick mot Mariestad.
Bild 6: Korsning mot Snäpen, Framåt fortsätter leden till badplatsen Snäpen, till vänster mot Hasslerör

MS X1	Snuggen – Snäpen övre
Km	Ca. 2 km
Status 2008	Separat cykelbana, asfalt
Beskrivning:	Relativt grov asfalt. Leder till området Snuggen och badplats
Åtgärd	Tydligare skyltning från både centrum och stationen
Bedömd kostnad	
Besöksmål	
Övrigt	
Kommentarer	

MS 2	Snuggen – korsning järnväg/Bergaväg (väg 2979)
Km	Ca. 3,5 km
Status 2008	Separat cykelbana, stensmjöl/grus
Beskrivning:	Löper parallellt med järnvägen. Grus/stensmjöl, men kompakt och bra beläggning. OK även för racercyklar, men ej inlines eller rullskidor.
Åtgärd	- möjligen asfaltering
Bedömd kostnad	
Besöksmål	
Övrigt	
Kommentarer	



Bild 7 & 8: Delavsnitt MS2, Snuggen-väg 2979: Stensmjölbeld led bredvid järnvägsspåret

MS 3	Korsning järnväg/Bergaväg – Berga - Hassle
Km	Ca. 3,50 km
Status 2008	Blandtrafik, väg 2979, genom Hassle väg 2980 Väg 2979, hastighet: 70, flöde 160 (1995), Väg 2980, hastighet 50, flöde? Berga-Hassle, väg 2980, genom Hassle samhälle, hastighet 50, flöde ?, lågt
Beskrivning:	Liten, lågtrafikerad väg från järnvägs korsningen samt genom samhället Hassle.
Åtgärd	OK i ett första skede, bra sikt, låga trafikflöden På sikt möjligen hastighetsbegränsande åtgärder genom samhället Hassle. Skyltning Alternativt: Fortsatt cykelleden bredvid järnvägen fram till Hassle; kräver nyanläggning
Bedömd kostnad	18 000 kr
Besöksmål	
Övrigt	
Kommentarer	



Bild 9 & 10: Delavsnitt MS3. Bild 9: Avfart mot Hasslerör från väg 2979 till vänster, längre fram väg 26. Bild 10: Genomfart genom Hasslerör, vid utfart till väg 26. Mot Hassle kyrka finns en GC-väg med grov beläggning och ett kryss som tvingar cyklister att kliva av vid järnvägsövergången

MS 4	Hassle-Hassle kyrka
Km	Ca. 0,30 km
Status 2008	Separat GC
Beskrivning:	GC väg med grov grusbeläggning, med farthinder vid övergången över järnvägsspåret som tvingar cyklister att kliva av sin cykel.
Åtgärd	Asfaltbelägga, förbättra övergången över järnvägen för cyklister
Bedömd kostnad	0,05-0,1 Mkr
Besöksmål	
Övrigt	
Kommentarer	

Åtgärdsförslag & kostnader

Skyltningen från centrala Mariestad kan förbättras och förtydligas. Kostnad 15-20 000 kr

Möjliga uppgraderingar som kan ske är en asfaltbeläggning hela vägen till Hasslerör samt av gång- och cykelleden mellan Hassle och Hassle kyrka, ca. 4 km, till en kostnad av ca. 0,2 Mkr. Åtgärden skulle öka tillgängligheten för andra nyttjare som rullskridsko- och rullskidsåkare.

I ett senare skede är även en fortsättning av cykelleden parallellt med järnvägen hela vägen in till Hassle tänkbar som standardhöjning, en sträcka på ca. 2 km. Åtgärden är svårmotiverad om inte hela sträckningen till Sjötorp eller Lyrestad ska göras bilfri. Kostnad: Ca. 3 Mkr.

Hassle-Sjötorp

Sträckan mellan Hassle och Sjötorp uppfyller inte kraven för cykelrutt, hastigheten på väg 26 är 90 km/h och trafikflödet är högt. Sträckan är idag inte attraktiv att cykla på, på grund av trafiken och bullret. I sträckans norra del finns möjlighet att använda befintliga småvägar mot Surö naturreservat för att ansluta till Sjötorp. I Sjötorps tätort är hastigheten begränsad till 50 km/h och vägen är bred, men en separat cykelled saknas.

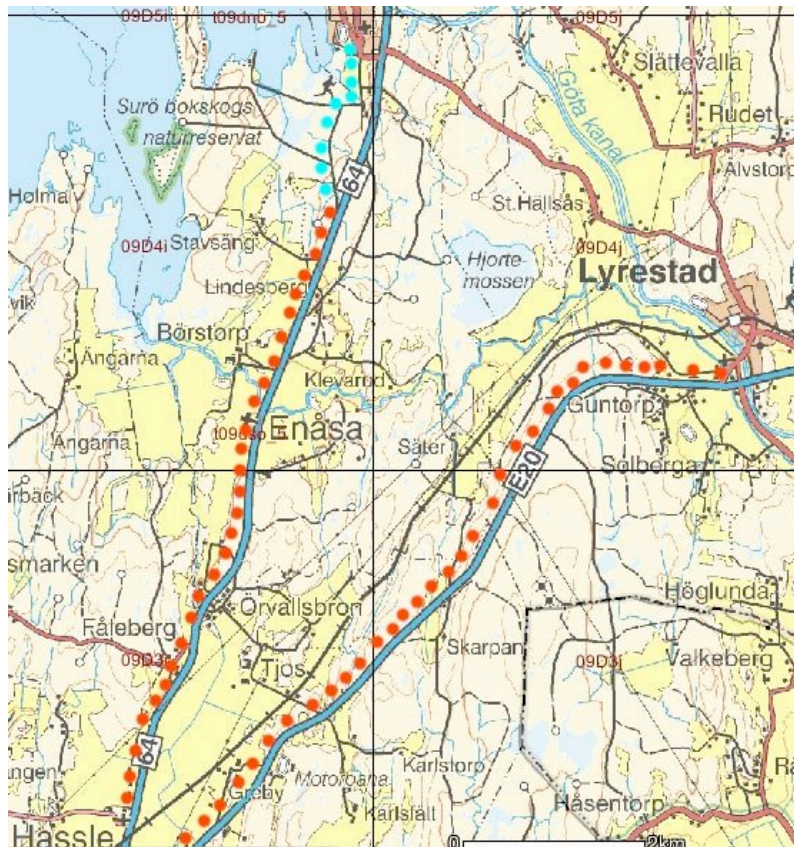


Bild 11: Cykelrutt från Hassle till Sjötorp. Grön: Bilfri led. Turkos: Blandtrafik, OK. Röd: Blandtrafik, åtgärd behövs

Delavsnitt:

MS 5	Hassle-Sjötorp
Km	Ca. 9 km
Status 2008	Blandtrafik, väg 26 90 km/h, trafikmängd: hög! Från avfart Sjötorp till Göta kanal: Väg 2988, Blandtrafik, tätortsgata, 50 km/h, trafikmängd?
Beskrivning:	Högtrafikerad väg, mycket tung trafik, hög fart, relativt liten vägren OLÄMPLIG FÖR CYKLING

Förslag A: Gen och bilfri cykelled parallellt med väg 26

Om väg 26 inte ska korsas och inga befintliga vägar på Börstorps gods ska användas så krävs 7 km nyanlagd cykelled parallellt med väg 26 (väster om vägen). Sträckningen i direkt anslutning till väg 26 gör cykelleden gen, men även bullrig och förhållandevis oattraktiv mer än som ren transportsträcka.

Utnyttjas befintliga grusvägar öster om väg 26 vid Isakstorp och Lindesberg kan behovet för nyanläggning minskas med ca. 1 500 m, men på bekostnad av att väg 26 måste korsas vid två tillfällen. Ur trafiksäkerhetsskäl förespråkas inte denna lösning (se även bild 15).

Genom tätorten i Sjötorp föreslås anläggning av en separat cykelbana respektive ett målat cykelfält om vägbredden tillåter detta.

Kostnader för åtgärden

Förslaget innebär 7 km nyanlagd cykelled parallellt med väg 26. Som schablonkostnad räknas 2,5 Mkr/km eftersom leden ligger bredvid en större bilväg som kan medföra högre kostnader. Totalkostnaden blir då 17,5 Mkr.

Kostnader för skyltning längs sträckan tillkommer, ca. 0,1 Mkr.

Totalt: ca. 18 Mkr

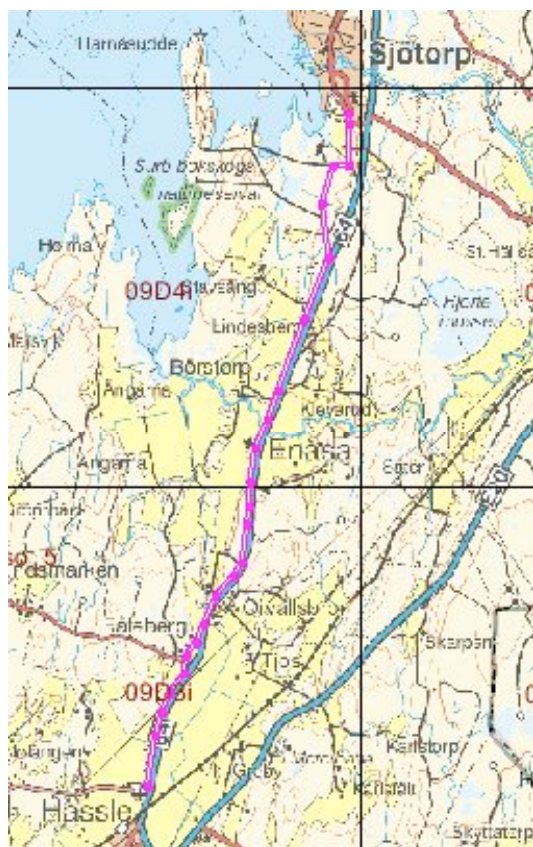


Bild 12: Förslag A till cykelrutt mellan Hassle och Sjötorp, mest i direkt anslutning till väg 26

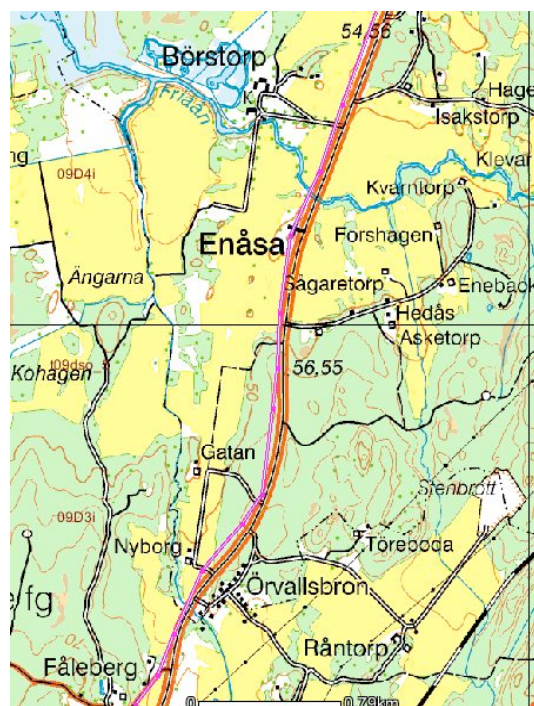


Bild 13& 14: Detaljkartor till förslag A till cykelrutt mellan Hassle och Sjötorp

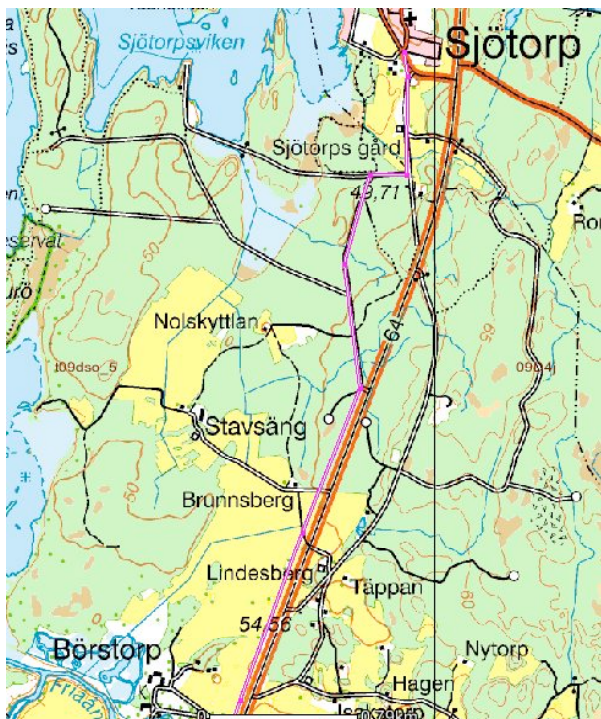


Bild 15: Detaljkarta till förslag A till cykelrutt mellan Hassle och Sjötorp

Förslag B: Utnyttja småvägar i området

En alternativ lösning som skapar en betydligt mer attraktiv och tyst men mindre gen väg är att kombinera viss nyanläggning med att använda befintliga småvägar och stigar, i stor utsträckning på Børstorp gods marker. Enligt uppgifter från Mariestads kommun har förhandlingar med tidigare markägare på Børstorp varit positiva, men nuvarande ägare är inte intresserad av en cykelbana på sina marker.

I en framtida förhandling rekommenderas att kostnaden för alternativen (en komplett nyanläggning längs väg 26 eller led till Lyrestad) vägs mot en eventuell ersättning som kan erbjudas markägaren för att vägarna genom Börstorp får användas.

Den alternativa sträckan från Hassle till Sjötorp är 13 km lång, 2 km längre än första alternativet, och utnyttjar befintliga vägar och stigar i största möjliga utsträckningar. Endast 1,3 km av denna sträcka går i omedelbar närhet av väg 26. Ruttförslaget kräver ca. 1,5 km komplett nyanläggning, anläggning av en mindre cykelbro, samt en uppgradering av ca. 2 km stig/grusväg.

Kostnader för åtgärden

- Nyanläggning parallellt med väg 26: 1,5 km, 3,75 Mkr
- Uppgradering av stigar och grusvägar, ca. 5 km à 0,3 Mkr: 1,5 Mkr
- Enkel cykelbro över en bäck samt viss nyanläggning av cykelled till och från bron: 1 Mkr
- Skyltning: 0,1 Mkr

Totalt: 6,35 Mkr. Observera att kostnadsuppskattningen är väldigt grov. Eventuell ersättning till markägaren tillkommer.



Bild 16: Förslag B till cykelrutt mellan Hassle och Sjötorp, befintliga småvägar används i så stor utsträckning som möjligt

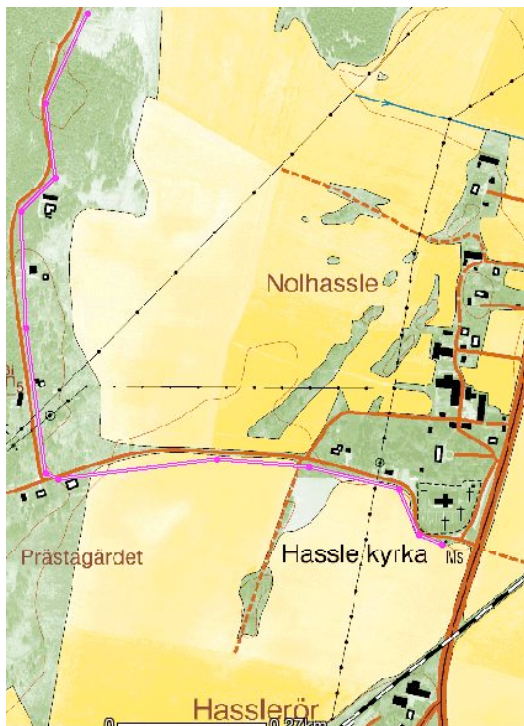


Bild 17& 18: Detaljkartor till förslag B till cykelrutt mellan Hassle och Sjötorp

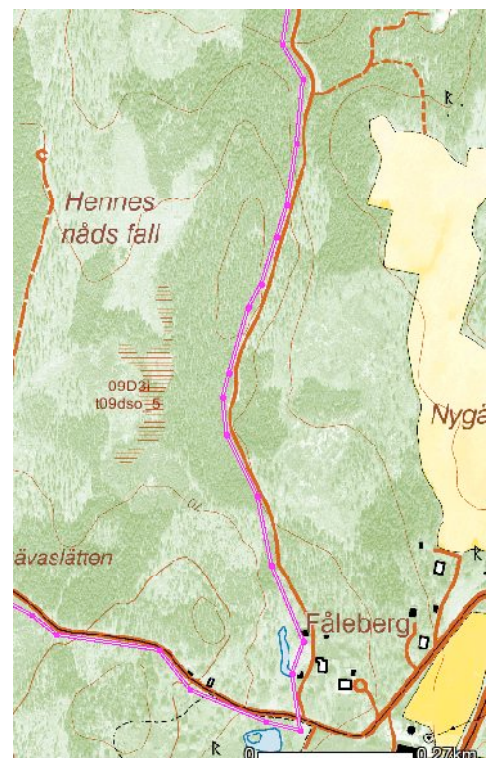
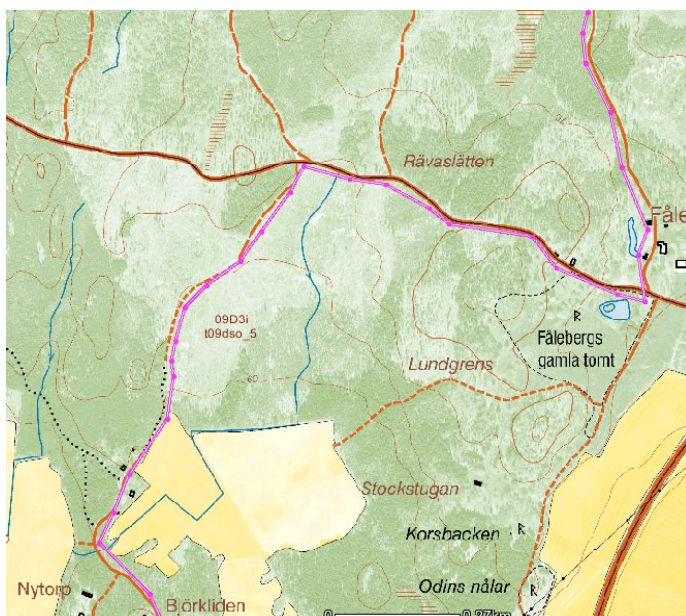


Bild 19& 20: Detaljkartor till förslag B till cykelrutt mellan Hassle och Sjötorp

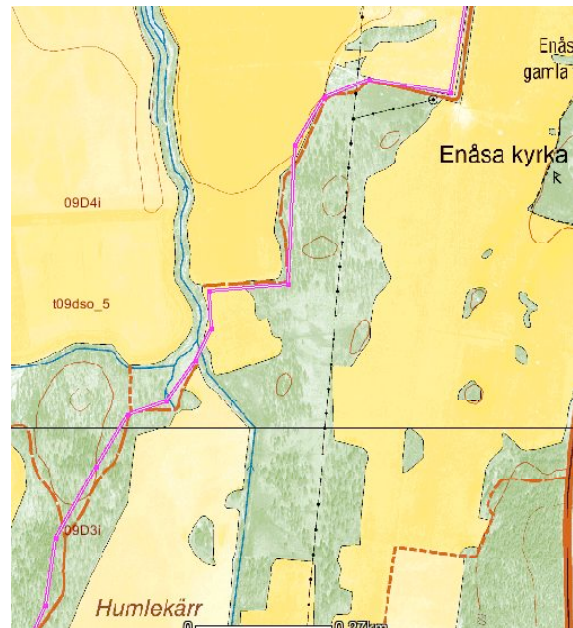
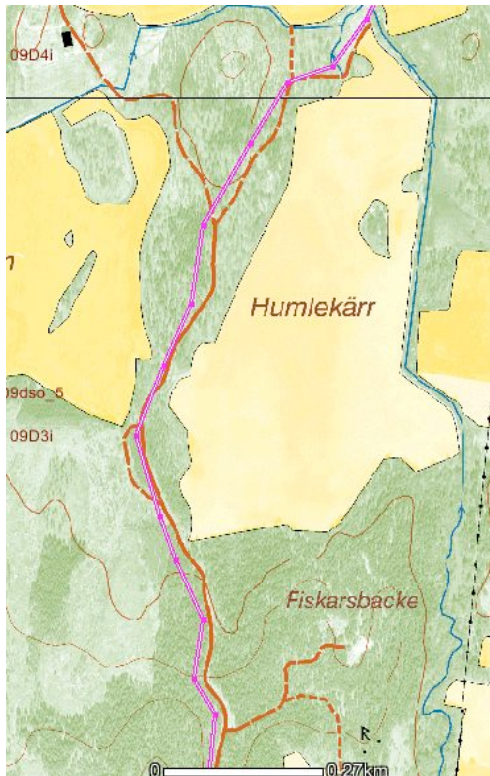


Bild 21& 22: Detaljkartor till förslag B till cykelrutt mellan Hassle och Sjötorp. Observera att en bro behöver anläggas för att korsa bäcken, se bild 22

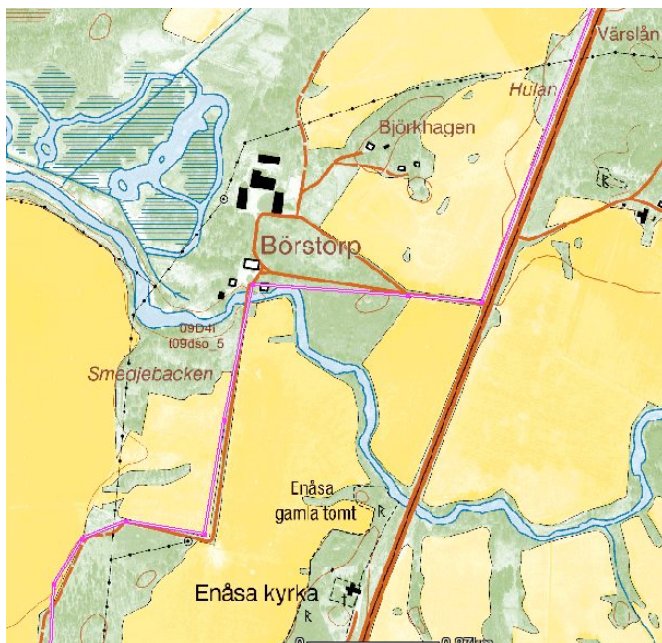


Bild 23: Detaljkartor till förslag B till cykelrutt mellan Hassle och Sjötorp. Ett alternativ för att undvika att ruten passerar själva gården är att anlägga en ny led fram till Enåsa kyrka och sedan en cykelled bredvid väg 26 norrut.

