FALKENBERGS CYKELSTRATEGI 2015

Antagen av tekniska nämnden 2015-12-16

FALKENBERG
Hitta det här

CYKELSTRATEGI FÖR FALKENBERGS KOMMUN

Cykelstrategin har tagits fram på beställning av Tekniska nämnden och i enlighet med Översiktsplan 2.0 och ska vara ett verktyg för att arbeta mer systematiskt med cykelfrågor i Falkenbergs kommun. Antagen av Tekniska nämnden 2015.

Arbetsgrupp

Nina Andersson, Stadsbyggnadskontoret
Charlott Ullstadius, Stadsbyggnadskontoret
Jimmy Vänestål, Stadsbyggnadskontoret
Linda Larsson, Stadsbyggnadskontoret
Christoffer Karlsson, Stadsbyggnadskontoret
Mattias Hedström Hjort, Strategienheten
Pär Lerjebo, Kultur- och fritidsförvaltningen
Rolf Svensson, Kultur- och fritidsförvaltningen
Rickard Alström, Stadsbyggnadskontoret
Charlotte Wingårdh, Stadsbyggnadskontoret
Alexandra Larsson, Stadsbyggnadskontoret
Josefin Selander, Stadsbyggnadskontoret
Christina Heintz Welinder, Cykelinland

Foto

Falkenbergs kommun om inte annat anges i bildtext. ©Falkenbergs kommun 2015

Tack

Tack till alla som bidragit med underlag: Klass 2B Schubergstorpsskolan, Hertingsskolans elevråd, Tångaskolan föräldraförening, Trafiksäkerhetsrådet, Falkenbergs cykelklubb samt alla privatpersoner som kommit med synpunkter och kartor.

FÖRORD

I Falkenbergs kommun har vi tagit ett beslut att prioritera arbetet med hållbarhetsfrågor. Cykelstrategin är ett sätt att arbeta med hållbara transporter såväl ekonomiskt, ekologisk och socialt.

Syftet med strategin är att öka cyklandet, skapa bättre förutsättningar för ett mer systematiskt arbete med cykelfrågor och beskriva hur vi kan nå redan uppställda mål och styra mot visionen ”Vi växer för en hållbar framtid”.
Ett stort tack till alla som har varit med och tagit fram strategin.

Christer Norrman
Ordförande i Tekniska nämnden

INNEHÅLL

Sammanfattning **5**

Vi växer för en hållbar framtid 5
Mål 5
Hur vi ska få fler att cykla mer 5

Inledning **7**

Bakgrund 7
Syfte 7
Styrdokument 7
Därför ska vi satsa på cykeln som transportmedel 10

Cykelstrategi - handlingsplan **14**

Cykelvision – Vi växer för en hållbar framtid! 14
Cykelmål 14
Strategier – hur vi ska få fler att cykla mer 14

Genomförande **15**

Prioritering 15
Åtgärder 15
Uppföljning och utvärdering 19

Referenser **20**

Bilaga 1 Nulägesbeskrivning

Bilaga 2 Infrastruktur, övergripande cykelnät, detaljutformning

Bilaga 3 Korsningspunkter

Bilaga 4 Fördjupade åtgärdsbeskrivningar

Bilaga 5 Befintligt cykelnät övriga tätorter samt landsbygd. Kort beskrivning av saknade länkar.

SAMMANFATTNING

Cykelstrategin har tagits fram på beställning av Tekniska nämnden samt i enlighet med Översiktsplan 2.0 och ska vara ett verktyg för att arbeta mer systematiskt med cykelfrågor i Falkenbergs kommun.

Vi växer för en hållbar framtid

Falkenbergs vision innebär att Falkenberg ska vara en cykelfrämjande och cykelvänlig kommun där cykel ska vara det självklara transportvalet till jobbet, skolan, fritidsaktiviteter samt rekreation. Detta ska gälla för gammal som ung, falkenbergare eller besökare. Att ta sig fram med cykel ska vara det smidigaste samt tillgängligaste trafikslaget oberoende tid på dygnet eller årstid. Tillsammans med kollektiv- och gångtrafik ska cykeltrafik prioriteras i stads- och kommunplanering.

Mål

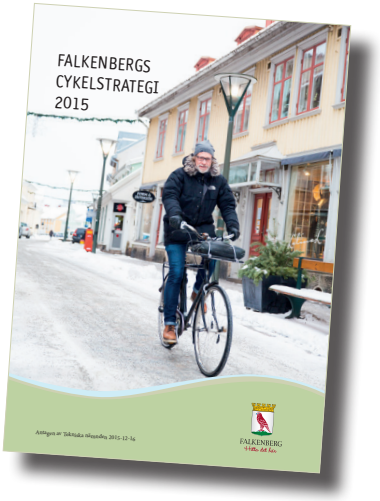
Cykelstrategins mål är att andelen cykeltrafik ska öka, bland samtliga målgrupper. Detta ska ske på bekostnad av framförallt biltrafik. Målet är att cyklandet ska stå för 21 % av det totala resandet år 2025 samt att det ska vara trafiksäkert, tillgängligt, tryggt och trevligt att cykla.

Hur vi ska få fler att cykla mer

Fem förslag på strategier har tagits fram för att arbeta mot visionen och de mätbara målen som syftar till att öka cyklingen i Falkenbergs kommun. När vi väljer åtgärd ska vi använda oss av 4-stegsprincipen som innebär att man i första hand ska överväga åtgärder som handlar om att ändra tankesätt kring val av transportmedel och i sista hand välja att arbeta med åtgärder som innebär nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder.

Attityd- och beteendepåverkan

Aktiva insatser krävs för att påverka attityder och inställning gentemot cykling med syfte att förstärka cykelns status som ett alternativ trafikslag till bilen. Mobility management (MM) är en metod för att genom mjuka åtgärder påverka bilanvändningen till förmån för ett mer hållbart resande. Åtgärderna förekommer ofta i paket där man exempelvis kombinerar informationskampanjer med prissättningspolitik eller arbete med infrastruktur.



För att kvalitetssäkra verksamheten tas någon form av cykelbokslut fram årligen där man kan följa upp och utvärdera arbetet med att nå målen. Vart tredje år ska kommuen delta i kommunvelometern för att få en rättvis jämförelse med övriga landet.

