

## BILAGA 4

### Fördjupade åtgärdsbeskrivningar

#### **Planering**

Cykelbanor behöver utrymme och planeras väl efter framtagna standard och därför är det viktigt att det i tidigt skede i planprocessen finns trafikkompetens. Hittills har vägtransportsystemet lagt ett större ansvar på cyklisten jämfört med till exempel bilisten. Cyklisterna har många gånger varit tvungna att anpassa sig till ett vägtransportsystem som i grunden inte är anpassat till dem och de har även ett större ansvar i vägtransportsystemet än exempelvis bilisten. Detta kan ha bidragit till önskad beteenden. En nationell cyklingsutredning som rapporterades 2014 visar att en infrastruktur som är utformad utifrån cyklistens behov har större påverkan på cyklistens agerande än regler- utformning.

I framgångsrika cykelstäder har det visat sig att cyklisten värderar följande:

- Hastighetsstandard
- Framkomlighet och flyt
- Möjlighet att cykla i olika hastigheter
- Komfort
- Orienterbarhet och igenkänning
- Genhet
- Trafiksäkerhet
- Trygghet

Ovanstående kriterier kan sammanfattas i trafik- säkerhet, tillgänglighet, trygghet och trivsel.

Planering av utbyggnad och ombyggnad kan vara ett underlag för exempelvis planering av VA. Möten för gemensam samordningsplanering sker idag och kan utvecklas ytterligare.

#### **Dialog**

Planeringen ska ske i dialog med användarna som i det här fallet är cyklisten. Dialog kan ske i skolan förslagsvis med den metod (Arkitekter i skolan) som stadsbyggnadskontoret har börjat använda sig av för att ta in synpunkter. Cykelrapportörer eller sociala medier som facebook, kommunens hemsida eller twitter kan också användas.

#### **Hela resan**

Hela resan innebär att det ska vara möjligt att byta trafikslag under en resa och att det behö-

ver planeras och byggas så att det är möjligt att exempelvis cykla hemifrån och byta till buss, tåg eller bil och därefter fortsätta till slutmålet eller till ytterligare byte. För att det ska fungera krävs att det finns cykelparkeringar vid knutpunkter och pendelparkeringar.

#### **Beläggning**

Om man vill höja kvaliteten är det framförallt satsningar på beläggningsunderhåll som krävs. För att minimera antalet singelolyckor är det viktigt att gång- och cykelbanorna har en jämn beläggning med god friktion. Det behövs rutiner för att tidigt upptäcka potthål och andra skador i vägytan och underhållsplaner för att snabbt åtgärda dessa eller rent av undvika att de uppstår.

Mätning med mätbil för att inventera jämnhet, beläggning och allmänt skick för att bedöma behov av åtgärd är en metod som är planerad för inventering av cykelbanor i Falkenberg.

En beläggningsförbättring på g/c-yta uppges minska personskadorna för gående och cyklisterna med 15-20% (Trafiksäkra staden, 2014).

#### **Snöröjning/halkbekämpning**

Snöröjning på cykelbanor prioriteras redan idag framför bilvägar. Gång- och cykelvägar inom Falkenbergs kommuns vägnät snöröjs vid 3 cm, och halkbekämpas alltid samtidigt. Halkbekämpning utförs alltid vid ishalka. Nivån på driftinsatserna längs våra g/c-vägar kan knappast höjas generellt. Att prioritera vilka specifika cykelvägar som ska snöröjas först framför de andra är inte heller realistiskt och kan medföra stora extra kostnader. Det är dock viktigt att det snöröjs hela vägen fram till målpunkter och inte bara upphör där cykelbana saknas (ex. centrum). Genom att snöröja stråk istället för cykelbanor kan detta åtgärdas.

Borstning i kombination med saltlösning vintertid har visat sig vara en metod som vid rätt förutsättningar ger snö- och isfria cykelbanor (Bergström, 2003). Metoden kan dock inte användas vid temperaturer under -7 grader då saltlösningen fryser. I Linköping och Karlstads kommun har man provat saltsopning och uppskattar att kostnaderna för saltsopning är ungefär det dubbla mot traditionell snöröjning och då ingår kompetensutveckling, ny utrustning mm enligt Karlstad kommun. Sopsaltning kräver också en viss mängd cyklisterna för att

fungera bra enligt Anna Niska på VTI.