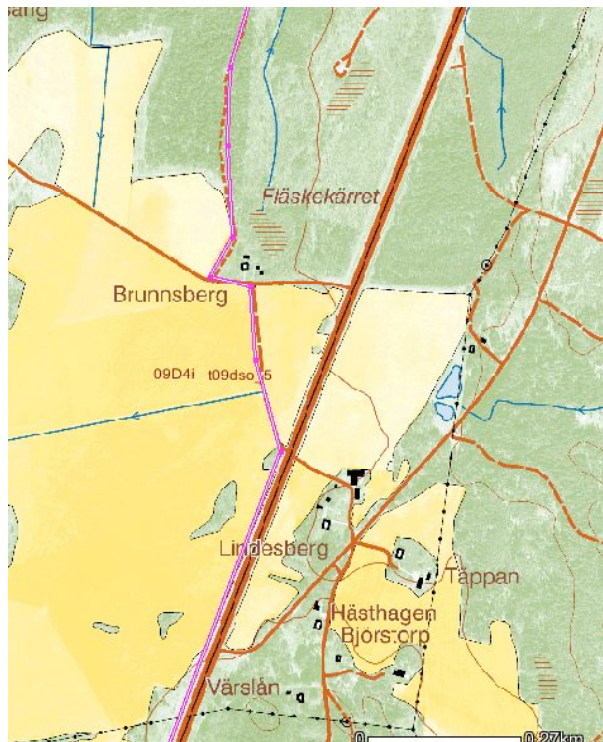


Bild 24: Detaljkartor till förslag B till cykelrutt mellan Hassle och Sjötorp. Från infarten till Björstorp norrut krävs en nyanlagd cykelled parallellt med väg 26, men endast 1,3 km, se även bild 23. Väljs alternativet från Enåsa kyrka förlängs behovet för nyanläggning med ca. 400,

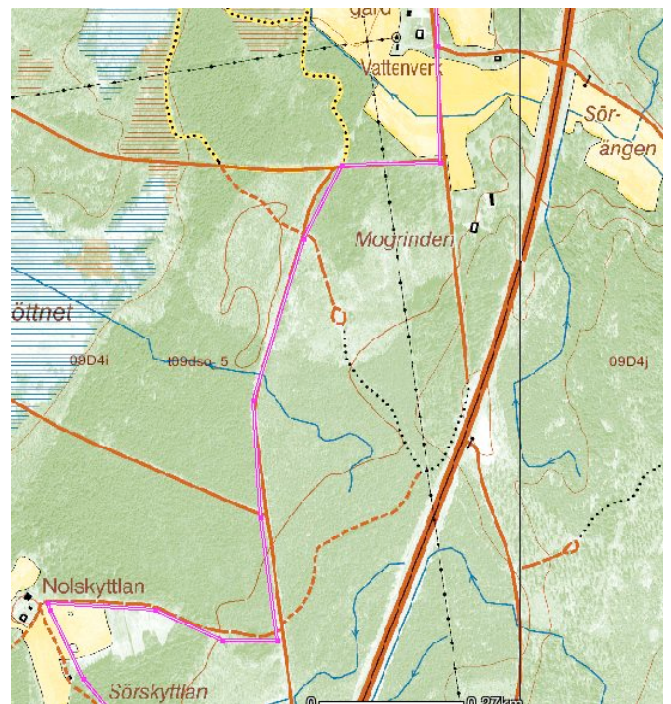
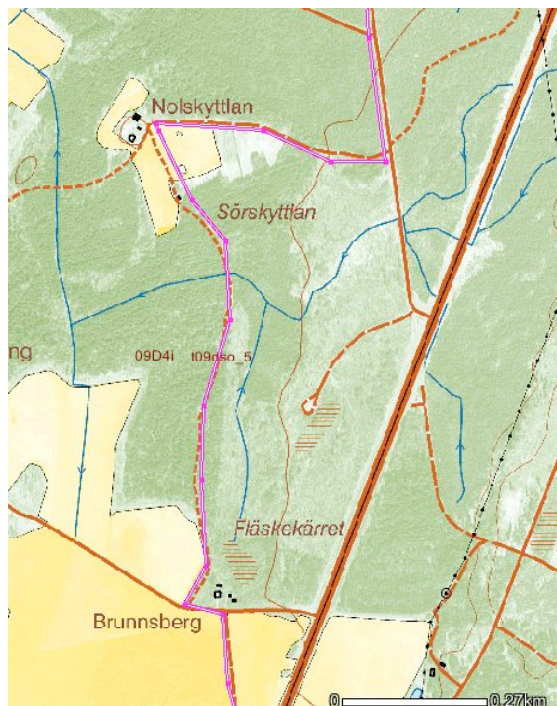


Bild 25& 26: Detaljkartor till förslag B till cykelrutt mellan Hassle och Sjötorp. Befintliga småvägar används



Bild 27: Detaljkarta till förslag B till cykelrutt mellan Hassle och Sjötorp. I Sjötorp kan det finnas behov för en ny cykelbana eller ett cykelfält genom samhället.

Diskussion

Om det är möjligt att hitta en förhandlingslösning med markägarna längs ruten i alternativ B så är denna att föredra. Ruten blir mindre gen och använder i större utsträckning småvägar med låga trafikflöden, men är å andra sidan betydligt tystare och attraktivare för besökare. Den stora kostnadsskillnaden mellan de två alternativen borde lämna visst utrymme för diskussioner om ersättning till markägarna. Ett alternativ är att knyta an till Göta kanal genom en cykelled från Hassle till Lyrestad (se avsnittet Mariestad-Lyrestad). Sjötorp är den naturliga och etablerade start-/slutpunkten för besök på Göta kanal vilket talar för en rutt till Sjötorp. Å andra sidan har Lyrestad tågförbindelse vilket ökar tillgängligheten och flexibiliteten för besökare. Sannolikt är det för regionen viktigare **att** det skapas en attraktiv och säker cykelförbindelse mellan Göta kanal och Mariestad än vilken exakt rutt som väljs.

Sjötorp-Lyrestad

Avsnittet är helt bilfritt och följer Göta kanal. Ingen åtgärd behövs.



Bild 28: Cykelrutt från Hassle till Sjötorp. Grön: Bilfri led. Turkos: Blandtrafik, OK. Röd: Blandtrafik, åtgärd behövs

Delavsnitt:

SL 1	Sjötorp - Lyrestad
Km	Ca. 7 km
Status 2008	Bilfri cykelled på kanalbanken av Göta kanal; stenmjöl
Beskrivning:	Komplett bilfri led på kanalbanken, populär cykelled med över 40 000 nyttjare per sommar. Förhållandevis smal (ca. 2m), grus.
Åtgärd	Möjligen bättre skyltning till leden inom Sjötorp
Bedömd kostnad	
Besöksmål	
Övrigt	
Kommentarer	

Sjötorp-Gullspång

Ej inventerat; uppgifter från Eva Berdenius, Mariestads kommun och Johan Storm, Sjötorp

Det finns idag en nästan genomgående cykelled mellan Sjötorp och Gullspång; ett avsnitt vid Galterydskärret till början av Otterbäcken är förberedd, men täcklagret saknas än (februari 2008).

Ingen ytterligare åtgärd behövs när leden är färdigställd, förutom ev. viss skyltning.

Delavsnitt:

SG1	Sjötorp – Moviken – öster om Spåsjön
Km	Ca. 8 km
Status 2008	Bilfri cykelled, grus
Beskrivning:	Bilfri led, passerar bostadsområdet Moviken samt Askeviksbadet;
Åtgärd	Möjligen: asfaltbeläggning för förbättrad komfort, hastighet och användbarhet för fler grupper.
Bedömd kostnad	
Besöksmål	
Övrigt	
Kommentarer	Utanför undersökningsområdet

SG2	öster om Spåsjön – början av Otterbäcken
Km	Ca. 2,5 km
Status 2008	Blandtrafik på väg 26; cykelled förberedd, underlagsarbetet är gjort men täcklagret saknas
Beskrivning:	
Åtgärd	Lägg täcklager; ev. asfaltbelägga
Bedömd kostnad	
Besöksmål	
Övrigt	
Kommentarer	Utanför undersökningsområdet

SG3	Otterbäcken
Km	Ca. 3 km
Status 2008	Blandtrafik genom samhället. En bilfri GC led genom samhället är planerat för 2008 OCH FINANSIERAT!
Beskrivning:	
Åtgärd	Nyanläggning; beslutat och finansierat för 2008.
Bedömd kostnad	
Besöksmål	
Övrigt	
Kommentarer	Utanför undersökningsområdet

SG4	Otterbäcken – Gullspång (från norra utkanten av Otterbäcken)
Km	Ca. 3,5 km
Status 2008	Separat GC led, asfalterat.
Beskrivning:	
Åtgärd	Inga.
Bedömd kostnad	
Besöksmål	
Övrigt	
Kommentarer	Utanför undersökningsområdet

Mariestad – Lyrestad

Ett alternativ till förbindelsen Mariestad - Sjötorp är en cykelrutt mellan Mariestad och Lyrestad. Idag är enda förbindelsen till Lyrestad väg E20 som inte är lämplig som cykelrutt. Sträckan mellan Hassle och Mariestad är identisk med den som beskrivs under avsnitt Mariestad-Sjötorp och beskrivs inte ytterligare här. Avståndet mellan Lyrestad och Mariestad är ca. 22 km.

Befolkningsunderlaget i Lyrestad och avståndet till Mariestad motiverar inte anläggning av en cykelled enligt Vägverket bedömningsmodell. Modellen tar dock inte hänsyn till fritids- och turistisk cykling.

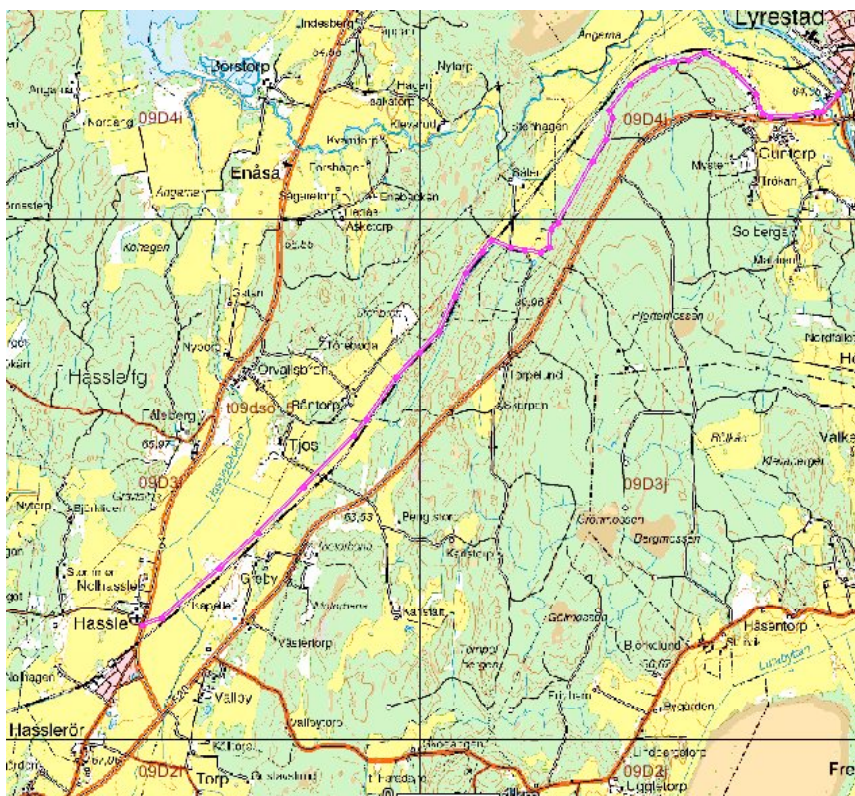


Bild 29: Tankbar cykelrutt från Hassle till Lyrestad, på småvägar och nyanlagd cykelled bredvid järnvägsspåret.

Sammanfattning av delsträckan, från Mariestad till Lyrestad

Avsnitt	Kod	Längd	Åtgärdsbehov	Uppskattad kostnad (kr)
Mariestad-Snuggen & Snuggen – Snapen	MS1 & X1	4 km	Bättre skyltning från centrum	-
Snuggen – korsning jvg/Bergaväg (väg 2979)	MS2	3,5 km	-	-
Korsning jvg/Bergaväg – Berga – Hassle	MS3	3,5 km	Skyltning	18 000
Hassle-Hassle kyrka	MS4	0,3 km	Förbättra beläggningen	50 000
Hassle-Lyrestad	HL1	10 km	Delvis ny led, befintliga småvägar	8,5 Mkr
Hela sträckan		22 km		8,6 Mkr

Se även diskussionen som finns sist i kapitlet.

Delavsnitt:

HL 1	Hassle - Lyrestad
Km	Ca. 10 km
Status 2008	Cykelförbindelse saknas
Beskrivning:	Idag finns ingen cykelförbindelse mellan Hassle och Lyrestad förutom att använda väg E20, vilken är olämplig för cykling
Åtgärd	Ny cykelförbindelse mellan Hassle och Lyrestad genom att utnyttja befintliga småvägar och stigar söder om Lyrestad och nyanläggning av en cykelled parallellt med järnvägen fram till Hassle kyrka. Sammanlagt krävs ca. 5 km nyanlagd väg till en schablonkostnad på 1,5 Mkr/km samt uppgradering av småvägar och stigar på 2,5 km.
Bedömd kostnad	Sammanlagd uppskattas kostnaden till ca. 8,5 Mkr.
Besöksmål	Lyrestad, Göta kanal
Övrigt	I Lyrestad finns anslutning till Kinnekullebanan
Kommentarer	

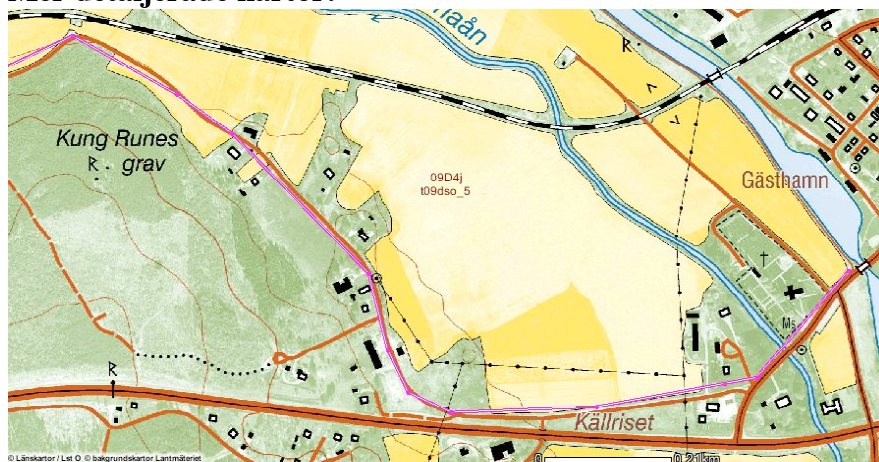
Mer detaljerade kartor:

Bild 30: Detaljkarta till avsnitt HL1, från Lyrestad till Hassle, på småvägar och nyanlagd cykelled bredvid järnvägsspåret. Lyrestad och Göta kanal syns på höger sida av bilden.



Bild 31: Detaljkarta till avsnitt HL1, från Lyrestad till Hassle, på småvägar och nyanlagd cykelled bredvid järnvägsspåret.

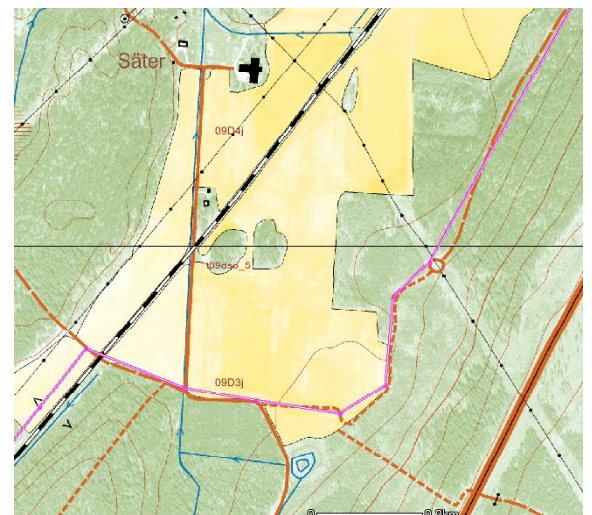
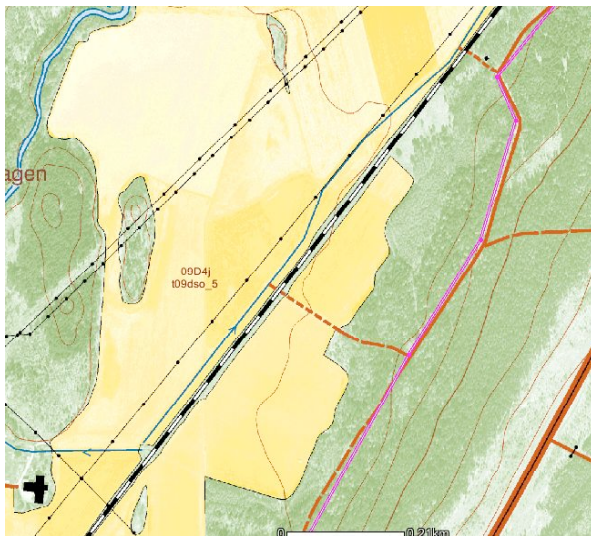


Bild 32& 33: Detaljkartor till avsnitt HL1, från Lyrestad till Hassle, på småvägar och nyanlagd cykelled bredvid järnvägsspåret.