Förbättra drift och underhåll

En god standard på drift och underhåll är faktorer som har stor betydelse för människor när det gäller val av cykeln som transportmedel. Det är även mycket viktigt för att undvika olyckor. Det finns en potential att minska antalet allvarligt skadade med upp till 25 %.

Främja cykling i och mellan tätorter, serviceorter samt noder i kommunen

I översiktsplanen för Falkenbergs kommun finns knutpunkter, serviceorter och noder utpekade. Falkenbergs kommun eftersträvar att binda samman dessa med säkra cykelförbindelser som på ett effektivt sätt nyttjar den befintliga infrastrukturen.

Inom flera utpekade orter samt mellan orter finns det behov av förbättrade cykelvägar. Eftersom Trafikverket är väghållare för många av dessa vägar ska planering och utbyggnad ske i samverkan med Trafikverket samt Region Halland. Vi ska även arbeta med att lyfta cyklistens behov av egen infrastruktur hela resan och cykelparkeringar m.m.

Skapa trygga skolvägar

Skolor är viktiga målpunkter för många cyklister. Ett beteende som etableras i tidig ålder följer ofta människor genom livet – tidiga och positiva erfarenheter av cykling kan därför vara en avgörande faktor för att få fler cyklister på sikt. Genom att förbättra trafiksäkerheten minskas rädslan bland föräldrar att låta sina barn röra sig i trafikmiljön.

Utveckla och förstärk cykelnätet i Falkenberg stad

För utvecklingen av cykelstråk tas utgångspunkt i behovet av att nå de viktigaste målpunkterna. Stråken ska vara snabba och gena, ha hög komfort och tydlig prioritet gentemot övriga trafikslag. Utveckla två cykelbroar över Ätran; vid de kvarstående brostöden samt vid Garvarforsen, är grundläggande förutsättningar för att kunna förverkliga ett effektivt cykelnät i Falkenbergs stad. Om man ser till både antalet döda och allvarligt skadade cyklister, är den viktigaste åtgärden att flytta över cyklister från blandtrafik till separerade cykelbanor och planskilda korsningar.

Figur 1. Cykelnätet i Falkenberg

INLEDNING

Bakgrund

Svenskarna gör ungefär en miljard cykelresor per år och i genomsnitt cyklar en person mellan 6 och 84 år ca 30 mil årligen. Trots det är det ganska vanligt att cyklistens behov inte tillgodoses.

I Falkenbergs kommuns nya översiktplan står det i strategi 2 (satsa på hållbara person- och godstransporter) att en strategisk plan för gång- och cykeltrafik ska tas fram. Då gång- och cykel är två skilda trafikslag har vi tagit fram en separat cykelstrategi.

Eftersom Falkenbergs kommun huvudsakligen är väghållare i Falkenbergs stad så ligger strategins huvudfokus på staden. Kommunen ska verka för kraftigt förbättrade kommunikationer i form av förbättrad infrastruktur och dessutom tänka på hela resan från tätort till tätort, från tätort till stad samt från kommun till kommun. Över kommungränserna är det dock främst den regionala cykelplanen längs statliga vägar som ska vara styrande.

Cykelstrategin är ett strategiskt dokument som idag återfinns i de flesta svenska kommuner. Det är ett dokument som används som en del inom trafik- och samhällsutvecklingen. Den tillämpas som underlag för beslut som rör cykeltrafiken i kommunen. Cykelstrategin för Falkenbergs kommun ska ligga till grund för att främja cyklismen och öka andelen cykelresor jämfört med bilresor i enlighet med översiktsplanens andra strategi.

Syfte

Syftet med strategin är att få ett övergripande inriktningsbeslut så att vi styr åt samma håll. Vi ska med utgångspunkt från redan tagna mål i olika politiska dokument skapa bättre förutsättningar för ett mer systematiskt arbete med cykelfrågor i kommunen. Framförallt ska strategin visa hur vi ska nå huvudmålet att minska biltrafiken och öka cykeltrafiken. Vi ska ta fram en färdriktning för Falkenbergs kommun för att styra mot den uppställda visionen ”Vi växer för en hållbar framtid” sett ur ett cykelperspektiv.

Syftet är också att upprätta riktlinjer för hur cykelfrågor ska hanteras i samhällsbyggnadsprocessen, ge ett underlag till fysisk planering samt göra det enklare att prioritera vilka fysiska åtgärder som måste göras. Strategin ska vara ett stöd för politiker och tjänstemän samt ett underlag för beslut. Strategin ska även vara ett strategiskt och långsiktigt dokument med bilagorna som levande dokument vilka revideras efterhand. Falkenbergs kommun har en cykelplan från 2002 som härmed ska ersättas av cykelstrategin.

Styrdokument

Vid en genomgång av de kommunala dokumenten visar det sig att cykel omnämns i flera olika sammanhang och är en nödvändighet för att uppnå andra mål. Nedan beskrivs de olika dokumenten samt de mål som behandlar cykling i någon form. Även nollvisionen som är ett nationellt mål som tekniska nämnden antagit beskrivs nedan.

Vision för Falkenbergs kommun

Vi växer för en hållbar framtid är Falkenbergs kommuns vision och den som ska vara vägledande även för cykelstrategin.

En ökad tillväxt innebär att vi vill att fler människor och företag etablerar sig Falkenbergs kommun. För att detta ska kunna ske på ett hållbart sätt behöver kommunen skapa grundläggande förutsättningar för ett hållbart sätt att leva. Satsningar på cykeltrafik är en mycket kraftfull sådan tillsammans med satsningar på andra hållbara transportmedel såsom gång- och kollektivtrafiken. En ökad cykling har väldigt god måluppfyllelse eftersom den bidrar till att uppfylla alla tre hållbarhetsdimensionerna. Hållbarhet ska vara långsiktigt ekonomisk, social och ekologisk.