En metod som visat sig vara mer effektiv än traditionell sandning vid stabilt vinterväder med låga temperaturer är så kallad ”varmsandning” (Niska, 2013). Frågan är om detta är något alternativ i Falkenberg med de milda vintrar som är här. En analys av vilken metod som passar Falkenberg bäst behöver göras.

### **Sopning**

Att sopa upp grus tidigare på våren, och därmed riskera att få halkbekämpa efteråt och sopa ytterligare en gång kan övervägas liksom lövsopning som är en annan viktig driftinsats för att undvika halkolyckor. Det rekommenderas av experter att lövsopning hanteras på samma sätt som snöröjning och utförs vid behov (Kouchky och partners).

### **Slätter och siktröjning**

Slätter av kanter och siktröjning i korsningar är viktigt framförallt ur trafiksäkerhetssynpunkt, men även för att driftinsatser ska kunna utföras rationellt.

### **Rotskärning/spricklagning mm**

Även rotskärning, spricklagning och dikesrensning är exempel på underhåll som är viktiga för cyklisten. Underhållet måste hållas på en nivå så att de insatser som görs i driften får avsedd effekt. Exempelvis kan ojämnheter pga. rötter eller eftersatt beläggningsunderhåll innebära att svackor med is och snö kvarstår efter snöröjning. Att återställning efter grävarbeten görs på riktigt sätt är också viktigt för att inte ojämnheter och farliga kanter skapas.

### **Avtal och besiktning**

Besiktning av utfört arbete bör göras på cykel istället för i bil eller till fots eftersom man annars riskerar missa behovet. I de fall då arbetet utförs mot fast ersättning är vite och dolda kontroller något som är möjligt att se över inför upphandling av nytt ramavtal.

### **Vägvisning och vägmärken**

Det är viktigt att ha en bra vägvisning för cyklister. Det är också ett sätt att marknadsföra cykel som transportmedel.

Skytning för cykelbanor bör i ett första skede finnas mellan centrum och viktiga målpunkter

av allmänt intresse som tågstationen, busstationen och stranden. Även bostadsområden utanför staden bör få god vägvisning in mot centrum. Det är viktigt att inte ha vägvisning på cykelvägar där länkar saknas. I de fallen bör länkarna åtgärdas innan skyltning sker. I nuläget saknas det länkar hela vägen in till och genom centrum. Hänvisa cyklister mot centrum och cykelbanorna sedan abrupt tar slut strax innan målpunkten bör undvikas. Dessa länkar bör därför åtgärdas. En målsättning för vägvisningen bör vara att det ska vara enkelt att orientera mot sitt mål trots att det är första gången man cyklar där. Vägvisning sker i varje valpunkt och det ska vara där vi har cykelbanor hela vägen eller kan acceptera cykling i blandtrafik. Avstånd kan skyltas på strategiska platser och anges i km.

### **Belysning**

Belysning är mycket viktigt eftersom det dels minskar risken för olyckor och dels ökar tryggheten för fotgängare och cyklister. I nuläget är många av länkarna i det övergripande cykelvägnätet belysta, men det finns också många brister. Därför skall även belysningen tas med i den inventering som skall göras av det övergripande cykelvägnätet.

En god belysning är också en viktig förutsättning för att människor ska vilja gå och cykla vid mörker. Studier har visat att en god belysning kan öka antalet människor i gaturummet med över 50 % (Trafiksäkra staden 2014).

### **Säkra passager**

Enligt kriterierna ska även passage som ligger inom 10 meter från väjningsplikt eller stopplikt i färdriktningen klassificeras som grön standard. I nuläget kan detta inte hanteras av nvdb och är därför inte gjort. Den här punkten kan dock diskuteras. Stadsbyggnadskontorets erfarenheter visar att väjningsplikt och stopplikt inte respekteras tillräckligt för att man ska kunna räkna detta som en säker passage. Allt för många olyckor sker i exempelvis 4-vägs korsningar trots väjningsplikt och stopplikt. Därför föreslås att Falkenbergs kommun inte nöjer sig med väjningsplikt eller stopplikt för att kalla passagen säker.