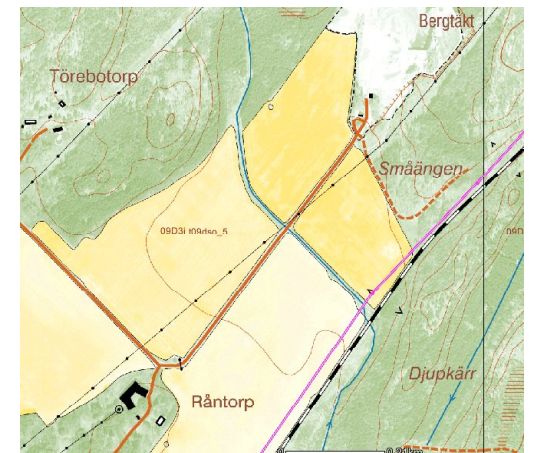
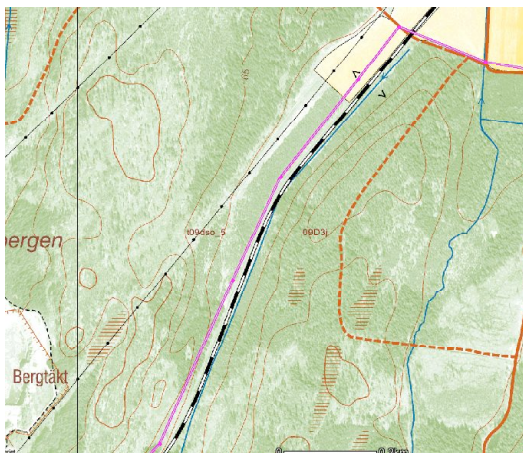


Bild 34& 35: Detaljkartor till avsnitt HL1, från Lyrestad till Hassle, på småvägar och nyanlagd cykelled bredvid järnvägsspåret.

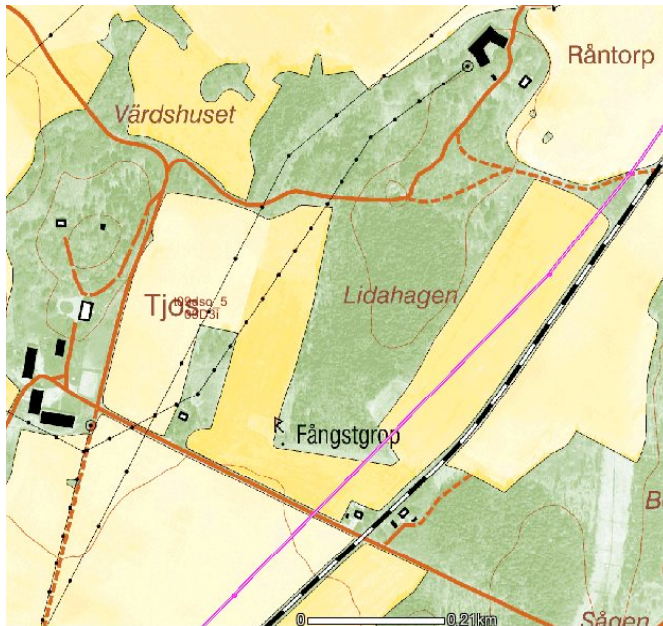


Bild 36: Detaljkarta till avsnitt HL1, från Lyrestad till Hassle, på småvägar och nyanlagd cykelled bredvid järnvägsspåret. Vid Småängen finns som alternativ till nyanläggning en grusväg förbi gården Råntorp som ev. kan användas. Detta minskar behovet av nyanläggning med 500-1000 m beroende på vald sträckning, men ger en mindre gen rutt och innebär att leden går genom gårdar vilket kan leda till acceptansproblem.

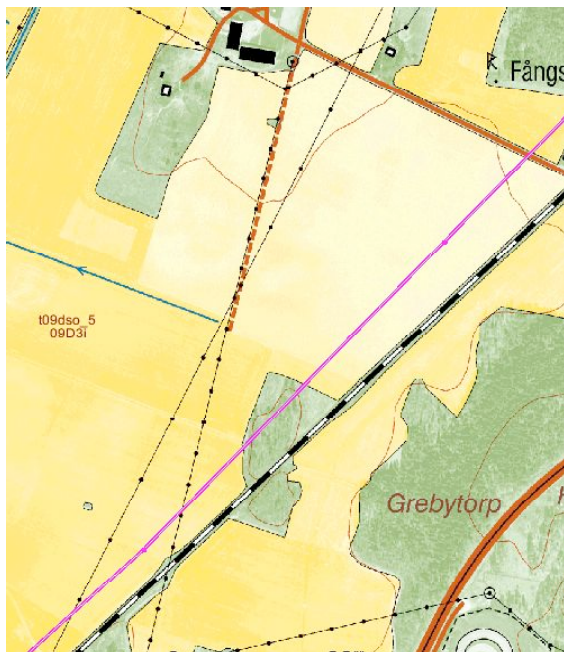


Bild 37: Detaljkarta till avsnitt HL1, från Lyrestad till Hassle, på småvägar och nyanlagd cykelled bredvid järnvägsspåret. En alternativ sträckning till att lägga leden intill järnvägen är att använda småvägarna genom Råntorp och Tjos, se även bild 36. Söder om Tjos skulle det dock så fall kräva nyanläggning genom åkern (längs ledningsgatan) vilket kan vara problematiskt.

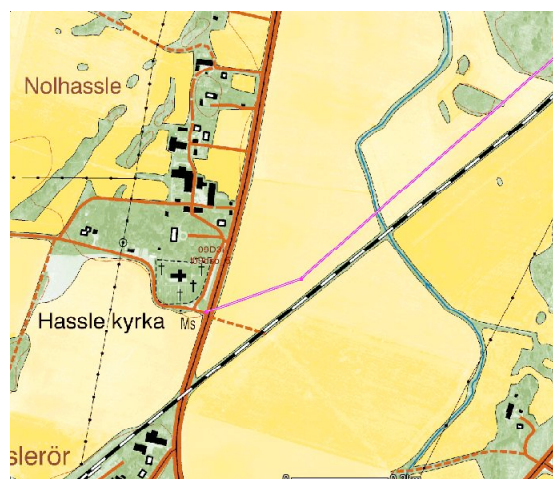
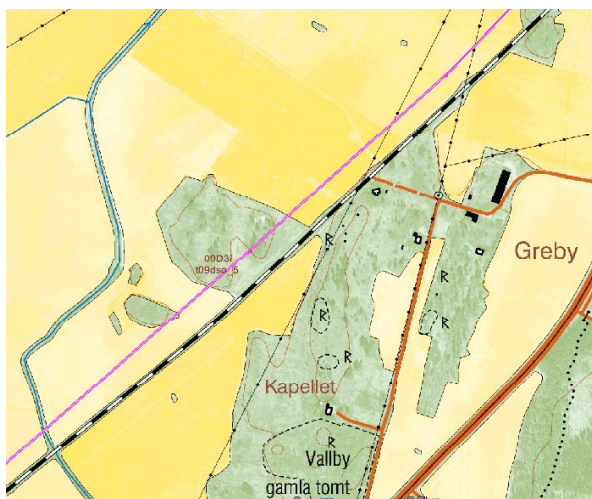


Bild 38& 39: Detaljkartor till avsnitt HL1, från Lyrestad till Hassle, på småvägar och nyanlagd cykelled bredvid järnvägsspåret. Anknytning till GC-leden mellan Hasslerör och Hassle kyrka, korta biten från kyrkområdet på befintlig stig. Det krävs att bilväg 26 korsas vid Hassle kyrka, här är en hastighetssänkning och en bra övergångslösning viktig. Ett alternativ är att korsa väg 26 direkt i anslutning till korsningen med järnvägsspåret (norr om korsningspunkten) och anlägga en cykelbana parallellt med järnvägsspåret direkt från den punkten. Fördelen med denna lösning är att det blir en korsningspunkt med väg 26 för både tåg och cykel och hastighetssänkande åtgärder krävs bara på en punkt. Vidare är bilarnas hastighet redan reducerad vid korsningen med järnvägen, men det skulle krävas ytterligare åtgärder för att uppmärksamma bilister på att även cyklister korsar vägbanan.

Diskussion

Både Mariestad-Sjötorp och Mariestad - Lyrestad knyter ihop Göta kanal och Mariestad. Sjötorp är den naturliga och etablerade start-/slutpunkten för besök på Göta kanal vilket talar för en rutt till Sjötorp. Å andra sidan har Lyrestad tågförbindelse vilket ökar tillgängligheten och flexibiliteten för besökare. Vidare kan det vara enklare och billigare att anlägga cykelled i anslutningen till järnvägen än bredvid väg 26 och dessutom störs inte cykelleden i samma utsträckning av vägen.

Sannolikt är det för regionen viktigare **att** det skapas en attraktiv och säker cykelförbindelse mellan Göta kanal och Mariestad än vilken exakt rutt som väljs.

Mariestad – Torsö – Brommö

Sträckan mellan Mariestad och bron till Torsö är ca. 12 km, hela vägen fram till Brommöfärjan 23 km. Första delen av sträckan, fram till Säby är bilfritt, därefter kan leden idag inte rekommenderas för cykling. Ön Brommö är helt bilfri, en runda runt ön är ca. 12 km.

Torsö och Brommö är populära besöksmål på sommaren. På Torsö och på vägen Torsö - Mariestad finns även ett stort antal sommarstugor och campingbesökare.

Befolkningsunderlaget på Torsö och avståndet till Mariestad motiverar inte anläggning av en cykelled enligt Vägverket bedömningsmodell. Modellen tar dock inte hänsyn till fritids- och turistisk cykling eller att antalet människor under sommarhalvåret ökar kraftigt på grund av campingverksamhet och fritidshus.

Kartläggningen visar att det är möjligt att till förhållandevis låg kostnad anlägga en säker och i stort helt bilfri cykelförbindelse mellan Mariestad och brofästet. Om markägarna tillåter att befintliga stigar och småvägar används uppskattas kostnaden för en sammanhängande led ligga mellan 1,3-4,2 Mkr, beroende på vald utbyggnadsstandard. På Torsö-sidan kan bredden på den befintliga vägen utnyttjas för att skapa ett separat cykelfält till låg kostnad, möjligen med viss breddning av vägen.

Sammanfattning av delsträckan, från Mariestad till Brommö

Avsnitt	Kod	Längd	Åtgärdsbehov	Uppskattad kostnad (kr)
Mariestad centrum - korsning jvg/Bergaväg (väg 2974)	MT1	5,5 km	Ev. förbättrad skyltning	
Korsning jvg/Bergaväg (väg 2974) till Hassle-Säby	MT2	0,9 km	Cykelfält eller separat cykelled	60-300 000
Hassle-Säby – avfart mot Tällberg	MT3	0,7 km	Delvis ny led	300-800 000
Avfart mot Tällberg – förbi Fiskartorpet	MT4	1,1 km	Uppgradering, kort nyanläggning	50-150 000
Förbi Fiskartorpet mot Karlsvik	MT5	1,0 km	Olika alternativ	320-800 000
Karlsvik - Mörteviken	MT6	1,0 km	Uppgradering av stigar	160 000
Mörteviken – Hästhagen naturreservat	MT7	1,0 km	Olika alternativ	220-1 100 000
Hästhagen naturreservat - Sundsören	MT8	1,1 km	Olika alternativ	125-490 000
Delsträckan till brofästet, sammanlagt		12-14 km		1,3-3,8 Mkr
Bron	MT9	1,2 km	Bron; hastighetssänkning? Måla cykelfält	0-50 000
Brofäste-Prosterud	MT10	1,5 km	Cykelfält	50-450 000
Prosterud – färjeläget till Brommö	MT11	9 km	Skyltning, ev. hastighetssänkning	40-100 000
Brommö	MT 12	-	Brommö, ingen åtgärd	-
Totalt till färjeläget		21-23 km		1,5-4,4 Mkr

Se även diskussionen som finns sist i kapitlet.

Mariestad – Sundet



Bild 40: Cykelrutt från Mariestad mot Torsö. Grön: Bilfri led. Turkos: Blandtrafik, OK. Röd: Blandtrafik, åtgärd behövs.

För sträckan mellan Mariestad och väg 2974 krävs inga direkta åtgärder för att uppfylla kriterierna för en lämplig cykelrutt som används i denna kartläggning. Rutten är bilfri från centrala Mariestad förbi Snuggen fram till väg 2979. Fram till Snuggen är leden asfaltbelagd, därefter belagd med grus/stenmjöl. Viss skyltning från centrum förekommer men den är otydlig och kan förbättras. Skyltningen på själva leden är tydlig. Se även kapitlet om delsträckan Mariestad – Sjötorp.

Delavsnitt

MT1	Mariestad centrum - korsning järnväg/Bergaväg (väg 2974) Se även kapitel om delsträckan Mariestad-Sjötorp för en mer detaljerad beskrivning
Km	Ca. 5,5 km
Status 2008	Separerat cykelbana, asfalt & stenmjöl
Beskrivning:	Delvis skyltad. Relativt grov asfalt, stenmjöl på sträckan bredvid järnvägen. Mest direkta vägen från centrum är Strandvägen där alla trafikslag förekommer
Åtgärd	Tydligare skyltning från både centrum och stationen I framtiden möjligen asfaltering av det idag stenmjölbelagda avsnittet för att göra sträckan mer tillgänglig även för andra nyttjare. Kostnaden för asfalteringen kan på sikt kompenseras av lägre underhållsbehov.
Bedömd kostnad	
Besöksmål	
Övrigt	
Kommentarer	

MT2	Korsning järnväg/Bergaväg (väg 2974) till Hassle-Säby
Km	Ca. 900 m
Status 2008	Blandtrafik, väg 2974,
Beskrivning:	90 km/h, >1500 ÅDM, OLÄMPLIG SOM CYKELLED
Åtgärd	Separat cykelled 200 m från järnvägsövergången till småvägen mot Hassle-Säby, därefter kan befintliga småvägar användas Alternativt: Breddning av befintlig väg med 2 m, anläggning av cykelfält
Bedömd kostnad	200 m nyanläggning, ca. 0,3 Mkr 200 m breddning & cykelfält: ca. 60 000 kr
Besöksmål	
Övrigt	
Kommentarer	Kräver sannolikt godkännande av markägare

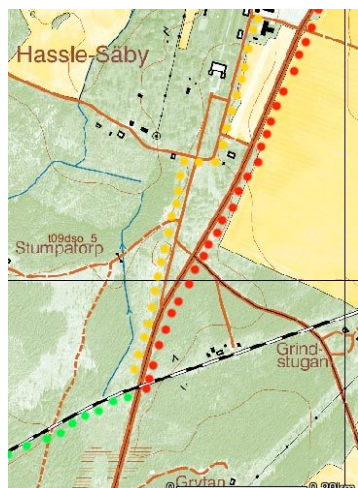


Bild 41: Detaljmapa till avsnittet MT2 på sträckan Mariestad-Brommö. Grön: Bilfri led. Turkos: Blandtrafik, OK. Röd: Blandtrafik, åtgärd behövs. Orange: Föreslagen sträckning

MT 3	Hassle-Säby – avfart mot Tällberg
Km	Ca. 700 m
Status 2008	Blandtrafik, väg 2974,
Beskrivning:	90 km/h, >1500 ÅDM, OLÄMPLIG SOM CYKELLED
Åtgärd	Befintlig gårdsväg kan användas till vändpunkt, därefter nyanläggning av enkel GC-led parallellt med befintligt dike, 550 m.
Bedömd kostnad	550 m nyanläggning, beroende på önskad standard: Hög standard, 1,5 Mkr/km: ca. 0,8 Mkr Enkel standard, 0,5 Mkr/km: ca. ca. 0,3 Mkr
Besöksmål	
Övrigt	
Kommentarer	Kräver godkännande av markägare

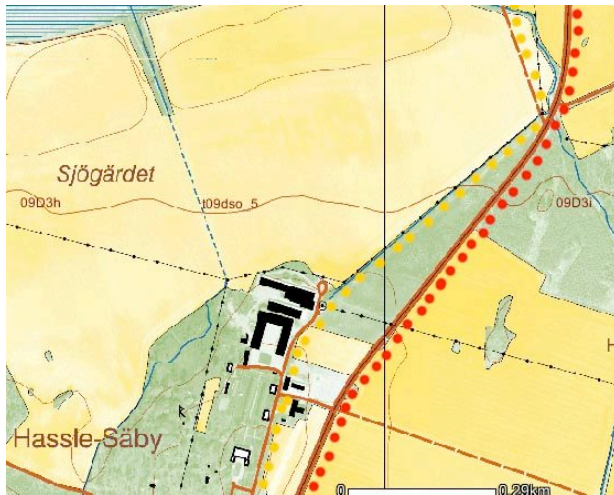


Bild 42: Detaljkarta till avsnittet MT3 på sträckan Mariestad-Brommö. Grön: Bilfri led. Turkos: Blandtrafik, OK. Röd: Blandtrafik, åtgärd behövs. Orange: Föreslagen sträckning

MT 4	Avfart mot Tällberg – förbi Fiskartorpet
Km	Ca. 1 100 m
Status 2008	Blandtrafik, väg 2974,
Beskrivning:	90 km/h, >1500 ÅDM, OLÄMPLIG SOM CYKELLED
Åtgärd	Befintlig grusväg kan användas, ev. viss uppgradering av beläggningen med stenmjöl Sista avsnittet – för att skapa en genare förbindelse krävs ca. 100 m nyanläggning.
Bedömd kostnad	Om nyanläggning görs, enkel standard (0,5 Mkr/km): 50 000 kr Viss förbättring av beläggningen: 100 000 kr/km, 100 000 kr
Besöksmål	
Övrigt	
Kommentarer	Kräver godkännande av markägare



Bild 43: Detaljkarta till avsnittet MT4 på sträckan Mariestad-Brommö. Grön: Bilfri led. Turkos: Blandtrafik, OK. Röd: Blandtrafik, åtgärd behövs. Orange: Föreslagen sträckning

MT 5	Förbi Fiskartorpet mot Karlsvik
Km	Ca. 1 000 m
Status 2008	Blandtrafik, väg 2974,
Beskrivning:	90 km/h, >1500 ÅDM, OLÄMPLIG SOM CYKELLED
Åtgärd	Ny cykelled bredvid väg 2974 respektive breddning av vägen och anläggning av cykelfält fram till avfarten mot Karlsviks holmar, 400 m. Därefter befintliga grusvägar och stigar längs kusten. Ca. 400 m stig behöver byggas ut, av de befintliga vägarna behöver ca. 1 100 m en förbättring av beläggningen).
Bedömd kostnad	Om helt separat, ny cykelled bredvid väg 2974: 400 m x 1,5 Mkr/km: 0,6 Mkr Om breddning & cykelfält: 400 m x 0,3Mkr/km: 120 000 kr Uppgradering av stigar till cykelled, stenmjöl 400 m: (0,25 Mkr/km): 100 000 kr Viss förbättring av beläggningen: 100 000 kr/km, 100 000 kr Ev. ytterligare kostnader för förbättring av beläggningen på grusvägarna.
Besöksmål	
Övrigt	
Kommentarer	Kräver godkännande av markägare