Översiktsplan 2.0

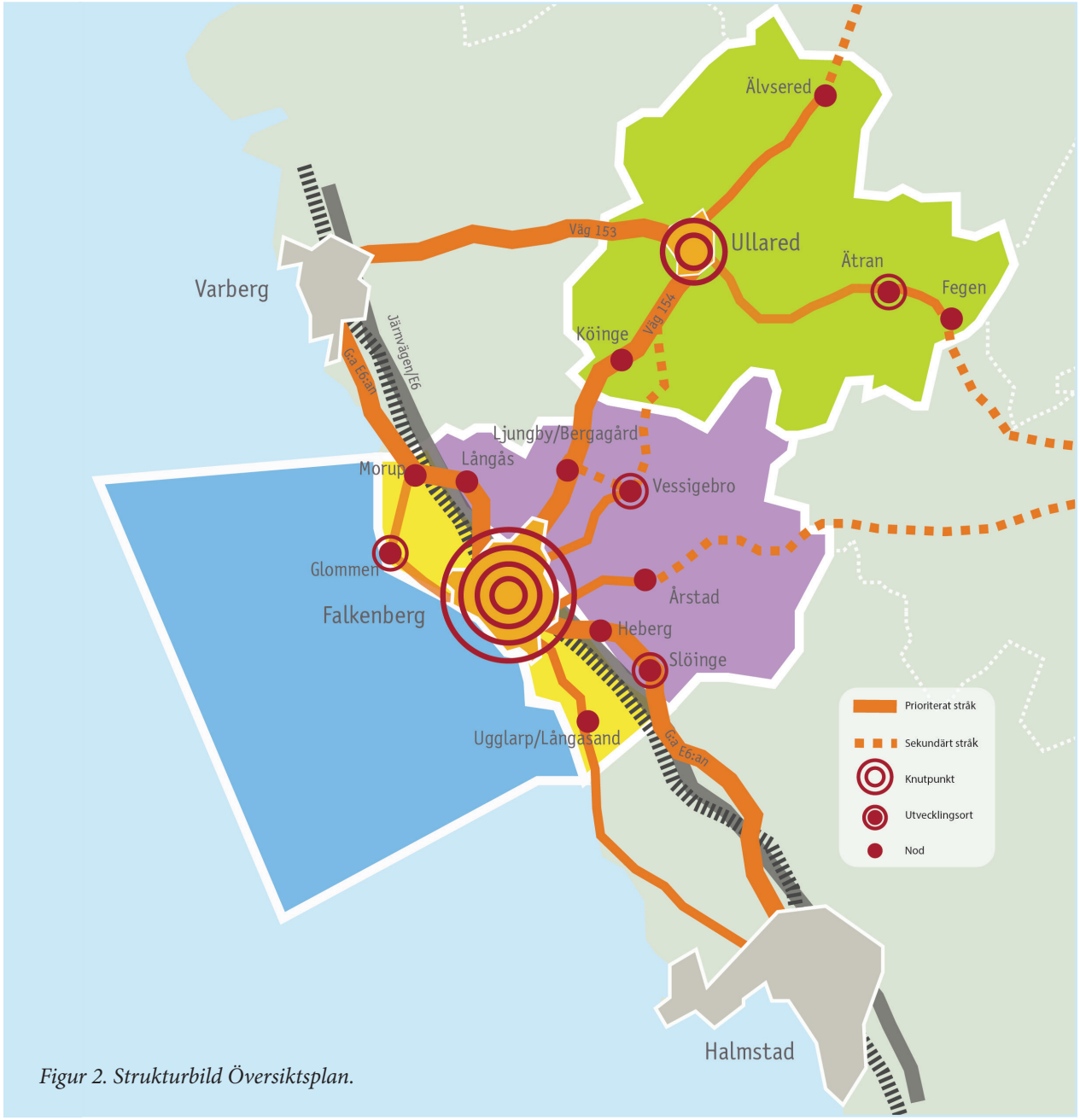
Kommunens översiktsplan 2.0 från 2014 har pekat ut en strukturbild och fem strategier för att uppnå kommunens övergripande mål: ”Vi växer för en hållbar framtid”. Samtliga strategier berör cykling.

Strategi 1:	Planera för en hållbar stadsutveckling
Strategi 2:	Satsa på hållbara person- och godstransporter
Strategi 3:	Förstärk Falkenbergs stad
Strategi 4:	Styr bebyggelseutvecklingen i kustnära lägen
Strategi 5:	Skapa förutsättningar för bebyggelseutveckling på landsbygden

I strukturbilden finns ett antal prioriterade stråk identifierade där snabba kommunikationer ska kunna garanteras. Grundläggande för strukturbildens stråk är transporten av framför allt människor. För att stråken ska komma så många som möjligt till godo är det viktigt att arbeta med anslutande länkar, till exempel gång- och cykelvägar samt pendlarparkeringar och liknande.

Utmärkande för stråken i översiktsplanen är att de till största delen går längs statliga eller enskilda vägar. Få sträckor är längs kommunal väg och kommunen kan inte bygga nytt utan tillstånd av annan väghållare.

Längs statlig väg får kommunen inte heller statsbidrag om stråket inte är med i den regionala cykelplanen. De sträckor som varit aktuella för Falkenbergs del är sträckan Falkenberg-Ullared och då endast delsträckan Vinberg-Bergagård. Som inspel till den nationella planen föreslås sträckan Heberg-Slöinge-Getinge (i Halmstads kommun).



Figur 2. Strukturbild Översiktsplan.

Plan för den ekologiska hållbarheten 2012-2015

Arbetet med revidering av planen för ekologisk hållbarhet pågår. Nya mål från och med 2016 kommer att tas fram. Målen till och med 2015 behandlar koldioxidutsläpp, minskat ehov av behovet av biltransporter och att invånarna i högre grad gör aktiva val som bidrar till en hållbar utveckling.