### **Ombyggnad, nybyggnation och utbyggnad**

Cykelinfrastrukturen behöver utformas efter cyklistens behov. Vid nybyggnation av cykelbanor

bör det i de fall där det är fysiskt möjligt byggas på båda sidor om vägen. Det ger cyklisten möjlighet att välja att cykla på höger sida, samma sida som bilarna och det gör det enklare för bilisterna att upptäcka cyklisterna i korsningar.

Enkelsidiga men även enkelriktade cykelbanor tvingar cyklisten att korsa vägen för att cykla lagenligt, även om cyklisten inte har behov att korsa vägen. Det har betydelse särskilt då cykelbanan är barns skolväg, och kan ställa till problem då cykelbanan knyter an till länkar med dubbelsidiga cykelbanor. Det är därför inte lämpligt att enkelrikta cykelbanor. Istället bör man sträva efter cykelbanor på båda sidor av gatan.

### ***Mobility management***

Behov av en samordnare av Mobility management samordnare har identifierats hos flera hallandskommuner och det har kommit förslag på en regional samordnare som bekostas av kommunerna. Även om det finns en regional samordnare så behövs även en person på kommunen med ansvar för frågan.

Mobility management kan handla om allt från samåkningsprojekt, gröna resplaner, prova-på kampanjer (vintercyklist, elcyklist), kampanjer som riktar sig till skolbarn i kombination med utbyggd cykelväg eller säkrad cykelöverfart vid skola.

Specifika cykelrelaterade åtgärder exempelvis:

- Testcyklist, man får låna elcykel, lådcykel eller cykelkärria under en period på ca 12 veckor, med möjlighet för testcyklaren att köpa loss cykeln efter försöket. Vintercyklist, prova att cykla på vintern. Cyklisterna utrustas med dubbdäck och reflexväst. Cykla till jobbetkampanjer.
- Utskick till nyinflyttade med cykelkartor, cykelrundor, kombineras med annan information om hållbart resande.
- Kampanjer som riktar sig till skolbarn i kombination med utbyggd cykelväg eller säkrad cykelöverfart vid skola.
- Informera företag om cykeltrafik och transporter.

Det är viktigt med återkommande kampanjer och inte enbart arbeta med punktinsatser. Invigning av nya cykelvägar kontinuerligt och informera

om byggen löpande är ett sätt att marknadsföra cykling och nya cykelvägar.

Europeiska trafikantveckan firas varje år 16-22 september. 2013 deltog minst 135 kommuner i landet. Exempel på aktiviteter i samband med trafikantveckan är cykelmässa, information om klimatsmart resande och 5-kamp i cykelteknik.

Genom att verka för säkrare beteenden som att exempelvis använda dubbdäck när det är halt ute bedöms antalet allvarligt skadade kunna minska med 15-20%. Andra beteenden som kan påverkas är ökad användning av cykellysen, reflexer, cykelhjälm samt beteendet vid passager och överfarter hos både cyklister och bilister.

### ***Arbetsgivarens roll***

För att göra det möjligt för fler personer att välja se cykeln som ett alternativ finns det ett antal aktiviteter som en arbetsgivare kan genomföra. En viktig åtgärd är att se till att det finns möjlighet att duscha och klä om vid ankomst till arbetsplatsen samt att säkra att faciliteterna är fräscha och underhållna.

Andra sätt att uppmuntra till ökat cyklande kan vara att tillhandahålla eller sponsra cyklar, cykelhjälm samt att se till att det finns möjlighet till cykelparkering. En del kommuner har infört förmåncyklar. Arbetsgivaren bekostar inköp och ibland även reparationer och service och kostnaden dras på lönen på samma vis som man tidigare har hanterat inköp av datorer åt de anställda. Kommunen kan bidra i detta genom att informera om möjligheter och fördelar, både för individen och för företaget, samt att se över hur detta hanteras internt.

En vanlig kommentar då man frågar om folk cykelpendlar är att de inte kan göra det för hur skulle det se ut om man kommer till ett möte på cykel? Genom att synliggöra kända personer som cykelpendlar kan man arbeta med att visa att cykel är ett högstatusfordon.

### ***Cykelkarta***

Cykelkartan kan kompletteras med cykelbanor i och mellan tätorterna samt cykelleder. Det kan också finnas intresse av att se underlag på cykelbanor och cykelleder då olika typer av cyklar används.