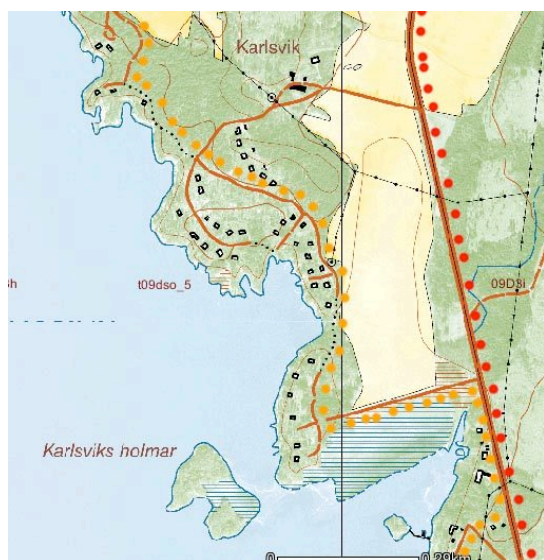


Bild 44: Detaljmapa till avsnittet MT5 på sträckan Mariestad-Brommö. Grön: Bilfri led. Turkos: Blandtrafik, OK. Röd: Blandtrafik, åtgärd behövs. Orange: Föreslagna sträckning

MT 6	Karlsvik - Mörteviken
Km	Ca. 1 000 m
Status 2008	Blandtrafik, väg 2974,
Beskrivning:	90 km/h, >1500 ÅDM, OLÄMPLIG SOM CYKELLED
Åtgärd	Befintliga stigar och grusvägar längs kusten används och uppgraderas. Ca 400 m stig byggs om till cykelled, 600 m grusväg uppgraderas
Bedömd kostnad	Uppgradering av stigar till cykelled, stenmjöl 400 m: (0,25 Mkr/km): 100 000 kr Viss förbättring av beläggningen: 100 000 kr/km, 60 000 kr Ev. ytterligare kostnader för förbättring av beläggningen på grusvägarna.
Besöksmål	
Övrigt	
Kommentarer	Kräver godkännande av markägare



Bild 45: Detalj karta till avsnittet MT6 på sträckan Mariestad-Brommö. Grön: Bilfri led. Turkos: Blandtrafik, OK. Röd: Blandtrafik, åtgärd behövs. Orange: Föreslagen sträckning

MT 7	Mörteviken – Hästhagen naturreservat
Km	Ca. 1 000 m
Status 2008	Blandtrafik, väg 2974,
Beskrivning:	90 km/h, >1500 ÅDM, OLÄMPLIG SOM CYKELLED
Åtgärd	Befintliga stigar och grusvägar längs kusten används och uppgraderas. Ca 400 m grusväg uppgraderas om det behövs. Parallellt med väg 2974 anläggs ny cykelled (700m), alternativt breddas vägen och separat cykelfält anläggs
Bedömd kostnad	Uppgradering av grusvägar 400 m: 0-40 000 kr Separat cykelled bredvid väg 2975, 1,5 Mkr/km: 1,05 Mkr Alternativt: Breddning av vägen & cykelfält, 0,3 Mkr/km: 210 000 kr
Besöksmål	
Övrigt	
Kommentarer	Kräver godkännande av markägare

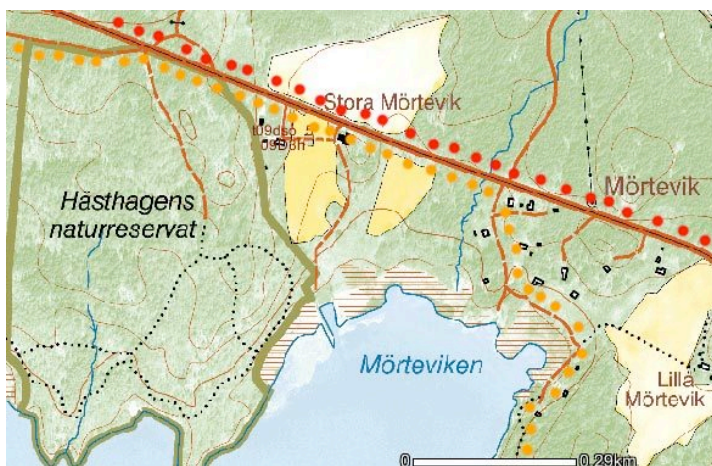


Bild 46: Detalj karta till avsnittet MT7 på sträckan Mariestad-Brommö. Grön: Bilfri led. Turkos: Blandtrafik, OK. Röd: Blandtrafik, åtgärd behövs. Orange: Föreslagen sträckning

MT 8	Hästhagens naturreservat - Sundsören
Km	Ca. 1 100 m
Status 2008	Blandtrafik, väg 2974,
Beskrivning:	90 km/h, >1500 ÅDM, OLÄMPLIG SOM CYKELLED
Åtgärd	Befintliga grusvägar på utkanten av naturreservatet används och uppgraderas. En kort ny förbindelse (90 m) anläggs mellan vägen och grusvägen vid reservatskanten och grusvägen strax söderut. Därefter används befintlig småväg fram till väg 2974. Nyanläggning av separat cykelled eller breddning av vägen med cykelfält fram till brofästet, 250 m
Bedömd kostnad	Uppgradering av grusvägar 600 m: 0-60 000 kr beroende på önskad standard Ny cykelled i skogen, enkel standard, 90 m, 50 000 kr Ny separat cykelled parallell vägen, 250 m: 0,38 Mkr Alternativt: Breddning av vägen & cykelfält, 0,3 Mkr/km: 75 000 kr
Besöksmål	Camping och sommarstugsområde samt restaurang vid Sundsören
Övrigt	
Kommentarer	Kräver godkännande av markägare och möjligen Länsstyrelsen (naturreservat)



Bild 47: Detalkarta till avsnittet MT8 på sträckan Mariestad-Brommø. Grön: Bilfri led. Turkos: Blandtrafik, OK. Röd: Blandtrafik, åtgärd behövs. Orange: Föreslagen sträckning



Bild 48: Blick över vägen till Torsöbron

Sammanfattning av delsträckan

Totalsträckan från Mariestad är 12-14 km beroende på vald sträckning. Förslagen kräver godkännande av markägarna och Länsstyrelsen där naturreservatet berörs. Beroende på vald utbyggnadsstandard och de praktiska möjligheterna på plats uppgår de sammanlagda kostnaderna för förslagen till 1,3 till 3,8 Mkr. Eventuell ersättning till markägaren tillkommer.

Sundet – Brommö

Torsö är ett populärt besöksmål med en betydligt högre andel invånare sommartid tack vare sommarstugor och camping. Ön Brommö nås genom en färjeförbindelse och är helt bilfri, vilket gör den idealisk för cykelutflykter med mindre barn. Sträckan mellan brofästet till färjeläget är ca. 10 km och utnyttjar befintliga vägar. Det finns bussförbindelse mellan Mariestad och färjeläget till Brommö och bussarna tillåter transport av cykel i mån av plats. Antalet avgångar per dag är dock begränsat under sommaren.



Bild 49: Cykelrutt från Mariestad mot Brommö. Grön: Bilfri led. Turkos: Blandtrafik, OK. Röd: Blandtrafik, åtgärd behövs

Delavsnitt:

MT 9	Bron
Km	Ca. 1 200 m
Status 2008	Blandtrafik, väg 2974,
Beskrivning:	70 km/h, >900 ÅDM, OLÄMPLIG SOM CYKELLEDD
Åtgärd	Möjligen hastighetssänkning och tydlig skyltning, målat cykelfält
Bedömd kostnad	Låg, 0-50 000
Besöksmål	
Övrigt	
Kommentarer	

MT 10	Brofäste-Prosterud
Km	Ca. 1 500 m
Status 2008	Blandtrafik, väg 2974,
Beskrivning:	70 km/h, >900 ÅDM, OLÄMPLIG SOM CYKELLED Vägen är förhållandevis bred fram till Nolby och möjligen kan ett separerat cykelfält skapas genom att dela av en del av vägen eller bredda den något. Avsmalning av körfältet och målat cykelspår är ett billigare men mindre trafiksäkert alternativ.
Åtgärd	1 500 m cykelfält
Bedömd kostnad	Beroende på vald kostnad och om vägen behöver breddas, 50 – 450 000 kr
Besöksmål	
Övrigt	
Kommentarer	

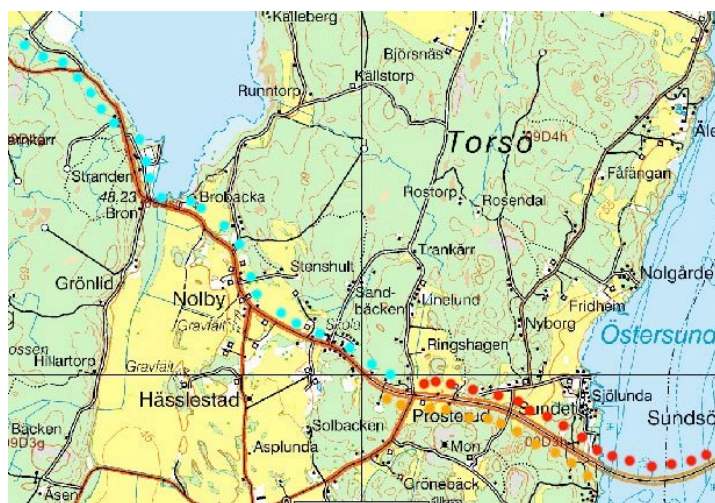


Bild 50: Detaljkarta till avsnittet MT10 på sträckan Mariestad-Brommö. Grön: Bilfri led. Turkos: Blandtrafik, OK. Röd: Blandtrafik, åtgärd behövs. Orange: Föreslagen sträckning

MT 11	Prosterud – färjeläget till Brommö
s	
Km	Ca. 9 000 m
Status 2008	Blandtrafik, väg 2974, småvägar förbi Fågelö
Beskrivning:	70 km/h, >500 ÅDM, på delavsnitt betydligt lägre. OK som cykelrutt.
Åtgärd	Så länge trafikarbetet är litet krävs inga direkta åtgärder. Det rekommenderas ändå att överväga att sänka den skyltade hastigheten till 50 km/h på hela sträckan, åtminstone sommartid då mest trafik och cykling kan förväntas. skyltning
Bedömd kostnad	40-100 000 kr
Besöksmål	
Övrigt	
Kommentarer	



Bild 51: Detaljkarta till avsnittet MT11 på sträckan Mariestad-Brommön. Grön: Bilfri led. Turkos: Blandtrafik, OK. Röd: Blandtrafik, åtgärd behövs. Orange: Föreslagen sträckning

MT 12	Brommön
Km	Slinga Brommön runt, ca. 12 km
Status 2008	Hela ön är helt bilfri
Beskrivning:	
Åtgärd	Ingen åtgärd
Bedömd kostnad	-
Besöksmål	Hela ön är ett attraktivt besöksmål för cykling och bad.
Övrigt	
Kommentarer	Avståndet från Mariestad (22 km) kan göra det för långt för att cykla med barn (särskilt om man har tänkt cykla fram och tillbaka), även om en säker förbindelse skulle erbjudas. En tänkbar åtgärd är att erbjuda bra bussförbindelser, hyrcyklar samt cykeltransport på buss.

Diskussion

Kartläggningen visar att det går att till förhållandevis låg kostnad (100-200 000 kr/km) skapa en attraktiv cykelrutt fram till Brommön. Inte minst förbättringar till brofästet vid Sundsören kan anses vara motiverade med hänsyn till att det i området finns fritidshus, campingplats och restaurang.

Mariestad – Hällekis

Sträckan Mariestad-Hällekis är ca. 30 km lång och knyter ihop Mariestad med Kinnekulle. Ett intressant besöksmål längs rutten är Årnäs borggruin samt kyrkan i Forshem. Det finns möjlighet att avkorta rutten genom att utnyttja Kinnekulletåget antingen i Lugnås, Österång eller Forshem.

Sammanfattning av delsträckan, från Mariestad till Hällekis

Avsnitt	Kod	Längd	Åtgärdsbehov	Uppskattad kostnad (kr)
Mariestad – Björsäter	MH1	9 km	Hastighetssänkning, varningsskyltning, skyltning cykelrutt	135 000
Mariestad– Lugnås – Björsäter	MH1 B	10 km	Alternativ till MH1 Skyltning, nybyggnation av 4 km cykelled,	6 Mkr
Björsäter – Årnäs – Österång	MH2	17 km	Skyltning cykelrutt	85 000
Österång – Hällekis	MH3	3,7 km	Skyltning cykelrutt	19 000
Hällekis tätort	MH4	1,6 km	Cykelfält eller separat cykelled	10-150 000
Hela sträckan		31 km		249-389 000/ Genom Lugnås: Ca. 6,2Mkr

Se även diskussionen som finns sist i kapitlet.

Delavsnitt

MH1	Mariestad - Björsäter
Km	Ca. 9 km
Status 2008	Blandtrafik, 70 km/h, förhållandevis lågt trafikerad, mätning saknas
Beskrivning:	Fin väg, dock delvis krokigt och med dålig sikt. Känns inte väldigt säkert.
Åtgärd	Hastighetssänkning till 50 km/h samt varningsskyltar som uppmärksammar för cyklister
Bedömd kostnad	Låg; omskyltning 10 000 kr/km, skyltning cykelled 5 000 kr/km, ca. 135 000 kr
Besöksmål	
Övrigt	
Kommentarer	På sikt kan en bilfri led till Lugnås vara ett säkrare alternativ, se MH1 B



Bild 51: Cykelrutt från Mariestad mot Hällekis. Grön: Bilfri led. Turkos: Blandtrafik, OK. Röd: Blandtrafik, åtgärd behövs. Orange: Föreslagen rutt. Bild 52: Infart till Mariestad, från Åsen

MH1 B	Mariestad – Lugnås – Björsäter Alternativ sträckning, orange markering på bild 51 & 52.
Km	Ca. 10 km
Status 2008	Idag saknas det en gen och säker cykelförbindelse till Lugnås. Bilvägen E20 är inte lämpad för cykling. En säker cykelförbindelse mellan Mariestad och Lugnås är på gränsen till motiverad enligt Vägverkets bedömningsmodell som bygger på antal invånare och avstånd.
Beskrivning:	Cykelrutt saknas.
Åtgärd	Använd befintliga cykelleder från centrum och småvägen till Leksberg/Hindsberg. Anlägg ny cykelled parallellt med järnvägen fram till Prästkvam, 4 km Använd befintlig småväg in till Lugnås, respektive avtagsväg till Björsäter kyrka.
Bedömd kostnad	Skyltning, nybyggnation av 4 km cykelled, 1,5 Mkr/km – 6 Mkr
Besöksmål	Lugnås station, Björsäter kyrka
Övrigt	
Kommentarer	Rutten är även intressant för vardagscykling/arbetspendling mellan Lugnås och Mariestad. Om förbindelsen mellan Lugnås och Mariestad realiseras, är det lämpligt att även leda rutten till Hällekis på den, snarare än på den norra vägen förbi Åsen. På det viset höjs ruttens säkerhet och samtidigt även tillgänglighet av service och anknypningen till Kinnekullebanan..



Bild 53: Cykelrutt från Mariestad mot Hällekis. Grön: Bilfri led. Turkos: Blandtrafik, OK. Röd: Blandtrafik, åtgärd behövs. Orange: Föreslagen rutt.

MH 2	Björsäter – Årnas - Österäng
Km	Ca. 17 km
Status 2008	Blandtrafik, väg 2735 fram till Klingetorp, 70 km/h, lågt trafikerad Därefter blandtrafik på enskilda vägar till Österäng Uppfyller kraven för cykelrutt
Beskrivning:	
Åtgärd	Skyltning, ev. skyltning som uppmärksammar bilister på att det är en cykelrutt
Bedömd kostnad	Ca. 85 000 kr
Besöksmål	Årnas borggruin
Övrigt	
Kommentarer	Trafiken är antagligen betydligt högre sommartid, men bedöms ändå som acceptabel som cykelrutt. Det är dock viktigt att sträckan inte marknadsförs som säker led som även är lämpad för barn.

MH 3	Österäng - Hällekis
Km	Ca. 3,7 km
Status 2008	Enskilda vägar, mest asfalt, kostare sträckor grus
Beskrivning:	Små enskilda vägar med lite trafik.
Åtgärd	Skyltning
Bedömd kostnad	19 000 kr
Besöksmål	Forshem kyrka som avstickare på en liten skogsväg, 1,5 km. Där finns även hållplats för tåg. På vägen till Forshem finns även en liten konstnärsateljé med utställning.
Övrigt	
Kommentarer	



Bild 54: Cykelrutt från Mariestad mot Hällekis. Grön: Bilfri led. Turkos: Blandtrafik, OK. Röd: Blandtrafik, åtgärd behövs. Orange: Föreslagen rutt. Bild 55: Skyltning till konstnärsateljé och utställning mellan Hällekis och Forshem.

MH 4	Hällekis tätort
Km	Ca. 1,6 km
Status 2008	Väg 2727, blandtrafik 50 km/h, 820 ÅDM
Beskrivning:	Cykelled eller cykelfält saknas vid infarten och genomfarten i Hällekis. I Hällekis saknas helt skyltning för cyklister som hänvisar till förbindelsen till Götene eller Lidköping.
Åtgärd	Den breda vägen tillåter att ett cykelfält märks ut och helst separeras från körbanan utan att nybyggnation krävs. Åtgärden skulle sannolikt även bidra till sänkt verklig hastighet genom Hällekis eftersom körfälten smalnas av. Delvis kan befintlig småväg och gångstig norr om bilvägen användas fram till småbåtshamnen. Tydlig skyltning krävs i Hällekis som kan bli en knutpunkt för regionala leder.
Bedömd kostnad	Om Befintlig väg/stig används som utmärkt på kartan krävs cykelfält på ca. 500 m Kostnaden beror på om det räcker med ett målat fält eller om det krävs större åtgärder, från 10 000 till 150 000 kr.
Besöksmål	Vandrarhem, hantverksby, badplatser, vandringsleder Anslutningsmöjlighet med Kinnekullebanan
Övrigt	I Hällekis finns cykeluthyrning och information för cyklister i vandrarhemmet, vidare finns en cykelhandlare i samhället.
Kommentarer	

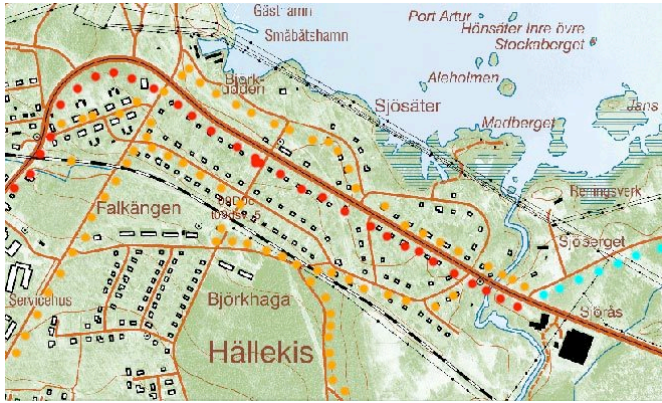


Bild 56: Cykelrutt från Mariestad mot Hälleklis. Grön: Bilfri led. Turkos: Blandtrafik, OK. Röd: Blandtrafik, åtgärd behövs. Orange: Föreslagen rutt. Bild 57: Vid vandrarhemmet i Hälleklis. Där finns även möjlighet att hyra cyklar.

Diskussion

Hälleklis kan bli en knutpunkt för cykelutflykter i området. Den ligger nästan i mitten mellan Lidköping och Mariestad, två rutter (Mariestad-Lidköping samt leden från Götene) samstrålar, orten har bra tågförbindelse och god infrastruktur, bl.a. vandrarhem, camping och konstnärby. Vidare finns goda möjligheter till kombination av cykling med bad eller vandring.

Hällekis – Lidköping

Sträckan Hällekis-Lidköping är ca. 30 km lång och knyter ihop Kinnekulle med staden. Rutten följer Kinneviken vid västra foten av Kinnekulle och passerar fina ängar, Hällekis säteri, flera badplatser etc. Det finns möjlighet att avkorta sträckan genom att utnyttja Kinnekulletåget till eller från hållplatserna i Råbäck, Blomberg, Källby och Filsbäck.