Trafikplan

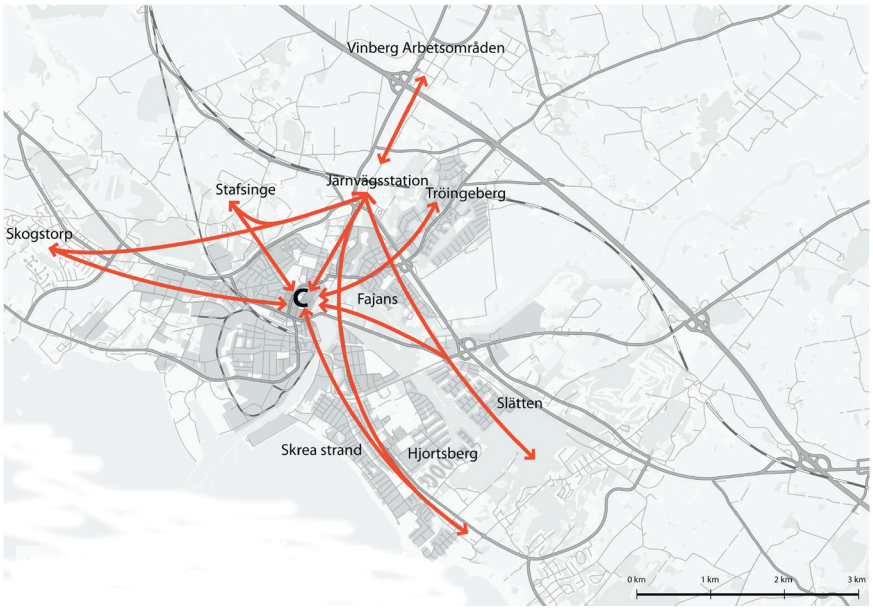
Det grundläggande målet för Trafikplanen är att åstadkomma ett hållbart transportsystem som ger en tillfredsställande trafik- och transportförsörjning samt god tillgänglighet. För att uppnå detta rekommenderas att stadens cykelvägnät byggs ut samt att åtgärder för att öka trafiksäkerheten och färdsättets attraktivitet vidtas. En ökning av gång- och cykeltrafiken med betoning på cykeltrafiken, är högprioriterad med hänsyn till behovet av att dämpa utvecklingen av biltrafiken.

Som övergripande mål för Trafikplanen ska cykel- och gångtrafiks andel av arbetspendlingen samt resande till och från skolor ska öka. Vidare ska övergripande cykelstråk definieras och utvecklas. Syftet är att skapa säkra och snabba cykelförbindelser från de olika tätortsdelarna till centrum samt tågstationen. Långsiktigt är bedömningen att cykelvägnätet bör utvecklas med snabba, gena och säkra cykelvägar i ett antal huvudstråk för att uppnå målet att kraftigt öka cykeltrafiken.

I trafikplanen pekas fyra fokusområden för cykel ut för vidare fördjupade studier:

- Undersök möjligheten att utnyttja den nedlagda järnvägens banvall samt möjligheten att bygga en gång- och cykelbro på de kvarstående brostöden i Ätran. Detta skulle möjliggöra en högklassig cykelväg mellan stadens centrala, östra samt västra delar.
- Utred möjligheten för en cykelbro över Garvareforsen. Detta med syfte att förbättra tillgängligheten över Ätran, koppla ihop de södra och sydöstra delarna av staden samt förstärka kopplingen till tågstationen för boende i Herting, Hjortsberg och längs med Skrea strand.
- Se över villkoren för cykeltrafik inom och genom centrum. Cykeltrafiken är idag blandad med biltrafik på vissa avsnitt i stadskärnan. Cyklister bör tillsammans med fotgängare ges företräde vid avvägningar i planeringen.
- Förbättra förbindelsen från Skogstorp som idag utgör den mest bristfälliga cykelvägen. Det finns ett behov av en snabb förbindelse från Skogstorp och Smedjeholms verksamhetsområde längs Kringleden och fram till stationen.

För den planerade bostadsbebyggelsen i Stafsingeområdet inriktas cykelförbindelser både mot Arvidstorpsvägen/centrum och mot Kanslistvägen/järnvägsstationen. De omfattande planerna på ny bostadsbebyggelse i Skogstorp understryker behovet av att lösa bristerna i cykelförbindelsen därifrån.



Figur 3. Principbild av stråk från Trafikplanen. Vid utbyggnad av cykelstråk föreslår trafikplanen att stråken främst inriktas mot centrum samt stationen/verksamhetsområdena vid E6. Det betonas att det är i nya bebyggelseområdena som det finns bäst förutsättningar för att skapa högklassiga cykelförbindelser.

Cykelplan 2002
Samhällsplaneringen ska bygga vidare på Falkenberg som cykelkommun.

Vid nyplanering av användningsområden samt infrastruktur ska cykeltrafiken prioriteras framför biltrafiken. Cykelplanen beskriver också fler mål och olika åtgärder för drift och underhåll, samt planering. Utbyggnadsplanen är väl beskriven, men behöver revideras.

Nollvisionen
Nollvisionen är ett nationellt mål som kommunen antagit. Målet med allt trafiksäkerhetsarbete är att ingen ska skadas svårt eller dödas i trafiken. Särskilt viktiga insatsområden för det kommunala trafiksäkerhetsarbetet är hastighet, cykelhjälmsanvändning, säkra gång- och cykelpassager samt drift och underhåll på gång- och cykelnätet. Strategin ”Säkrare cykling” tar upp inriktningen för trafiksäkerhetsarbetet. Mellan 2008-2025 ska antalet döda minskas med hälften och antalet svårt skadade med 25 %. I dokumentet ”Säkrare cykling” föreslås följande fem insatsområden prioriteras:

1. Förbättra drift och underhåll året om.
2. Utforma cykelinfrastruktur utifrån cyklistens behov.
3. Starta utvecklingsprocesser för säkrare cyklar och bättre skydd.
4. Verka för säkrare beteenden och öka användningen av hjälm och dubbdäck.
5. Utveckla kunskapen om främst olycksrisker och effektsamband.

Det femte området ses inte som aktuellt för kommunerna att arbeta med.

Därför ska vi satsa på cykeln som transportmedel

Ekonomisk hållbarhet
Cykling är det mest ekonomiska färdsättet efter gång, vilket gör att det bidrar både till en bättre privat- och samhällsekonomi än att åka bil. Köpenhamns kommun har räknat ut att år 2012 kostade det samhället 1,13 Dkr för varje km i bil samtidigt som det var 1,22 Dkr i vinst för varje km på cykel. En investering på 1 kr i bättre cykelinfrastruktur som ökar cyklande, ger tillbaka 3,2 kr (Vägverket 2009, sid. 46-47). Stefan Gössling forskare på Lunds universitet och Andy S. Choi från University of Queensland har kommit fram till att det kostar samhället sex gånger mer när invånarna tar bilen istället för cykeln. Forskarna har undersökt en kostnad-nytta-analys som Köpenhamns kommun använder för att bedöma om ny infrastruktur för cyklister ska byggas. Analysen tar hänsyn till bland annat luftföroreningar, klimatförändringar, resväg, buller, vägslitage, hälsa och trängsel i Köpenhamn. Bilen har alltså mer negativ påverkan på samhällsekonomin jämfört med cykeln.

Social hållbarhet
Cykling bidrar dels till en förbättrad personhälsa, men även till en friskare befolkning. En jämförelse mellan arbetspendlande cyklister och bilister visar entydigt att hälsovinsterna överväger, upp till 9 ggr till cyklisternas fördel. Den som cyklar till arbetet har 40 % lägre risk att drabbas av hjärtinfarkt jämfört med den som åker bil (Wennberg 2010).

Ur ett hållbarhetsperspektiv bör kommunen minska biltrafiken i tätorten och ersätta den med ökad gång- och cykeltrafik vilket innebär säkrare och tryggare trafik för oskyddade trafikanter.

Enligt Professor Peter Schantz på centrum för idrottsforskning är det få barn som får de rekommenderade 60 minuterna av fysisk aktivitet per dag. Genom att gå/cykla till skolan ökar den möjligheten. Vanor som rör fysisk aktivitet grundläggs ofta i barndomen före 10 års ålder och kan även påverka deras livsstilar och välmående som vuxna. Vardagsmotion förbättrar muskelstyrkan, sänker stresshormonerna och påverkar immunförsvaret. (VV 2006). Barn som går eller cyklar till skolan utvecklar också sin kroppsidentitet och motoriska förmåga samt är piggare och har lättare att lära när de kommer till skolan (Daryani 2006).

Män och kvinnor lägger ungefär lika mycket tid på att förflytta sig varje dag, men männen transporterar sig längre än kvinnorna under samma tid. Detta beror på att kvinnor i högre utsträckning använder sig av långsammare transportmedel som till exempel gång, cykel eller kollektivtrafik. Kvinnor gör betydligt fler flerstoppsresor än män, det betyder exempelvis att kvinnor handlar eller hämtar barnen på vägen hem från jobbet medan männen ofta åker direkt

från punkt A till B. En annan skillnad mellan män och kvinnor är att kvinnor i större utsträckning kombinerar olika färdmedel, som att man till exempel tar cykeln till bussen, bussen till tåget och sedan tåget till arbetet.

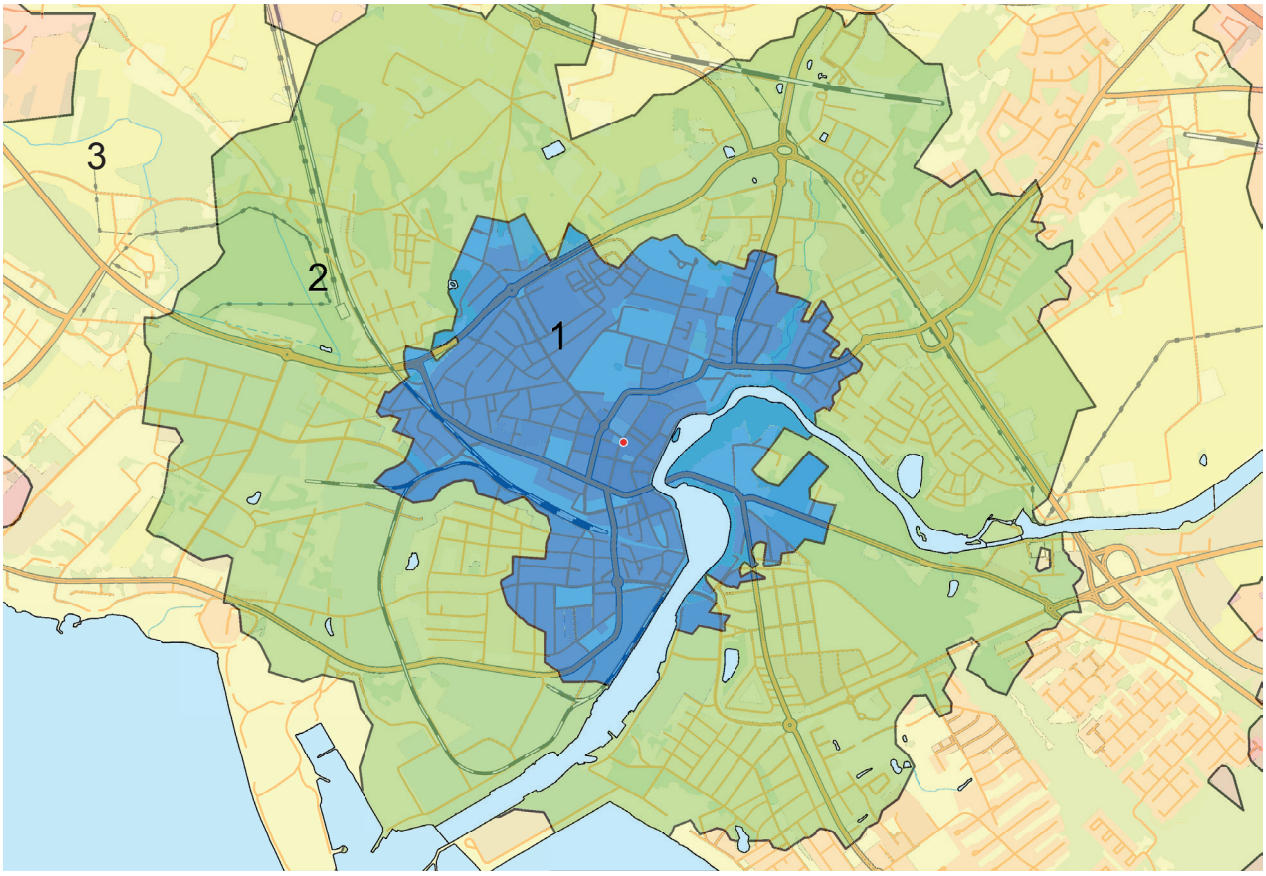
Cykeln är ett av de mest jämställda fordonen, båda män och kvinnor har haft samma tillgång till cykeln i över hundra år. I de flesta åldersgrupper är cyklisterna jämnt könsfördelade, utom i gruppen 25-44 år, där är det betydligt fler kvinnor som cyklar. Cykel är ett demokratiskt fordon som alla kan använda oavsett ålder. Det krävs inget körkort eller trafikundervisning. Alla får cykla.