Bilvägen 2714 mellan Hällekis och Lidköping är inte lämpad som cykelrutt. Trafikvolymen är för hög, särskilt sommartid. Som alternativ föreslås främst befintliga mötesplatsvägar.

På den föreslagna rutten från Hällekis till Blomberg används smala mötesplatsvägar som på sommaren även används av turistbussar, vilket kan leda till konflikter. Omfattningen av busstrafik, den goda sikten och befintliga mötesplatser gör dock detta samnyttjande acceptabelt om biltrafiken tydligt uppmärksammas på cykeltrafiken, t.ex. genom skyltning.

Sammanfattning av delsträckan, från Hällekis till Lidköping

Avsnitt	Kod	Längd	Åtgärdsbehov	Uppskattad kostnad (kr)
Hällekis hamn – skola – väg 2714	HL1	1,4 km	skyltning	10 000
Korsning väg 2714 – Korsning vid Munkängarnas naturreservat	HL2	1,5 km	skyltning	10 000
Korsning vid Munkängarnas naturreservat - jvgskorsning	HL3	1,4 km	skyltning, ev. hastighetssänkning	20 000
Jvgskorsning – Råbäck – Kinnekulle naturreservat	HL4	1,8 km	skyltning, ev. hastighetssänkning	20 000
Råbäck jvgsovergång - Storängen	HL5	4,9 km	skyltning, ev. hastighetssänkning	45-75 000
Storängen - Klippan	HL6	2,8 km	skyltning, ev. hastighetssänkning	25-45 000
Klippan – Jvgskorsning Blomberg	HL7	1,8 km	Olika varianter	200 000-1 Mkr
Jvgskorsning Blomberg – stig mot Karlsberg	HL8	1,3 km	skyltning, ev. hastighetssänkning	5 000
Stig mot Karlsberg - Sjöskogen	HL9	1 km	skyltning, ev. hastighetssänkning	5-10 000
Sjöskogen – Källby station	HL10	3,3 km	Skyltning	15-20 000
Källby station – Filsbäck station	HL11	4,1 km	Skyltning	10-20 000
Filsbäck station – Lidköping centrum	HL12	5	Skyltning	10-20 000
Hela sträckan		31 km		375 000-1,3 Mkr

Se även diskussionen som finns sist i kapitlet.

Delavsnitt:

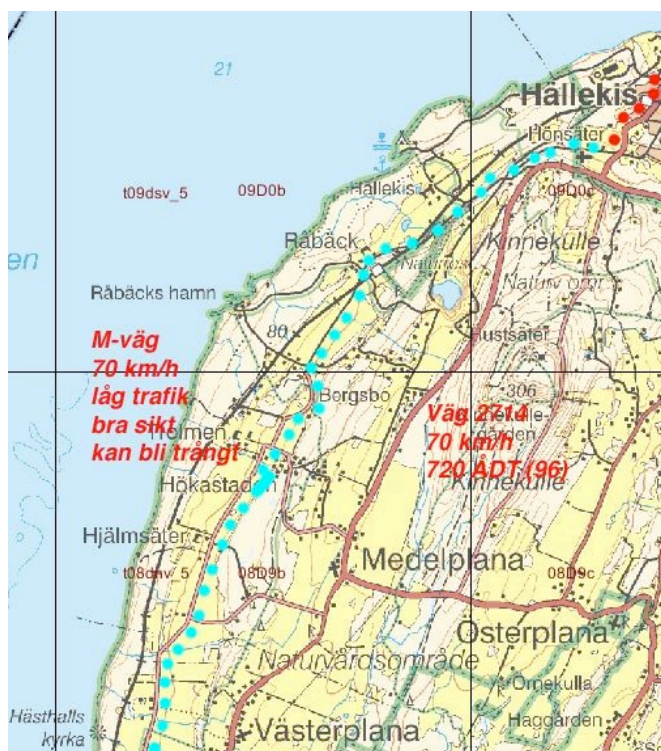


Bild 58: Cykelrutt från Hällekis till Lidköping. Grön: Bilfri led. Turkos: Blandtrafik, OK. Röd: Blandtrafik, åtgärd behövs.

HL1	Hällekis hamn – Skolan – väg 2714
Km	Ca. 1,4 km
Status 2008	På väg 2714 blandtrafik, 50 km/h, förhållandevis mycket trafik. En mindre trafikerad väg genom samhället finns, förbi Hällekis skola.
Beskrivning:	
Åtgärd	Skyltning; leda cykeltrafiken in på lokalgatan förbi skolan
Bedömd kostnad	Låg, 10 000 kr
Besöksmål	
Övrigt	
Kommentarer	

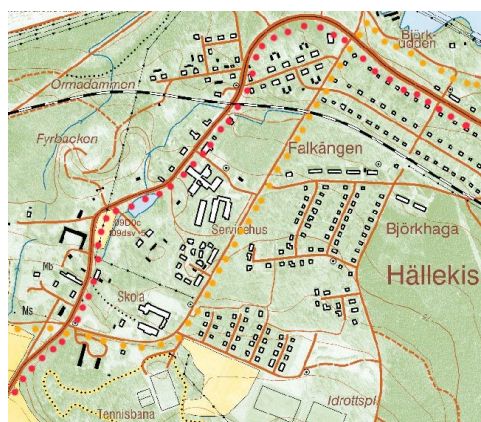


Bild 59: Detaljkarta till avsnittet HL1 på sträckan Hällekis-Lidköping Grön: Bilfri led. Turkos: Blandtrafik, OK. Röd: Blandtrafik, åtgärd behövs. Orange: Föreslagen sträckning.

HL2	Korsning väg 2714 – Korsning vid Munkängarnas naturreservat
Km	Ca. 1,5 km
Status 2008	Grusväg till Hönsätters kapell, därefter jord-/grusväg som endast används som tillfart till fastigheter.
Beskrivning:	Vacker allé till kapellet, därefter passeras några äldre hus och trädgårdar på en jordväg som är fullt cykelbar
Åtgärd	Skyltning
Bedömd kostnad	Låg, 10 000 kr
Besöksmål	Hönsätters kapell
Övrigt	Möjligen privat väg efter kapellet, markägares tillstånd kan behövas för skyltning.
Kommentarer	

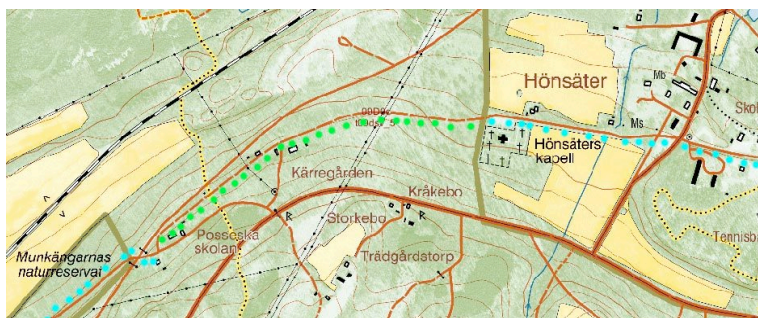


Bild 60: Detalj karta till avsnittet HL2 på sträckan Hällekis-Lidköping Grön: Bilfri led. Turkos: Blandtrafik, OK. Röd: Blandtrafik, åtgärd behövs. Orange: Föreslagen sträckning

HL3	Korsning vid Munkängarnas naturreservat – järnvägs-korsning
Km	Ca. 1,4 km
Status 2008	Mötesplatsväg, lågtrafikerad. Turistbussar kan förekomma.
Beskrivning:	Asfalterad mötesplatsväg, lågtrafikerad, god sikt, rel. bred.
Åtgärd	Skyltning, ev. hastighets-sänkning till 50 km/h
Bedömd kostnad	Låg; omskytning bilhastighet 10 000 kr, skyltning cykelrutt 10 000 kr
Besöksmål	Hällekis säteri, med servering, butik, utställningar
Övrigt	Möjligheten att ansluta till vandringsled Möjlighet till avstickare till badplats och camping (grusväg öster om Hällekis säteri)
Kommentarer	

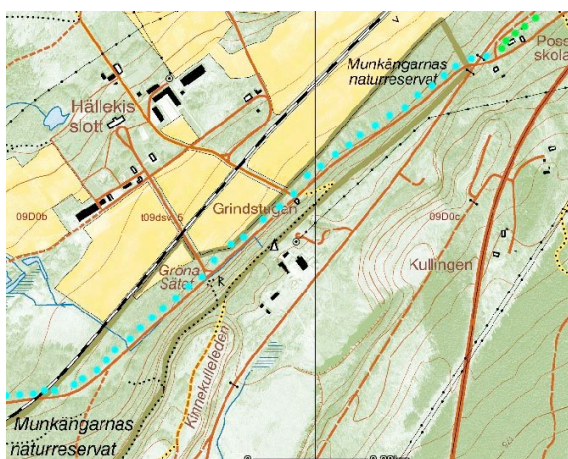


Bild 61: Detalj karta till avsnittet HL3 på sträckan Hällekis-Lidköping Grön: Bilfri led. Turkos: Blandtrafik, OK. Röd: Blandtrafik, åtgärd behövs. Orange: Föreslagen sträckning

HL4	Järnvägs korsning – Råbäck – Kinnekulle naturreservat
Km	Ca. 1,8 km
Status 2008	Mötesplatsväg, lågtrafikerad. Turistbussar kan förekomma.
Beskrivning:	Asfalterad mötesplatsväg, lågtrafikerad, god sikt, rel. bred, 50 km/h genom Råbäck
Åtgärd	Skyltning, ev. hastighetssänkning till 50 km/h på hela sträckan
Bedömd kostnad	Låg; omskytning bilhastighet 10 000 kr, skyltning cykelrutt 10 000 kr
Besöksmål	Råbäck, Råbäck hamn, naturreservat, grotta
Övrigt	Hållplats Kinnekullebanan, Råbäck
Kommentarer	

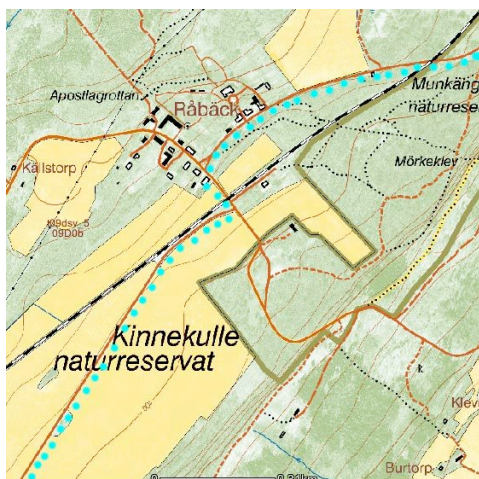


Bild 62: Detalj karta till avsnittet HL4 på sträckan Hällekis-Lidköping Grön: Bilfri led. Turkos: Blandtrafik, OK. Röd: Blandtrafik, åtgärd behövs. Orange: Föreslagen sträckning

HL5	Råbäck järnvägsövergång - Storängen
Km	Ca. 4,9 km
Status 2008	Mötesplatsväg, lågtrafikerad. Turistbussar kan förekomma.
Beskrivning:	Asfalterad mötesplatsväg, lågtrafikerad, god sikt, rel. bred, 50 km/h genom Råbäck
Åtgärd	Skyltning, ev. hastighetssänkning till 50 km/h på hela sträckan
Bedömd kostnad	Låg; omskytning bilhastighet 20-50 000 kr, skyltning cykelrutt 25 000 kr
Besöksmål	
Övrigt	Hållplats Kinnekullebanan, Trolmen
Kommentarer	

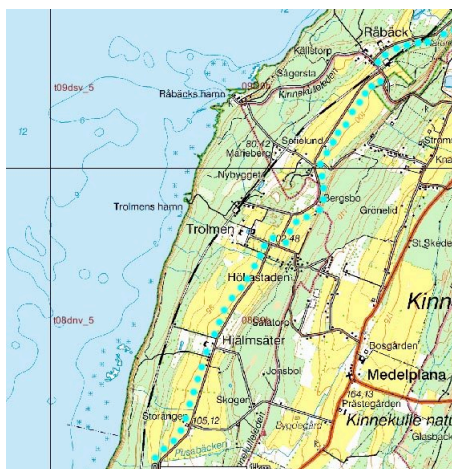


Bild 63: Detalj karta till avsnittet HL5 på sträckan Hällekis-Lidköping Grön: Bilfri led. Turkos: Blandtrafik, OK. Röd: Blandtrafik, åtgärd behövs. Orange: Föreslagen sträckning. Observera skaländringen jämfört med tidigare kartor.

HL6	Storängen - Klippan
Km	Ca. 2,8 km
Status 2008	Mötesplatsväg, lågtrafikerad. Turistbussar kan förekomma.
Beskrivning:	Asfalterad mötesplatsväg, lågtrafikerad, god sikt, rel. bred, 50 km/h genom Råbäck
Åtgärd	Skytlning, ev. hastighetssänkning till 50 km/h på hela sträckan
Bedömd kostnad	Låg; omskytlning bilhastighet 10-30 000 kr, skytlning cykelrutt 15 000 kr
Besöksmål	
Övrigt	Hållplats Kinnekullebanan, Trolmen
Kommentarer	



Bild 64: Detaljkarta till avsnittet HL6 på sträckan Hällekis-Lidköping Grön: Bilfri led. Turkos: Blandtrafik, OK. Röd: Blandtrafik, åtgärd behövs. Orange: Föreslagen sträckning.

HL7	Klippan – järnvägs korsning Blomberg
Km	Ca. 1,8 km
Status 2008	Väg 2714, 70 km/h, ÅDM > 700 (96)
Beskrivning:	Blandtrafik, EJ LÄMPLIG SOM CYKELRUTT
Åtgärd	Det finns tre alternativa möjligheter: Variant A: Använda grusvägen genom gården (Blombergs gods) alternativt grusvägen parallellt med bilvägen fram till avfarten mot Klippan. Därefter antingen nyanlagd cykelled parallellt med bilvägen (väster om vägen) fram till avfarten mot Blombergs hamn, 650 m, kostnad ca. 1 Mkr. Variant B: Som variant A, men i stället för en separat cykelbana breddas bilvägen och ett separerat cykelfält anläggs fram till avfarten mot Blombergs hamn, 650 m, kostnad ca. 200 000 kr Variant C: Använda grusvägen genom gården (Blombergs gods) alternativ grusvägen parallell med bilvägen fram till avfarten mot Klippan. Därefter kan grusvägen mot Klippan användas för att komma till järnvägsspåret. Grusvägen är i förhållandevis dåligt skick och skulle behöva förbättras, 500 m, kostnad ca. 100 000 kr. Därefter kan en befintlig övergång över järnvägen användas för att ansluta till den befintliga vandringsstigen. Järnvägsövergången behöver förbättras och säkras, uppskattad kostnad 100 000 kr. En kort del av vandringsstigen (200m) anläggs som enkel cykelled, övergången till anslutande grusväg förbättras, uppskattad kostnad 50 000 kr. Därefter kan en befintlig grusväg parallellt med järnvägsspåret användas. Totalt: 250 000 kr Sannolikt krävs Länsstyrelsens, Banverkets och markägarnas tillstånd.
Bedömd kostnad	Variant A, separat cykelled till Blomberg: 1 Mkr Variant B, breddning av vägen och cykelfält till Blomberg, ca. 200 000 kr Variant C, använd befintliga grusvägar och stigar: ca. 250 000 kr
Besöksmål	
Övrigt	Hållplats Kinnekullebanan, Blomberg
Kommentarer	

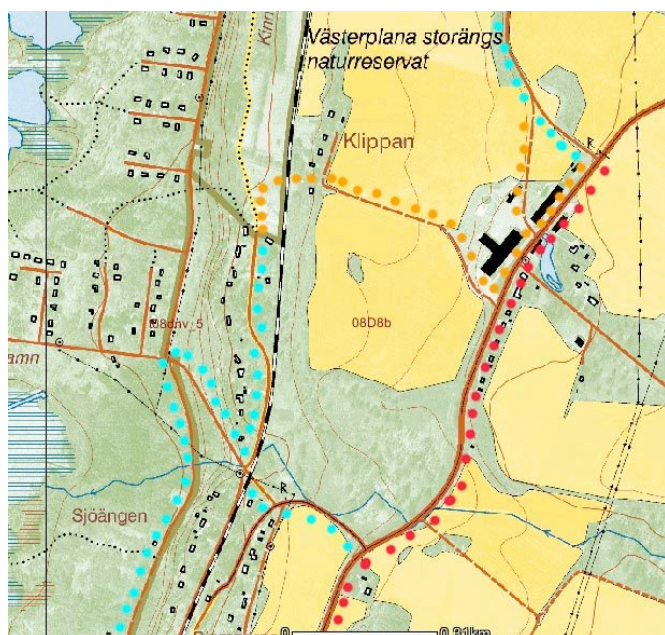


Bild 65: Detaljkarta till avsnittet HL7 på sträckan Hällekis-Lidköping Grön: Bilfri led. Turkos: Blandtrafik, OK. Röd: Blandtrafik, åtgärd behövs. Orange: Föreslagen sträckning.



Bild 66: Infart till Blombergs gods från Västerplanavägen. Bild 67: Grusväg bakom gården, parallell med bilvägen mot Blomberg.

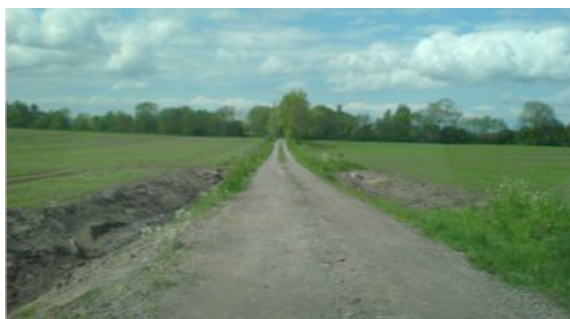


Bild 68: Grusväg från gården mot Klippan/järnvägsspåret. Bild 69: Befintlig järnvägsövergång vid Klippan.



Bild 70: Övergång från vandringsstigen till tillfartsvägen i Blomberg.

HL8	Järnvägs korsning Blomberg – stig mot Karlsberg
Km	Ca. 1,3 km
Status 2008	Blandtrafik, lite trafik, låg hastighet
Beskrivning:	Första avsnittet från spåren mot Blomberg hamn är asfalterad, brant nedförsbacke. Därefter grus/jordväg i bra skick förbi Sjöängen
Åtgärd	Skyltning, ev. varningsskyltning för cyklister i den branta backen.
Bedömd kostnad	Låg; skyltning cykelrutt 5 000 kr
Besöksmål	
Övrigt	
Kommentarer	Ev. krävs godkännande av markägaren/vägförening

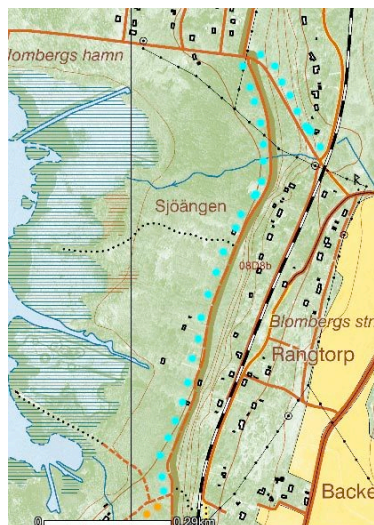


Bild 71: Detalkarta till avsnittet HL8 på sträckan Hällekis-Lidköping Grön: Bilfri led. Turkos: Blandtrafik, OK. Röd: Blandtrafik, åtgärd behövs. Orange: Föreslagna sträckning.