Ekologisk hållbarhet

Att cykla är ett av de transportsätt som bidrar med absolut minst utsläpp av CO2. Vid själva användandet är utsläppen, bortsett från det som kommer från personen på cykeln noll (förutom då elcykel används). För tillverkning/transport och underhåll av cykeln beräknas ca 5g CO2/km, för en genomsnittsbil beräknas de totala utsläppen till 236g CO2/km, till detta tillkommer även andra utsläpp som SO2, NO2 och partiklar (European Cyclist' Federation ASBL 2011). En minskning av bilåkning är en förutsättning för att vi ska nå koldioxidmålen Cykel är ett konkurrenskraftigt transportmedel inne i tätorterna. Cykeln släpper inte ut några avgaser och cyklister tar sig ljudlöst fram i jämförelse med biltrafik. Den bidrar inte heller till några problem med köbildningar.

Potential

Falkenbergs stad är relativt platt med ett fåtal backar och hög potential för cyklande. Cyklar man med en hastighet av 15 km/h i 5 minuter når man med utgångspunkt från Stadshuset det gröna området (2) på bilden nedan (Figur 4). Inom 10 minuter når man det gula området (3). Undersökningar visar att cirka 20 procent av korta arbets- och fritidsresor med bil kan ersättas. Den röda pricken visar bildens mittpunkt.



Figur 4. Målpunkter och område som nås inom 5 minuter, 10 minuter eller längre tid.

Cyklisten

Cykel används av pendlare till jobb eller skola, av nöjescyklister, motionscyklister och cykelturister samt även för rehabilitering. Studerande är den kategori som oftast cyklar.

Cykeltrendrapporten 2014 som ges ut av Svensk cykling rapporterar att 2010/2011 såldes 501 000 cyklar och 2013/ 2014 584 000 cyklar vilket ger en ökning på nära 17 %. Det beror dels på att cykelpendling blivit vanligare och dels på att fler skaffar en andra cykel. Statistiken visar också att var femte svensk cykelpendlar dagligen och hälften av alla svenskar har mindre än 5 km till jobbet. Nästan hälften av alla svenskar använder cykeln för motion under sommarhalvåret och 11 % cykelpendlar dagligen under vinterhalvåret.

Kommunens styrdokument beskriver målgruppen som alla invånare i Falkenberg. Såväl i stad som på landsbygd samt besökare för turism och näringsliv. Särskilt omnämns barns skolväg i planen för social hållbarhet. Dock har kommunen inte rådighet över alla vägar och cykelvägar och i de sammanhang där Trafikverket eller vägföreningar är ansvariga får kommunen framförallt verka för att påverka.

2014 gjorde Region Halland en resvaneundersökning. I Falkenberg gjordes 5599 utskick och 1913 svarade vilket ger en svarsandel på 34 %. 3 % av respondenterna i Falkenberg har uppgett att de inte har någon cykel i hushållet. 57 % har minst 2 cyklar. Det stämmer bra överens med de övriga hallandskommunerna. I samtliga hallandskommuner är bilen (65 %) det främsta transportmedlet, medan cykel står för 10 %. I Falkenberg görs 11 % av resorna med cykel. Se tabellen i figur 5. De som bor i Falkenberg reser i snitt 12 km/resa och i snitt cyklar man ca 3 km. Se bilaga 1.Det innebär att det är möjligt för de flesta att cykla betydligt mycket mer än idag.

Färdmedelsval för Hallands kommuner i procent (%)

Kommun	Bil/mc	Tåg	Buss	Cykel	Gång	X
Halmstad	60	2	9	19	9	1
Varberg	61	3	4	12	9	12
Falkenberg	63	1	3	11	8	13
Hylte	71	1	3	4	9	12
Laholm	74	1	3	4	8	10
Kungsbacka	78	6	7	3	5	1

Figur 5. Färdmedelsval för Hallands kommuner. X visar annat färdmedel.

Cykeln

Det finns cyklar med 1, 2, 3 och 4-hjul. Det finns hopfällbara cyklar, tandemcyklar, liggcyklar, lådcyklar, cyklar med elmotor mm.

3- och 4-hjuliga cyklar används i allt högre grad av vuxna med funktionshinder och är även ett hjälpmedel i rehabilitering. Dessa cyklar finns både med och utan el. De används både privat och i omsorgen. Här handlar det om tillgänglighet och frihet då den kan möjliggöra för funktionshindrade att på nästan egen hand ta sig ut och cykla såväl korta som långa sträckor. Den här typen av cykel är bred och det behövs utrymme om två sådana cyklar ska kunna mötas.

Elcykel

En viktig aspekt är att maxavståndet för att cykelpendla är betydligt längre nu än för några år sedan. Elcyklarna gör att man kan cykla längre. En del klarar 45 – 70 km på en laddning. Elcyklar gör också att många kan ta sig fram betydligt fortare och cykelvägar för elcykel kräver en annan utformning.

På Falkenbergs kommun finns det tjänstecyklar. Stadsbyggnadskontoret har tre stycken elcyklar som används framförallt för resor inom centrum men även för lite längre resor. Elcyklarna används både vid tjänsteärenden och som transport till möten.

Andelen elcyklar som säljs i Sverige är fortfarande relativt låg, endast några enstaka procent av de nya cyklarna som säljs är elcyklar och de utgör mindre än en procent av det totala antalet cyklar. Man räknar dock med att antalet elcyklar i Sverige kommer att öka så pass mycket att det kommer att ställa andra krav på cykelinfrastrukturen.

En elcykel är definierad som ett fordon där förarens pedalkraft kombineras med en elmotor. Elmotorn kopplas endast in när trycket på tramporna ökar och kopplas från när cyklisten slutar

att trampa, det vill säga att cykeln inte endast får drivas av motorn. Motorn får endast förstärka kraften på tramporna vid hastigheter under 25km/h och motorns nettoeffekt får inte överskrida 250W. Elcykeln är alltså ett hybridfordon, då man kombinerar två olika kraftkällor, både cyklistens egen kraft och motorns kraft.

Slutsatserna som man kan dra av en ökad andel elcyklister är att cykling kommer att bli mer attraktivt då man når fler målgrupper och underlättar vid längre pendlingssträckor. Den ger fördelar även i uppförsbackar, motvind och dåligt väder då man kommer fram fortare och med en mindre ansträngning är en vanlig cykel. Medelhastigheten kommer att öka och reslängden bli längre. Det kommer att bli lättare att ta sig till olika målpunkter, vilket gör att ett sammanhängande och lättillgängligt cykelnät är oerhört viktigt.

Kraven på cykelinfrastrukturen kommer att öka då det kommer att ske betydligt fler omkörningar och att cykelsäsongen kommer att bli längre då året-runt cykling blir mer attraktivt. Eftersom elcyklar även är dyrare än vanliga cyklar kommer det att ställas högre krav på säkra cykelparkeringar. När elcykeln tas med i cykelplaneringen ska fokus ligga på att underlätta för elcyklister att till fullo kunna utnyttja fordonets särskilda fördelar utan att vanliga cyklars avsaknad av dessa ska medföra en nackdel.

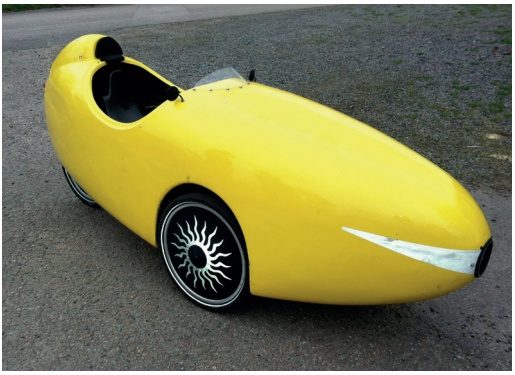
Liggcykel

Liggcykel finns för en eller flera personer och med tre eller flera hjul. Det finns med och utan kåpa. I en del liggcyklar ligger man på mage och andra på rygg. Generellt sägs att liggcyklar är bekvämare än upprätta cyklar eftersom varken rygg, nacke eller bak belastas. Liggcyklarna är ofta väldigt snabba och även oerfarna cyklister kan ganska lätt cykla 100 km utan problem.

Lådcykel

Lådcykel används för att frakta gods eller barn. I Ystad finns en förskola som har köpt in fyra stycken 7-växlade lådcyklar. Det finns plats för fyra barn på de 3-hjuliga cyklarna och barnen sitter fastspända med ett trepunktsbälte. Även förskolor ibland annat Genarp och Stockholm använder lådcykel till barnen. I Stockholm fick 8 förskolor lådcyklar redan 2010. Där fanns plats för 6 barn och även några med rullstolslösning.

Det finns även cykelåkerier som transporterar gods på elcykel i Stockholm, Malmö och Göteborg. De fraktar gods på max 300 kg antingen med lastcykel eller med släp.



Liggcykeln (ovan) och lådcykel (nedan) blir allt vanligare på kommunens gator.

Den traditionella 2-hjuliga cykeln syns flitigt på Falkenbergs gator.

CYKELSTRATEGI – HANDLINGSPLAN

Cykelvision – Vi växer för en hållbar framtid!

Falkenberg ska vara en cykelfrämjande och cykelvänlig kommun där cykel ska vara det självklara transportvalet till jobbet, skolan, fritidsaktiviteter samt rekreation. Detta ska gälla för gammal som ung, falkenbergare eller besökare. Att ta sig fram med cykel ska vara det smidigaste och tillgängligaste trafikslaget oberoende tid på dygnet eller årstid. Det ska vara tryggt och trivsamt att använda våra cykelbanor. Tillsammans med kollektiv- och gångtrafik ska cykeltrafik prioriteras i all planering. Befintligt cykelsystem ska förstärkas parallellt med att kopplingar som kan generera en ökad cykelanvändning i kommunen utvecklas.

Cykelmål

Målet för cykelstrategin är att andelen cykeltrafik ska öka, bland samtliga målgrupper samtidigt som biltrafiken ska minska. Cykelstrategins övergripande mål går i linje med Falkenbergs trafikplans intentioner. I trafikplanen uppskattas ökningen av det totala trafikarbetet till 20 % år 2025. Trots det görs bedömningen att biltrafiken inte ska öka utan att ökningen fördelas på cykel och kollektivtrafik. Förslaget är att en jämn fördelning görs och att att mål för cyklandet ska vara 21 % av det totala resandet 2025. Det ska vara trafiksäkert, tillgängligt, tryggt och trevligt att cykla.

Strategier – hur vi ska få fler att cykla mer

Fem förslag på strategier har tagits fram för att arbeta mot visionen och de mätbara målen som syftar till att öka cyklingen i Falkenbergs kommun.

Arbeta med attityd- och beteendepåverkan

Aktiva insatser krävs för att påverka attityder och inställning gentemot cykel med syfte att förstärka cykelns status som ett konkurrenskraftigt alternativt trafikslag till bilen. Detta med avseende att öka antalet cyklister i kommunen och på sikt minska bilberoende i Falkenbergs tätort. För åstadkomma detta krävs åtgärder för att påverka inställning och beteende bland övriga trafikanter.

Förbättra drift och underhåll

En god standard på drift och underhåll av cykelbanor är faktorer som har stor betydelse för

är även mycket viktigt för att undvika olyckor. Det finns en potential att minska antalet allvarligt skadade med upp till 45 % (Trafiksäkra staden). Hål i vägen orsakar sällan en bilolycka med personskada medan rullgrus ofta orsakar personskador för cyklister. Det är viktigt att standarden och framkomligheten är hög året om, detta så att cyklister kan lita på vägarna alltid är cykelbara.

Skapa trygga skolvägar

Skolor är viktiga målpunkter för många cyklister. De beteenden som etableras i tidig ålder följer ofta människor genom livet – tidiga och positiva erfarenheter av cykling kan därför vara en avgörande faktor för att få fler cyklister på sikt. Genom att förbättra trafiksäkerheten minskas rädslan bland föräldrar att låta sina barn röra sig i trafikmiljön. En återkommande problemställning som dyker upp i dialogen med skolorna är att de föräldrar som skjutsar sina barn till skolan inte visar tillräcklig hänsyn mot de barn som går och cyklar. Därigenom bidrar föräldrarna själva till att föräldrar till barn som går eller cyklar till skolan inte längre vågar låta sina barn göra det. För att

skapa ett positivt mönster krävs åtgärder för ökad trygghet, trivsel, tillgänglighet och trafiksäkerhet.