HL9	stig mot Karlsberg - Sjöskogen
Km	Ca. 1,0 km
Status 2008	Stig, grusväg i sommarstugsområde
Beskrivning:	Första avsnittet västerut är en bred skogsstig i gott skick fram till en liten bro. Därefter fortsätter ruten västerut på grusväg i gott skick genom ett sommarstugsområde (privat väg)
Åtgärd	Skyltning
Bedömd kostnad	Låg, 5-10 000 kr
Besöksmål	
Övrigt	
Kommentarer	Ev. krävs godkännande av markägaren/vägförening

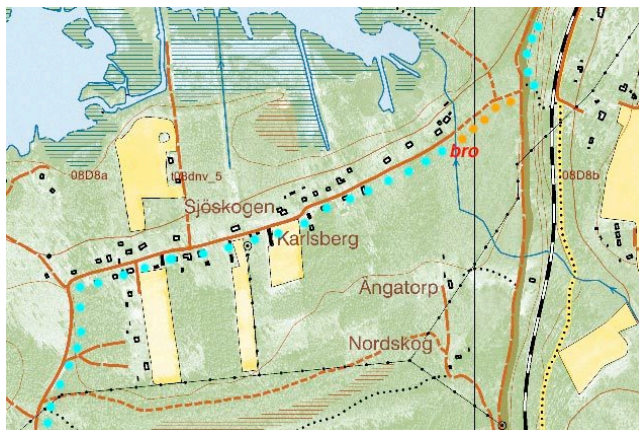


Bild 72: Detalj karta till avsnittet HL9 på sträckan Hällekis-Lidköping Grön: Bilfri led. Turkos: Blandtrafik, OK. Röd: Blandtrafik, åtgärd behövs. Orange: Föreslagen sträckning. Bild 73: Bron över bäcken, från Karlsberg

HL10	Sjösåken – Källby station
Km	Ca. 3,3 km
Status 2008	Rel. breda mötesplatsvägar (grus) genom Nordskog mot Sjökvam, därefter separata cykelleder mot Källby
Beskrivning:	Från det nybyggda området vid Sjökvam finns bilfria cykelleder mot Källby
Åtgärd	Skyltning
Bedömd kostnad	Låg, 15-20 000 kr
Besöksmål	Badplats vid Sjökvam
Övrigt	Hållplats Kinnekullebanan, Källby
Kommentarer	

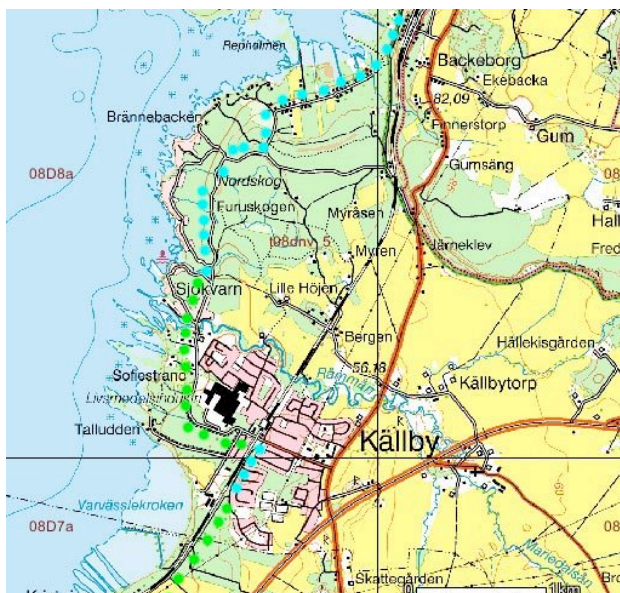


Bild 73: Detalj karta till avsnittet HL10 på sträckan Hällekis-Lidköping Grön: Bilfri led. Turkos: Blandtrafik, OK. Röd: Blandtrafik, åtgärd behövs. Orange: Föreslagen sträckning. Observera skaländringen jämfört med föregående kartor

HL11	Källby station – Filsbäck station
Km	Ca. 4,1 km
Status 2008	500 m på lugn och bred kvartersgata, därefter bilfri led till Filsbäck
Beskrivning:	Mestadels bilfri cykelled bredvid järnvägsspåret, de sista 1,5 km som separat cykelfält bredvid bilvägen (bullrig men säker).
Åtgärd	Skyltning
Bedömd kostnad	Låg, skyltning finns, kan förbättras 10-20 000 kr
Besöksmål	Badplats och camping i Filsbäck
Övrigt	Hållplats Kinnekullebanan, Filsbäck
Kommentarer	

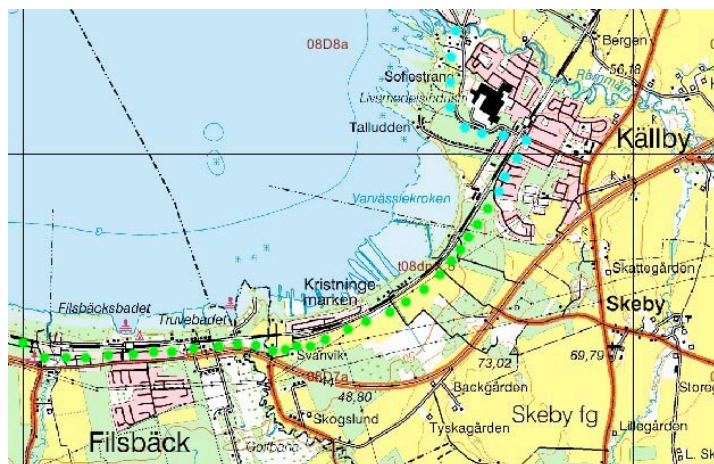


Bild 74: Detaljkarta till avsnittet HL11 på sträckan Hällekis-Lidköping Grön: Bilfri led. Turkos: Blandtrafik, OK. Röd: Blandtrafik, åtgärd behövs. Orange: Föreslagen sträckning.

HL12	Filsbäck station – Lidköping centrum
Km	Ca. 5 km
Status 2008	Separat cykelled
Beskrivning:	Helt separerad led till centrum
Åtgärd	Skyltning
Bedömd kostnad	Låg, skyltning kan förbättras, 10-20 000 kr
Besöksmål	Lidköping centrum
Övrigt	Hållplats Kinnekullebanan, Lidköping
Kommentarer	



Bild 75: Detaljkarta till avsnittet HL12 på sträckan Hällekis-Lidköping Grön: Bilfri led. Turkos: Blandtrafik, OK. Röd: Blandtrafik, åtgärd behövs. Orange: Föreslagen sträckning.

Diskussion

Kartläggningen visar att det finns möjlighet att till låg kostnad anlägga en cykelrutt längs Kinnekulles västra sida. Rutten har högt besöksvärde och det finns möjlighet att använda tåg för delar av resan. Eftersom rutten i stor utsträckning använder småvägar med blandtrafik där även viss busstrafik kan förekomma ska dock rutten inte marknadsföras som lämplig för cykling med barn.

Lidköping – Läckö

Sträckan mellan Lidköping och Läckö slott är ca. 22 km lång och slottet är en av regionens stora besöksmål med ca. 300 000 besökare på år¹². I närheten finns även badmöjligheter, kanotuthyrning och andra besöksmål som fiskeläget Spiken. Idag domineras resandet till Läckö av bil och i viss mån turistbussar.

Bilvägen 2578 mellan Lidköping och Läckö slott är inte lämpad som cykelrutt. Hastigheten och trafikvolymen är för hög, särskilt sommartid. Trafikflödet på väg 2581 (mot Jönslanda) är lägre, men fortfarande för högt för att rutten ska kunna utmärkas som cykelrutt enligt gränsdragningen som används i denna rapport (se även s.9, Kvalitets- och säkerhetskrav).

Sammanfattning av delsträckan, från Lidköping till Kålland/Läckö

Avsnitt	Kod	Längd	Åtgärdsbehov	Uppskattad kostnad (kr)
Lidköping centrum – väg 2578 vid Erstorp	LL1	5 km	Skyltning	25 000
Erstorp - Tolsö	LL2	2,5 km	Nyanläggning, alternativt ändrad rutt på småvägar	10 000-2,4 Mkr
Tolsö – Ulleredsbro	LL3	7,3 km	Olika åtgärdsvarianter, från nyanlagd cykelbana till skyltning på befintlig väg	0,5 – 11 Mkr
Ulleredsbro – Läckö slott	LL4	7,5	Olika åtgärdsvarianter, från nyanlagd cykelbana till skyltning på befintlig väg	1,2 – 11,5 Mkr
Kållandsö	LL5	-	Information	
Hela sträckan		22-29 km		1,75 Mkr – 24,9 Mkr

Se även diskussionen som finns sist i kapitlet.

Detaljerad beskrivning

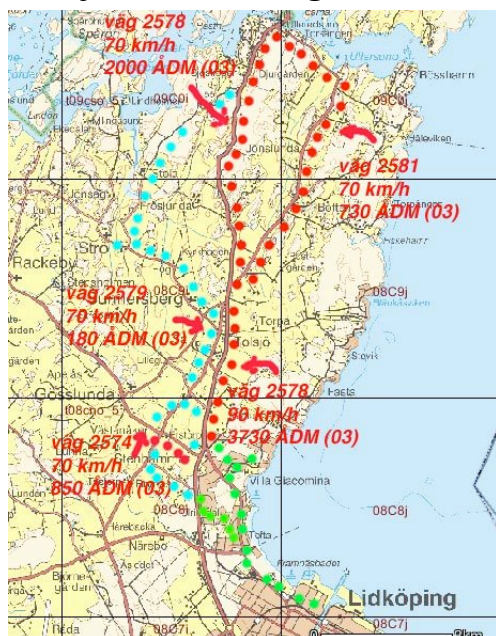


Bild 76: Cykelrutt från Lidköping till Läckö slott. Grön: Bilfri led. Turkos: Blandtrafik, OK. Röd: Blandtrafik, åtgärd behövs.

¹² Lidköpings Kommun, 2002: Tillväxtrådet Lidköpings kommun, årsredovisning

Delavsnitt:

LL1	Lidköping centrum – väg 2578 vid Erstorp
Km	Ca. 5 km
Status 2008	Bilfri cykelled eller villagator finns från centrum fram till korsningen med väg 2578 mot Läckö
Beskrivning:	Mestadels bilfri cykelled eller kvartersgata.
Åtgärd	Alternativ A: Skyltning; möjligen trafiksäkerhetshöjande åtgärder vid korsningspunkter. Alternativ B: En alternativ sträckning är att använda befintliga cykelleder och kvartersgator för att ansluta till vägen förbi Brynäs och därefter använda den lilla vägen (2579) norrut.
Bedömd kostnad	Låg, 25 000 kr
Besöksmål	
Övrigt	
Kommentarer	



Bild 78: Detaljkarta till avsnittet LL1 på sträckan Lidköping-Läckö Grön: Bilfri led. Turkos: Blandtrafik, OK. Röd: Blandtrafik, åtgärd behövs. Orange: Föreslagna sträckning. Observera att cykellederna inom tätorten endast är schematiskt inritade, se Lidköpings cykelkarta för den exakta sträckningen.

LL2	Erstorp - Tolsö
Km	Ca. 2,5 km
Status 2008	Väg 2578: Blandtrafik, 90 km/h, >3700 ÅDM, EJ LÄMPAD SOM CYKELRUTT
Beskrivning:	Högtrafikerad bilväg
Åtgärd	Alternativ A: Nyanlagd cykelled till Alvetorp, 1,6 km, därefter väg 2579 mot Sunnersberg Alternativ B, kräver att alternativ B (genom Brynäs) har valts i LL1, något längre
Bedömd kostnad	Alternativ A: ca. 2,4 Mkr Alternativ B: skyltning, 2,5 km, ca. 15 000 kr.
Besöksmål	
Övrigt	
Kommentarer	

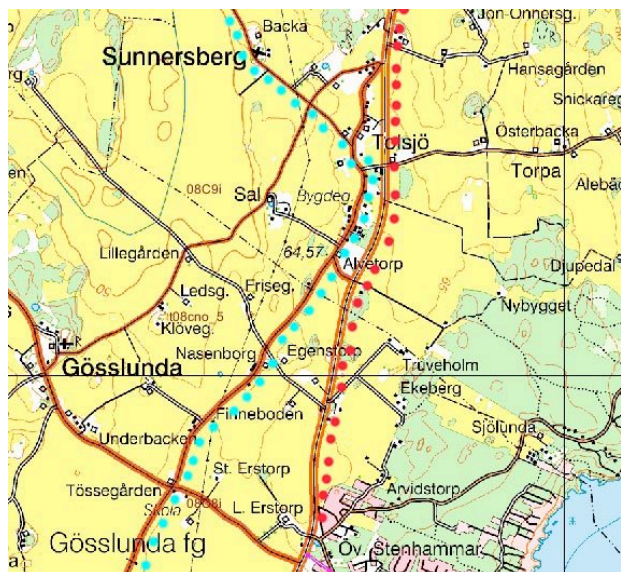


Bild 79: Detaljmapa till avsnittet LL2 på sträckan Lidköping-Läckö Grön: Bilfri led. Turkos: Blandtrafik, OK. Röd: Blandtrafik, åtgärd behövs. Orange: Föreslagna sträckning.

LL3	Tolsö – Ulleredsbro
Km	Ca. 7,3 km
Status 2008	Väg 2578: Blandtrafik, 70 km/h, > 2 000 ÅDM, EJ LÄMPAD SOM CYKELRUTT Vid bebyggelsen nära bron finns en kort bit separerat GC-led.
Beskrivning:	Högtrafikerad bilväg
Åtgärd	Alternativ A: Nyanlagd cykelled hela vägen fram till bron, 7,3 km Alternativ B: Breddning av väg 2578, ett separerat cykelfält anläggs, 7,3 km. Alternativ C: Skyltning av ruten på vägen mot Strö kyrka, därefter förbi Stola. Separat cykelled respektive cykelfält de sista 1,7 km mot bron. Alternativ C är 10 km lång, dvs. 2,7 km längre än de första alternativen.
Bedömd kostnad	Alternativ A, helt separat led: ca. 11 Mkr Alternativ B: breddning & cykelfält, ca. 2,2 Mkr Alternativ C: skyltning 8,3 km (ca. 40 000 kr) samt nyanlagd cykelled eller cykelfält, 1,7 km (2,5 Mkr respektive 0,5 Mkr)
Besöksmål	
Övrigt	
Kommentarer	Alternativ C är betydligt längre men leder genom ett vackert landskap. Möjligen krävs markägarens/vägföreningens godkännande från Stola till Djurgården. Alternativet att använda väg 2581 förbi Jönslanda lever inte upp till de rekommenderade kraven för hur en cykelrutt skall se ut, eftersom trafikflödet är för högt även på den vägen. Sannolikt går det att kombinera Alternativ A (separat cykelled) och alternativ B (breddning av vägen och cykelfält) och därmed skapa ett billigare alternativ till variant A.

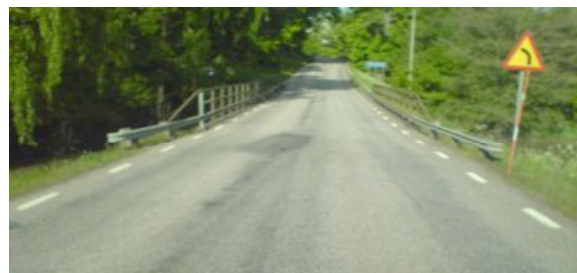


Bild 80: Detaljmapa till avsnittet LL3 på sträckan Lidköping-Läckö Grön: Bilfri led. Turkos: Blandtrafik, OK. Röd: Blandtrafik, åtgärd behövs. Orange: Föreslagen sträckning. Observera skaländringen jämfört med föregående bild.

Bild 81: Ulleredsbron mot Kållandsö

LL4	Ulleredsbro – Läckö slott
Km	Ca. 7,5 km
Status 2008	Väg 2578: Blandtrafik, 70 km/h, > 2 000 ÅDM, EJ LÄMPAD SOM CYKELRUTT
Beskrivning:	Högtrafikerad bilväg, på vissa ställen dålig sikt, trångt på bron
Åtgärd	Sänkt hastighet på bron. Alternativ A: Nyanlagd cykelled hela vägen fram till Läckö slott, 7,5 km Alternativ B: Breddning av väg 2578, ett separerat cykelfält anläggs, 7,5 km. Alternativ C: Separat cykelled/cykelfält fram till Otterstad (3,8 km), därefter skyltning mot Spiken på småvägar. Sträckan till Spiken är 9 km, till Läckö tillkommer ca. 2 km på småstigar
Bedömd kostnad	Alternativ A, helt separat led: ca. 11,5 Mkr Alternativ B: breddning & cykelfält, ca. 2,3 Mkr Alternativ C: Om första biten är helt separerat (3,8 km): 5,7 Mkr, samt skyltning och ev. uppgradering av stigar mot Läckö, totalt ca. 6 Mkr Om första biten anläggs med breddning av vägen och separat cykelfält: totalt ca. 1,2 Mkr
Besöksmål	Läckö slott, Spiken fiskeläge m.m.
Övrigt	
Kommentarer	Alternativ C är betydligt längre än de andra men leder genom ett vackert landskap och direkt till fiskeläget Spiken. Det finns en risk att cyklisterna väljer att cykla tillbaka på väg 2578 när de har nått Läckö slott.



Bild 82: Detaljkarta till avsnittet LL3 på sträckan Lidköping-Läckö Grön: Bilfri led. Turkos: Blandtrafik, OK. Röd: Blandtrafik, åtgärd behövs. Orange: Föreslagen sträckning.

Bild 83: Vägen mot Läckö. Sikten är delvis dålig och försvårar omkörning av cyklisterna

LL5	Kållandsö
Km	-
Status 2008	Blandtrafik
Beskrivning:	Samtliga småvägar på Kållandsö, t.ex. till Skaven eller Traneberg är lämpade som cykelrutter enligt rapportens definition.
Åtgärd	Ev. skyltning av en "Kållandsslinga", informationstavlor
Bedömd kostnad	
Besöksmål	Spiken fiskeläge mm.
Övrigt	
Kommentarer	

Diskussion

Läckö slott är en av regionens viktigaste besöksmål och en attraktiv cykelförbindelse från Lidköping skulle säkert locka besökare, både från närområdet och tillresta. Avståndet är idealiskt för en dagsutflykt men kan vara lite långt för ovana cyklister eller resor med barn. En cykelutflykt till Läckö skulle därför öka i attraktivitet om möjligheten att ta med cykel på buss utvecklades och marknadsfördes, samt om envägshyra av cyklar erbjuds.

En helt bilfri cykelled hela vägen till slottet kräver en investering på ca. 25 Mkr, men det går att hitta attraktiva lösningar till betydligt lägre kostnad.

Lidköping – Hindens rev

I området runt Hindens rev finns attraktiva badplatser och naturområden, ca. 17 km från centrala Lidköping. En säker och välskyltad cykelrutt mellan Lidköping och badplatserna skulle öka tillgängligheten till området för fritidsbesökare med cykel.

De flesta vägar i området har för höga trafikflöden för att kunna rekommenderas som cykelrutter. Den föreslagna lösningen är förlagd på vägar med så låga trafikflöden som möjligt.



Bild 84: Cykelrutt från Lidköping till Hindens rev. Grön: Bilfri led. Turkos: Blandtrafik, OK. Röd: Blandtrafik, åtgärd behövs.

Sammanfattning av delsträckan, från Lidköping till Hindens rev

Avsnitt	Kod	Längd	Åtgärdsbehov	Uppskattad kostnad (kr)
Lidköping – Skalunda	LHr1	13 km	Skyltning	65 000
Skalunda – badplatsen vid Hindens naturreservat	LHr2	4,8 km	Skyltning, ev. förbättrad beläggning	25-100 000
Hela sträckan		18 km		90-165 000

Se även diskussionen som finns sist i kapitlet.

Delavsnitt:

LHr1	Lidköping - Skalunda
Km	Ca. 13 km
Status 2008	Cykelleder, vägar, 70 km/h
Beskrivning:	Från centrala Lidköping används befintliga cykelleder samt små vägar förbi Brynåsa och Glomstorp (väg 2576) till Skalunda
Åtgärd	Skyltning
Bedömd kostnad	65 000 kr
Besöksmål	Skalunda kyrka
Övrigt	
Kommentarer	

LHr2	Skalunda – badplatsen vid Hindens naturreservat
Km	Ca. 4,8 km
Status 2008	Mötesplatsvägar, stigar
Beskrivning:	Små, lågtrafikerade vägar samt cykelbara stigar från Larstorp mot stranden
Åtgärd	Skyltning, ev. viss förbättring av beläggningen
Bedömd kostnad	25 000 – 100 000 kr
Besöksmål	Badplatser
Övrigt	
Kommentarer	



Bild 85: Detaljkarta till avsnittet LHr2 på sträckan Lidköping-Hindens rev. Grön: Bilfri led. Turkos: Blandtrafik, OK. Röd: Blandtrafik, åtgärd behövs. Orange: Föreslagen sträckning. Observera skaländringen jämfört med föregående bild.

Diskussion

Genom enkla åtgärder och förbättrad skyltning kan naturreservatet och badplatserna göras med tillgängligt för cyklister från Lidköping till en låg kostnad.

Hällekis – Götene (Skara)

Sträckan mellan Hällekis och Götene är ca. 12 km lång och använder sig mestadels av en nedlagd banvall. Banvallen fortsätter från Götene till Lundsbrunn (6,5 km), därefter går det att cykla på småvägar till Skara (12,5 km). Från Skara finns en anslutande cykelrutt mot Axvall och vidare mot Skövde (26 km), mestadels på separat cykelled. På Kinnekulle finns även en rad mindre vägar, mestadels med en hastighet på 70 km/h och trafikflöden runt 100-300 ÅDM, sannolikt mer på sommarhalvåret. Dessa vägar är på gränsen till att vara lämpliga som cykelrutt enligt rapportens gränsdragning, men utgör ändå ett användbart nät för cyklister som vill utforska området utanför de skyltade lederna.

Sammanfattning av delsträckan, från Hällekis till Skara

Avsnitt	Kod	Längd	Åtgärdsbehov	Uppskattad kostnad (kr)
Hällekis vandrarhem - Lecsängen	HG1	1,4 km	Skyltning, förbättringar beläggning	20-40 000
Lecsängen-Gössäter	HG2	1,7 km	Skyltning, ev. asfaltering av banvallen	10-500 000
Gössäter-Malma	HG3	4,2 km	Skyltning, ytförbättringar, ev. asfaltering av banvallen	0,1-1,2 Mkr
Malma – Götene	HG4	5,4 km	Skyltning, ytförbättringar, ev. asfaltering av banvallen, tydligare och finare ingång	0,25-1,8 Mkr
Delsträcka Hällekis Götene		12,7 km		0,4-3,5 Mkr
Götene - Lundsbrunn	HG5 till Lundsbrunn	6 km	Skyltning, ytförbättringar, ev. asfaltering av banvallen	50 000-1,8 Mkr
Lundsbrunn - Skara	HG6 till Skara	12 km	Skyltning, ev. breddning av vägen och cykelfält	70 000- 1,87 Mkr
Totalt, Hällekis-Skara		31 km		0,5-7,2 Mkr

Se även diskussionen som finns sist i kapitlet.

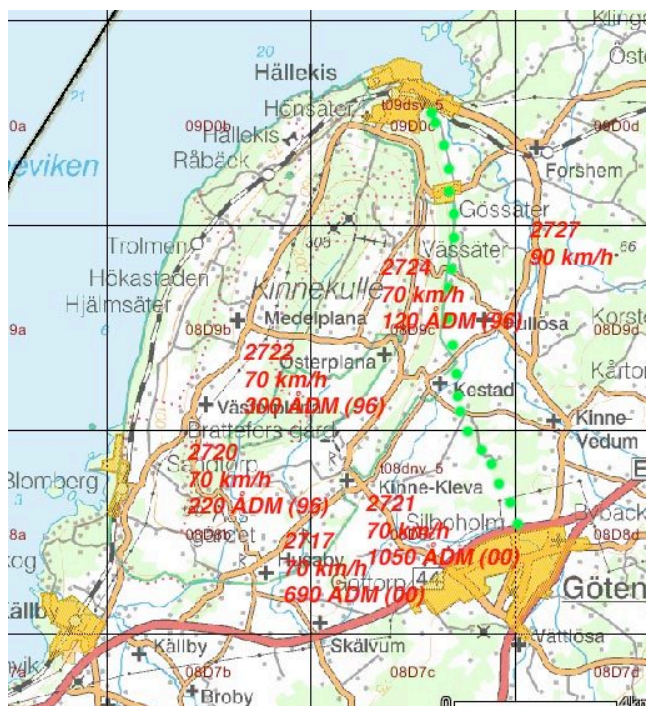


Bild 86: Cykelrutt från Hällekis till Götene. Grön: Bilfri led.
Turkos: Blandtrafik, OK. Röd: Blandtrafik, åtgärd behövs.

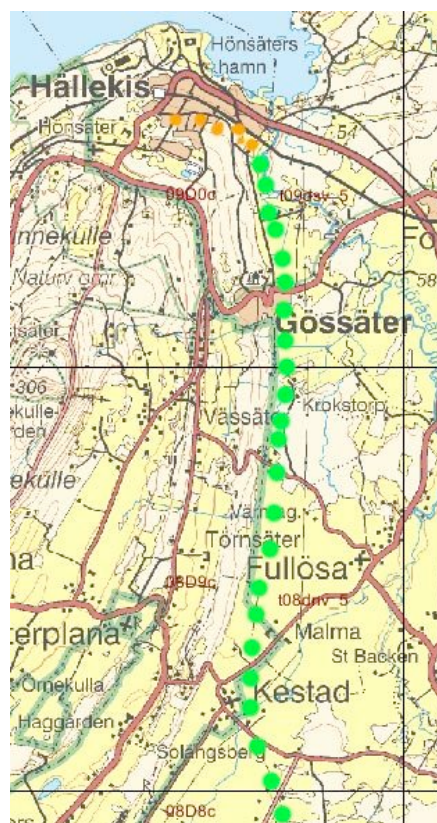


Bild 87: Delsträckan Hällekis - Kestad

Delavsnitt:

HG1	Hällekis vandrarhem - Lecsängen
Km	Ca. 1,4 km
Status 2008	Kvartersgator, 50 km/h
Beskrivning:	Lugna kvartersgator, grusväg. De sista 400 m mot Lecsängen är idag belagd med grov singel som nästan inte går att cykla på
Åtgärd	Skyltning, både från Hällekis station och vandrarhem och från riktningen Mariestad. Asfalt eller stenmjölsbeläggning på de sista 400 m mot Lecsängen
Bedömd kostnad	20-40 000 kr
Besöksmål	
Övrigt	
Kommentarer	

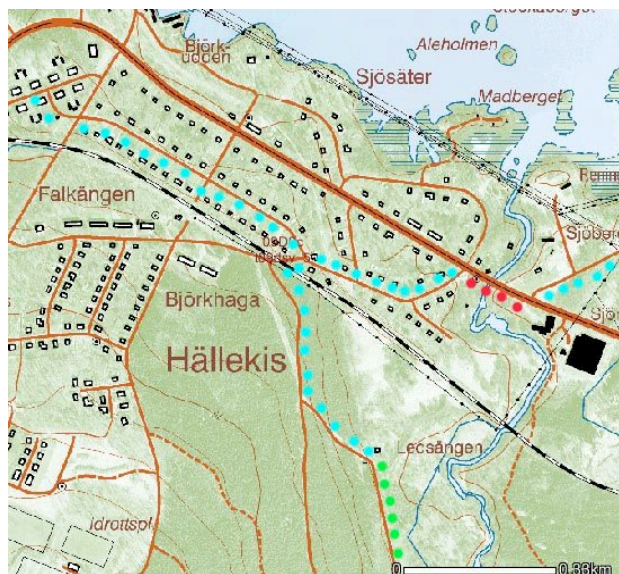


Bild 88: Detaljkarta till avsnittet HG1 på sträckan Hällekis-Götene Grön: Bilfri led. Turkos: Blandtrafik, OK. Röd: Blandtrafik, åtgärd behövs. Orange: Föreslagen sträckning. Bild 89: Grusvägen vid Lecsängen, grov beläggning.

HG2	Lecsängen-Gössäter
Km	Ca. 1,7 km
Status 2008	Grusväg, mestadels bilfri
Beskrivning:	Grusväg på nedlagd banvall, från Lecsängen till grusvägen mot Fritorp spärrad för biltrafik, därefter lågt trafikerad grusväg
Åtgärd	Skyltning, uppgradering av ytan, t.ex. med stenmjöl. Eventuellt asfaltering
Bedömd kostnad	10-500 000 kr, beroende på vilken standard på vägytan som väljs
Besöksmål	Pensionat och affär i Gössäter
Övrigt	
Kommentarer	

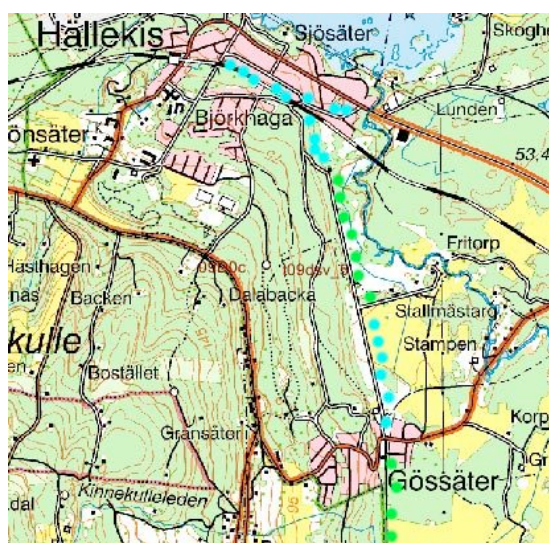


Bild 90: Detaljkarta till avsnittet HG2 på sträckan Hällekis-Götene Grön: Bilfri led. Turkos: Blandtrafik, OK. Röd: Blandtrafik, åtgärd behövs. Orange: Föreslagen sträckning. Observera ändringen i skala jämfört med tidigare karta Bild 91: Cykelled på banvallen vid Lecsängen, söderut

HG3	Gossäter-Malma
Km	Ca. 4,2 km
Status 2008	Grusväg, mestadels bilfr
Beskrivning:	Grusväg på nedlagd banvall
Åtgärd	Skyltning, uppgradering av ytan, t.ex. med stensmjöl. Eventuellt asfaltering
Bedömd kostnad	100 000 -1,2 Mkr, beroende på vilken standard på vägytan som väljs
Besöksmål	Pensionat och affär i Gössäter
Övrigt	
Kommentarer	

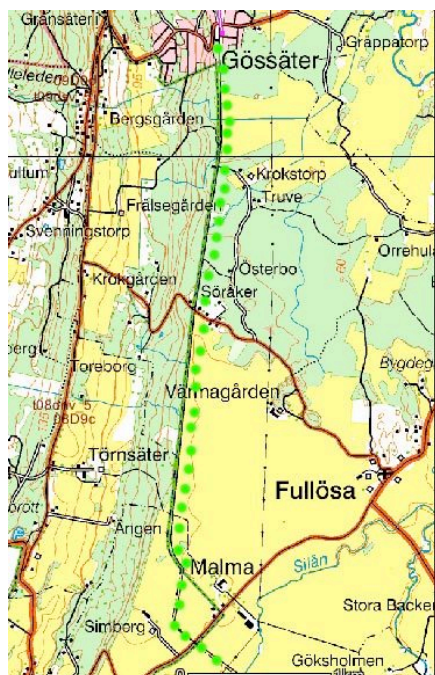


Bild 92: Detaljkarta till avsnittet HG3 på sträckan Hällekis-Gössäter Grön: Bilfri led. Turkos: Blandtrafik, OK. Röd: Blandtrafik, åtgärd behövs. Orange: Föreslagna sträckning.

HG4	Malma – Götene
Km	Ca. 5,4 km
Status 2008	Grusväg, mestadels bilfri
Beskrivning:	Grusväg på nedlagd banvall
Åtgärd	Skyltning, uppgradering av ytan, t.ex. med stensmjöl. Eventuellt asfaltering Ingången i Götene behöver göras mycket tydligare och trevligare.
Bedömd kostnad	150 000 -1,6 Mkr, beroende på vilken standard på vägytan som väljs, samt 100 – 200 000 kr för att skapa en attraktiv och tydlig ”ingång” i Götene.
Besöksmål	
Övrigt	
Kommentarer	



Bild 93: Detaljkarta till avsnittet HG4 på sträckan Hällekis-Götene Grön: Bilfri led. Turkos: Blandtrafik, OK. Röd: Blandtrafik, åtgärd behövs. Orange: Föreslagen sträckning.



Bild 94 & 95: Ingången till cykelleden/banvallen i centrala Götene, norrut. Skyltning och information saknas.

HG5	Götene - Lundsbrunn
Km	Ca. 6 km
Status 2008	Grusväg, bilfri
Beskrivning:	Grusväg på nedlagd banvall
Åtgärd	Skyltning, uppgradering av ytan, t.ex. med stenmjöl. Eventuellt asfaltering Ingången i Lundsbrunn behöver göras mycket tydligare
Bedömd kostnad	50 000 –1,8 Mkr, beroende på vilken standard på vägytan som väljs
Besöksmål	
Övrigt	
Kommentarer	

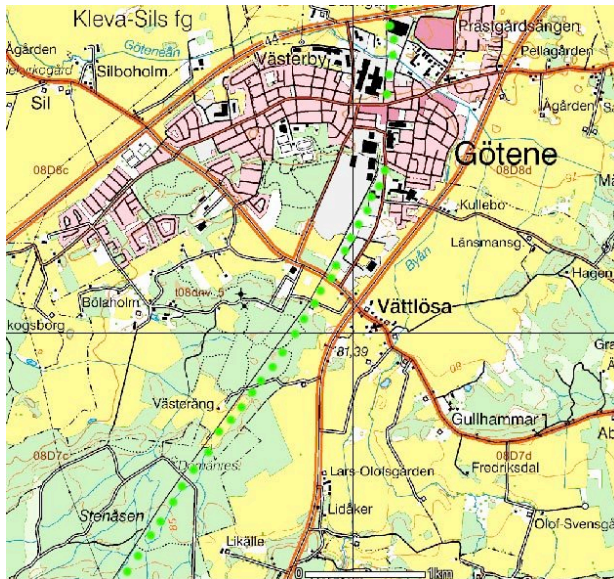


Bild 96: Detaljkarta till avsnittet HG5 på sträckan Götene-Skara. Grön: Bilfri led. Turkos: Blandtrafik, OK. Röd: Blandtrafik, åtgärd behövs. Orange: Föreslagen sträckning. Bild 97: Ingång till cykelleden från Götene mot Lundsbrunn.

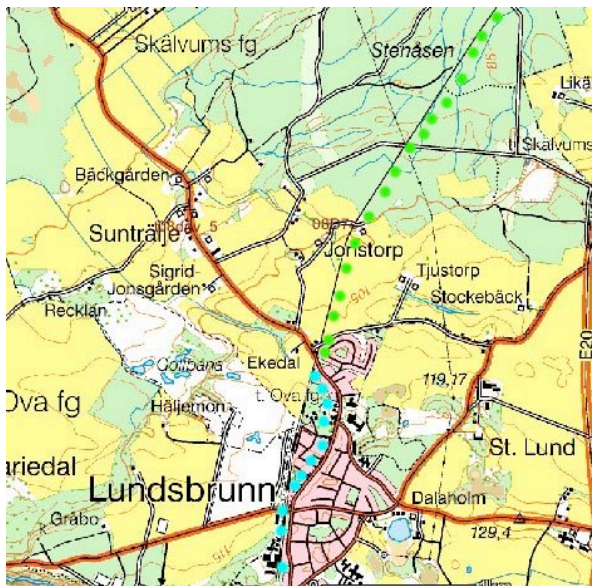


Bild 98: Detaljkarta till avsnittet HG5 på sträckan Götene-Skara. Grön: Bilfri led. Turkos: Blandtrafik, OK. Röd: Blandtrafik, åtgärd behövs. Orange: Föreslagen sträckning. Bild 99: Ingång till cykelleden från Lundsbrunn mot Götene. Ingången är svårhattad.

HG6	Lundsbrunn - Skara
Km	Ca. 12 km
Status 2008	Blandtrafik
Beskrivning:	Väg 2741: 70 km/h, 860 ÅDM (00), för mycket för att rekommenderas som cykelrutt Små gårdsvägar, grus, till väg 2703 Väg 2703: 70 km/h, 680 ÅDM (04), för mycket för att rekommenderas som cykelrutt Väg 2713: 70 km/h, 370 ÅDM, OK som cykelrutt
Åtgärd	Möjligen hastighetssänkning eller breddning av vägen och separerat cykelfält på väg 2741 och 2703, sammanlagd 5,8km S skyltning
Bedömd kostnad	Vid breddning och cykelfält: 5,8 km, 300 000 kr/km: ca. 1,8 Mkr
Besöksmål	
Övrigt	
Kommentarer	

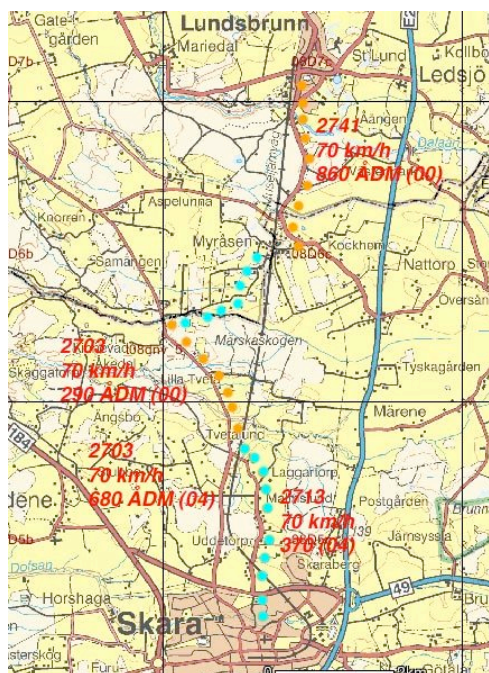


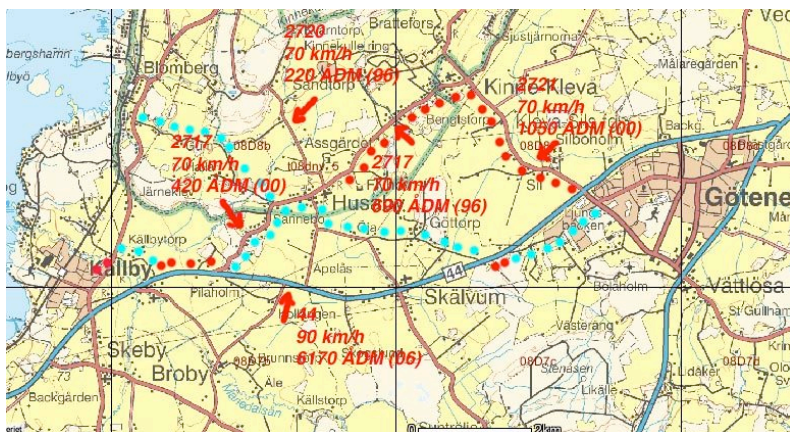
Bild 100: Avsnittet HG6 på sträckan Götene-Skara. Grön: Bilfri led. Turkos: Blandtrafik, OK. Röd: Blandtrafik, åtgärd behövs. Orange: Föreslagen sträckning. Observera ändringen i skala jämfört med tidigare karta.

Diskussion

Banvallen mellan Lundsbrunn och Hällekis är en idag underutnyttjad resurs som kan utvecklas till en helt bilfri stomme i ett cykelledssystem i regionen. Den möjliggör säker tillgång till badplatserna i Hällekis för invånarna i Götene och skapar ihop med de andra delsträckorna runt Kinnekulle en slinga på ca. 5 mil runt berget. Anslutningsmöjligheterna till Skara, Skövde och Hornborgasjön gör sträckan än mer intressant.

Banvallen behöver uppgraderas något, beläggningen kan förbättras antingen med ett lager stenmjöl eller, bäst, med asfalt. En asfaltering gör att leden även kan nyttjas av andra grupper som t.ex. rullskridskoåkare. Banvallen används idag delvis för ridning. För att undvika konflikter och att beläggningen förstörs av ridningen rekommenderas att det avsätts en remsa med något grövre grus för ryttarna jämte asfalt/stenmjölsbeläggningen. Idag är banvallsleden svår att hitta och ingångarna är inte attraktiva. Här finns tydliga förbättringsmöjligheter, både i Lundsbrunn och i Götene. En tänkbar tjänst till besökare är t.ex. tydliga informationstavlor vid ingångarna till leden.

Idag finns ingen lämplig och säker cykelförbindelse mellan Götene och Källby eller Blomberg. Väg 44 är högtrafikerad med en hastighetsgräns på 90 km/h, men även de mindre vägar (2721, 2717) förbi Kinne-Kleva har för mycket trafik för att kunna rekommenderas som cykelrutt.



Sammanfattning av delsträckan, från Götene till Källby

Avsnitt	Kod	Längd	Åtgärdsbehov	Uppskattad kostnad (kr)
Götene – Göttorp	GK1	5,1 km	Skyltning, ev. nyanläggning	50 000-1,65 Mkr
Göttorp - Husaby	GK2	2,4 km	Skyltning	10 000-20 000
Husaby – Lasses grotta	GK3	1,6 km	Skyltning, beläggning, ev. cykelfält	10 000-330 000
Lasses grotta – Källbytorp	GK4	2,1 km	Nyanläggning, beläggning	750 000-2,5 Mkr
Källbytorp - Källby	GK5	1,2 km	Nyanläggning, beläggning	250 000-1,9 Mkr
Hela sträckan		12,4 km		1,1-6,4 Mkr

Avsnitt	Kod	Längd	Åtgärdsbehov	Uppskattad kostnad (kr)
Götene- Lasses grotta	GK1-3	9,1 km	Se beskrivning av delsträckan Götene-Källby	70 000-2 Mkr
Husaby - Blomberg	GB1	4,7 km	Skyltning, viss nyanläggning	60 000-0,55 Mkr
Hela sträckan		13,8 km		0,1-2,5 Mkr

75 (82)

Delavsnitt:

GK1	Götene – Götörp
Km	Ca. 5,1 km
Status 2008	Kvartersgator i Götene, 400 m längs väg 44, mötesplatsväg mot Götörp
Beskrivning:	Väg 44 är högttrafikerad, med hög hastighet
Åtgärd	Alternativ A: Anläggning av en separat cykelbana parallellt med väg 44 mellan Fridhem och Nyholm, söder om väg 44, 400 m. Åtgärder för att öka säkerheten vid korsningen av väg 44. Bäst (men dyrast) vore en planskild korsning. Skyltning. Alternativ B: Endast skyltning förbi Skogsborg – Nyholm. Åtgärder för att öka säkerheten vid korsningen av väg 44. Bäst (men dyrast) vore en planskild korsning.
Bedömd kostnad	Alternativ A, 400 nyanläggning cykelled 0,6 Mkr, skyltning 30 000 kr, korsning av väg 44 – beroende på vald åtgärd 25 000 kr – 1Mkr (tunnel under väg 44, grov kostandsuppskattning), totalt 0,65-1,65 Mkr Alternativ B: skyltning 30 000 kr, korsning av väg 44 – beroende på vald åtgärd 25 000 kr – 1Mkr, totalt 55 000 kr-1,1 Mkr
Besöksmål	
Övrigt	
Kommentarer	Alternativ B är mindre gen vilket minskar attraktiviteten av ruten för vardagscykling.

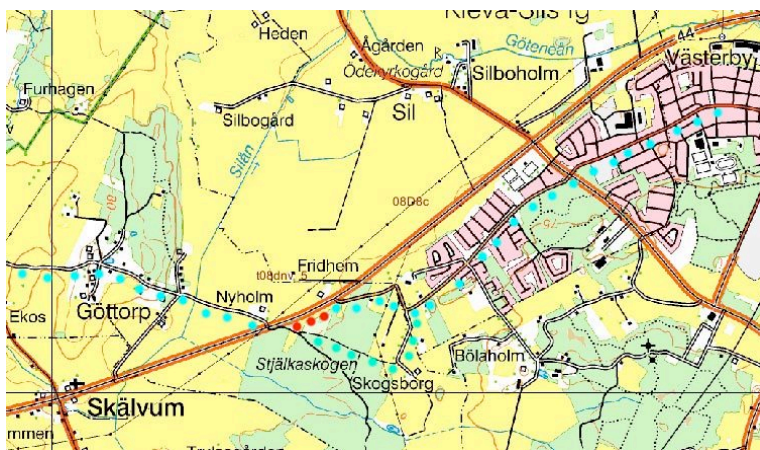


Bild 102: Detaljkarta till avsnittet GK1 på sträckan Götene-Källby Grön: Bilfri led. Turkos: Blandtrafik, OK. Röd: Blandtrafik, åtgärd behövs. Orange: Föreslagna sträckning.

GK2	Götörp - Husaby
Km	Ca. 2,4 km
Status 2008	Mötesplatsväg till Fridåker, väg 2718 mot Husaby: 50 km/h på avsnittet i Husaby, 230 ÅDM
Beskrivning:	
Åtgärd	Skyltning, möjligen skyltning på väg 2718 som uppmärksammar på cyklister
Bedömd kostnad	10-20 000 kr
Besöksmål	Husaby kyrka, borguin
Övrigt	
Kommentarer	

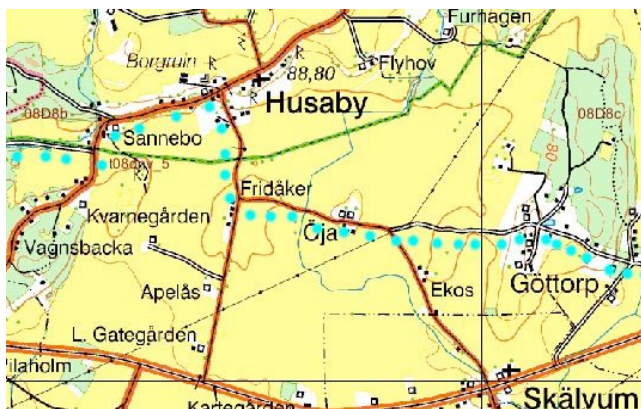


Bild 103: Detaljkarta till avsnittet GK2 på sträckan Götene-Källby Grön: Bilfri led. Turkos: Blandtrafik, OK. Röd: Blandtrafik, åtgärd behövs. Orange: Föreslagna sträckning.

GK3	Husaby – Lasses grotta
Km	1,6 km
Status 2008	Väg 2717 genom Husaby: 50 km/h, 420 ÅDM (00) Grusväg mot Lasses grotta
Beskrivning:	
Åtgärd	Alternativ A: endast skyltning Alternativ B: skyltning och asfaltbeläggning av grusvägen Alternativ C: Breddning av väg 2717 där det är möjligt, anläggning av separat cykelfält
Bedömd kostnad	Alternativ A: 10 000 kr Alternativ B: 700 m grusväg, beroende på vald bredd 30-70 000 kr, totalt 40-80 000 kr Alternativ C: 850 m cykelfält, 250 000 kr, med asfalterad grusväg totalt 300 – 330 000 kr
Besöksmål	Lasses grotta
Övrigt	
Kommentarer	Vilken säkerhetsstandard och standard på beläggning som väljs beror delvis på syftet med leden. Ska en säker cykelled för barn från Husaby till skolan i Källby skapas rekommenderas alternativ C eller en blandning av B och C. Alternativ B räcker om arbetspendling är det primära målet. För ren fritidscyklning är alternativ A tillräckligt.

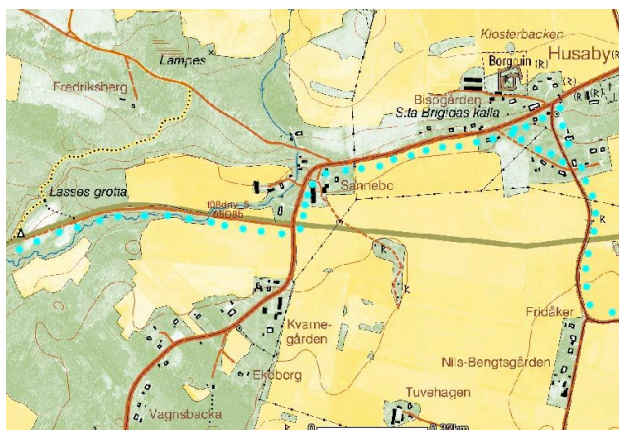


Bild 104: Detaljkarta till avsnittet GK3 på sträckan Götene-Källby Grön: Bilfri led. Turkos: Blandtrafik, OK. Röd: Blandtrafik, åtgärd behövs. Orange: Föreslagna sträckning. Observera skaländringen jämfört med föregående bild.

GK4	Lasses grotta – Källbytorp
Km	2,1 km
Status 2008	Delvis grusväg på åker, delvis obefintligt
Beskrivning:	Från Lasses grotta till Källbytorp saknas idag en cykelbar förbindelse.
Åtgärd	Nyanläggning av en cykelled, förslagsvis längs åkerkanten och därefter i anslutning till ett befintligt dike för att inte i onödan dela upp åkerarealen, alternativanslutning till en befintlig stig (norra varianten)
Bedömd kostnad	Alternativ A1, norra varianten, stenmjöl 1,1 km nyanlagd cykelled: enkel led, stenmjölsbeläggning: 550 000 kr 0,9 km förbättring av befintliga stigar, stenmjöl: 200 000 kr Totalt, med stenmjölsbeläggning: ca. 750 000 kr Alternativ A2, asfalt 1,1 km nyanlagd cykelled, asfalt: 1,6 Mkr 0,9 km förbättring av befintliga stigar, asfalt: 300 000 kr Totalt, med asfaltbeläggning: ca. 1,9 Mkr Alternativ B1, längs diket, stenmjöl 1,6 km nyanlagd cykelled: enkel led, stenmjölsbeläggning: 800 000 kr 0,5 km förbättring av befintliga stigar, stenmjöl: 100 000 kr Totalt, med stenmjölsbeläggning: ca. 900 000 kr Alternativ B2, längs diket, asfalt 1,6 km nyanlagd cykelled, asfalt: 2,4 Mkr 0,5 km förbättring av befintliga stigar, asfalt: 150 000 kr Totalt, med asfaltbeläggning: ca. 2,5 Mkr Eventuell ersättning till markägaren tillkommer
Besöksmål	Lasses grotta
Övrigt	Länsstyrelsen tillstånd behövs eftersom ruten föreslås gå nära reservatskanten
Kommentarer	Vilken beläggning som väljs beror delvis på syftet med leden. Ska främst en led för fritidscyklning skapas, räcker det med stenmjölsbeläggning. Är målet även arbetspendling och att barn cyklar till skolan i Källby rekommenderas en asfaltsbeläggning som är mer lättcyklad och fungerar bättre året runt.

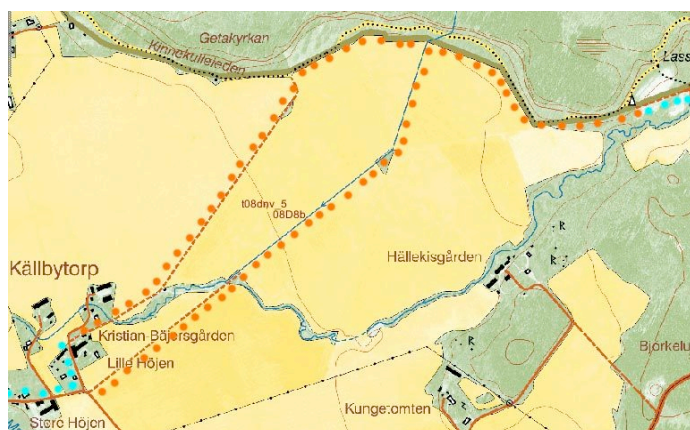


Bild 105: Detaljmapa till avsnittet GK4 på sträckan Götene-Källby Grön: Bilfri led. Turkos: Blandtrafik, OK. Röd: Blandtrafik, åtgärd behövs. Orange: Föreslagen sträckning.

GK5	Källbytorp - Källby
Km	1,2 km (kortaste vägen till Källby skola)
Status 2008	Delvis småvägar, delvis väg 2714: 70 km/h, 1570 ÅDM (01)
Beskrivning:	Väg 2714 är inte lämplig för cykling, särskilt inte om sträckan ska användas som skolväg. Det finns en möjlighet att använda en mindre väg mot Bergen för att nå Källbyskolan. Den sträckan innebär dock en omväg på ca. 1000 m
Åtgärd	Säkerhetshöjande åtgärder vid korsningen med väg 2714, helst en planskild korsning. Nyanlagd cykelled väster om väg 2714 fram till Källby skola, 600 m. Skyltning
Bedömd kostnad	Övergång väg 2714: Beroende på vald lösning, 50 000 – 1 Mkr (grov uppskattning) Ny cykelled bredvid väg 2714, 600m: 0,9 Mk Alternativt: Breddning av vägen och separat (avskilt) cykelfält, ca. 0,2 Mkr. Totalt: 0,25-1,9 Mkr
Besöksmål	
Övrigt	I Källby ansluter ruten till ruten från Lidköping till Hällekis. Därmed skapas en slinga runt Kinnekulle.
Kommentarer	Ruten förbi Bergen kan användas om målet endast är fritidscyklning. För skol- och vardagspendling är det inte realistiskt att anta att en omväg på ca. 1 km accepteras av cyklisterna, i så fall kommer väg 2714 ändå att användas.

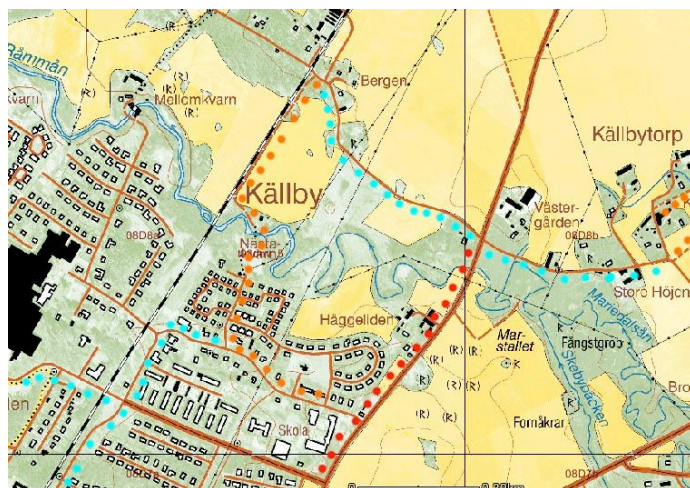


Bild 106: Detaljkarta till avsnittet GK5 på sträckan Götene-Källby Grön: Bilfri led. Turkos: Blandtrafik, OK. Röd: Blandtrafik, åtgärd behövs. Orange: Alternativ sträckning.

Götene – Blomberg

Ett alternativ, eller snarare komplement, till ruten Götene – Källby är en förbindelse mellan Husaby och Blomberg. Ruten har dock betydligt mindre potential att nyttjas för skol- och arbetspendling. Även den förbindelsen skapar en sluten slinga runt Kinnekulle och är intressant för fritidscyklning. Fram till Husaby föreslås samma sträckning som för ruten Götene – Källby som har beskrivits ovan.

Delavsnitt:

GB1	Husaby - Blomberg
Km	4,7 km
Status 2008	Mestadels mötesplatsvägar, ca. 300 m på väg 2714
Beskrivning:	Lågtrafikerade mötesplatsvägar
Åtgärd	Skyltning Säkerhetshöjande åtgärder vid korsningen med väg 2714 Alternativ A: se även bild 108. Ny cykelled parallellt med väg 2714 vid Backeborg, 300 m, därefter lokalgator till Blomberg station Alternativ B: Breddning av väg 2714, separat cykelfält 300 m, därefter lokalgator till Blomberg station Alternativ C: Ny cykelled parallellt med väg 2714, fram till fastighetsinfart, 50 m Ny cykelled/stig som knyter ihop fastighetsvägen med vägen parallellt med järnvägsspåret, 100m Kräver markägarens godkännande.
Bedömd kostnad	Övergång väg 2714: Beroende på vald lösning, 20 000 – 100 000 kr (grov uppskattning, ej planskild) Alternativ A: Ny cykelled bredvid väg 2714, 300m: 0,45 Mkr, totalt 0,5-0,55 Mkr Alternativ B: breddning & cykelfält: 90 000, totalt 130-200 000 kr Alternativ C: 50 m cykelled Cykelled 50 m. 80 000 kr, ny led 100 m, 150 000 kr, skyltning. Totalt ca. 230 000 kr. Vid lägre standard och cykelfält: 60-100 000 kr
Besöksmål	
Övrigt	I Blomberg ansluter denna rutt till ruten från Lidköping till Hällekis. Därmed skapas en slinga runt Kinnekulle. I Blomberg finns även möjlighet att ansluta till Kinnekullebanan
Kommentarer	

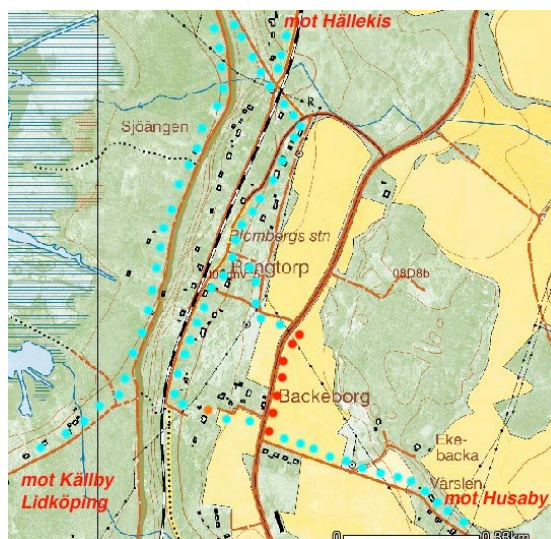


Bild 107: Avsnittet GB1 på sträckan Götene-Blomberg. Grön: Bilfri led. Turkos: Blandtrafik, OK. Röd: Blandtrafik, åtgärd behövs. Orange: Alternativ sträckning. Bild 108: Detaljkarta av anknypningen till Blomberg

Diskussion

Sträckan Götene – Källby är sannolikt mer angelägen eftersom den i större utsträckning kan användas av de lokalboende för skol- och arbetspendling. Kan rutten till Blomberg anläggas till låg kostnad är den dock ett bra komplement för fritidscyklning och skapar en något genare slinga runt Kinnekulle.

Källor

Koucky M, Nykvist D, 2006: Hållbart resande för besöksnäringen i biosfärkandidatområdet Vänerskärsgården med Kinnekulle. Länsstyrelsen Västra Götalands Län, Mariestad

Kågeson, P, 2007: Förutsättningar för cykelturism i Sverige, NUTEK

Lidköpings Kommun, 2002: Tillväxtrådet Lidköpings kommun, årsredovisning

SKL, 2005: *Bilfria leder på landsbygd för arbetsresor, rekreation och turism*. Sveriges Kommuner och Landsting, Stockholm

Vägverket, 2004: *Cykla på banvallar. Utvecklingen av cykelinfrastruktur och cykelsatsningar i Ulricehamns kommun*, Vägverket publikation 2004:169

Vägverkets ”Fickfakta 2004 – Vägverket, vägar och trafik”.

Vägverket Region Skåne (2004), *Cykelleder i Skåne – Inriktning*