Upp till 12-års ålder saknar barn de förutsättningar som krävs för ett trafiksäkert beteende i alla situationer. Hjärnan är inte tillräckligt utvecklad för att de ska klara av att hantera trafiken. De har svårt att bedöma hastigheter och tidsluckor och gör därför ofta felbedömningar. Barn saknar också de fysiska förutsättningarna som krävs. Många har inte heller fått trafikträning. Barn behöver gå och cykla till skolan för att träna sig i trafiken. Det är en viktig del i barnens utveckling och ger en större frihet.

Främja cykling i och mellan tätorter, serviceorter samt noder i kommunen

I översiktsplanen för Falkenbergs kommun finns tätorter, serviceorter och noder utpekade. Falkenbergs kommun eftersträvar att binda samman dessa med säkra cykelförbindelser som på ett effektivt sätt nyttjar den befintliga infrastrukturen (se fig. 3 sid 10). I samband med att nästa regionala cykelplan tas fram är ett fortsatt arbete att ta fram en prioriteringsordning tillsammans med Trafikverket och Region Halland. Region Halland är också ledhuvudman för den nationella turistcykelleden Kattegattleden och ansvarar tillsammans med de berörda kommunerna för färdigställande och utveckling av leden.

Utveckla och förstärk cykelnätet i Falkenberg stad

För utvecklingen av cykelstråk tas utgångspunkt i behovet av att nå de två viktiga målpunkterna; Falkenbergs centrum och Falkenbergs järnvägsstation. I fig. 3 illustreras principen för utbyggnad av cykelstråk i Falkenbergs stad. Stråken bör inriktas framförallt mot och genom centrum till stationen samt mellan arbetsplatser och bostadsområden. Cykelstråken ska vara snabba och gena, ha hög komfort och tydlig prioritet gentemot övriga trafikslag. Cykelnätet ska vara sammanhängande. Pendelstråk ska vara separerade från gående eftersom pendelcyklister har stort behov av att cykla fort. Att utveckla två cykelbroar över Ätran; vid de kvarstående brostöden samt vid Garvarforsen, är grundläggande förutsättningar för att kunna förverkliga ett effektivt cykelnät i Falkenbergs stad.

Attraktiva och säkra cykelparkeringar är ett viktigt verktyg för att minska konflikterna mellan gående och cyklister. Det medför också att cyklister känner sig trygga med att parkera sina cyklar.

GENOMFÖRANDE

Prioritering

4-stegsprincipen

Vi ska använda oss av 4-stegsprincipen som innebär att man ska överväga åtgärder i steg 1 innan man använder steg 2, steg 2 innan steg 3 osv. De olika stegen kan enkelt beskrivas så här:

Steg 1 – Tänk om
Åtgärder som kan påverka behov av transporter och val av transportsätt.

Steg 2 – Optimera
Åtgärder som effektiviserar nyttjandet av befintlig infrastruktur och fordon.

Steg 3 – Bygg om
Begränsade ombyggnadsåtgärder.

Steg 4 – Bygg nytt
Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder.

Regeringen har slagit fast att fysisk planering bör föregås av någon form av åtgärdsvalsstudie på projekt enligt väglagen. Även där det är beslutat att bygga kan det vara lämpligt att titta på steg 1-steg 3 åtgärder för att lösa problem i sammanhanget. Genom att förstå situationen – definiera problem, hinder och behov kan man lättare definiera konkreta och mätbara mål för att lösa problemen. Därefter förslår man åtgärder och kan då fokusera på exempelvis steg 1 och 2 åtgärder.

Fördelen med steg 1 och steg 2 åtgärder är framförallt ekonomiska och en åtgärdsvals-studie enligt fyrstegsprincipen bidrar till en tydligare metodik för planeringens tidiga skede.

4-T

Vid prioritering av åtgärder ska vi även använda oss av 4-T som innebär att trafiksäkerhet prioriteras först och därefter tillgänglighet, trygghet och trivsel.

Åtgärder

Planering

Cykel är ett eget trafikslag som behöver egen infrastruktur. Cykel ska planeras trafiksäkert,

tillgängligt, tryggt och trivsamt. Prioriteringsordningen för de olika trafikslagen behöver förändras till att planera i första hand för hållbara trafikslag:

1. Gående, cykel
2. Buss/tåg
3. Bil

I planeringen behöver hänsyn tas i hur det ser ut inom och utanför detaljplaneområdet. Finns kopplingar till andra cykelbanor, finns behov av cykelbanor till andra målpunkter? Detaljplanearbetet behöver ses i förhållande till utbyggnadsplan för cykel och vice versa. Trafikbelastningen i centrum behöver dämpas. I första hand bör genomfartstrafiken minskas så att utrymme ges för trafik med mål i centrum. Vi ska arbeta med positiva och negativa incitament direkt mot bilister för att få dem att överväga cykel som ett alternativ transportslag i större utsträckning.

Hela resan
Planera för hela resan från dörr till dörr.

Dialog
Planering ska ske i dialog med cyklisten.

Åtgärd	**Strategi**					**Steg**
	Attityd och beteende-påverkan	Förbättra drift och underhåll	Skapa trygga skolvägar	Främja cykling i och mellan tätorter, seerviceorter samt noder i kommunen	Utveckla och förstärka cykelnätet i Falkenberg stad	
Planering			x	x	x	1
Hela resan	x			x		1-2
Dialog med användarna	x	x	x	x	x	1
Mobility management	x					1
Kampanj	x					1
Information	x	x	x	x	x	1
Marknadsföring	x					1
Höj status	x					1
Cykelkarta	x		x	x	x	1-2
Beläggning		x				2
Snö/halka		x				2
Sopning		x				2
Slåtter/sikt		x				2
Rotskärning		x				2
Avtal		x				2
Hinderfritt		x				2
Vägvisning				x	x	2
Vägmarkering/ ytmarkering			x	x	x	2
Belysning			x	x	x	2-4
Säkra passager			x	x	x	3-4
Nybyggnad/utbyggnad			x	x	x	3-4

Åtgärderna i matrisen är sorterade efter strategi samt steg enligt 4-stegsprincipen. Matrisen kan användas för åtgärdsval, prioritering av åtgärd samt bokslut.

Mobility management (MM)
Mobility management (MM) är en metod för att genom mjuka åtgärder påverka bilanvändningen till förmån för ett mer hållbart resande. Åtgärderna förekommer ofta i paket där man exempelvis kombinerar informationskampanjer med prissättningspolitik eller arbete med infrastruktur. Samverka med Region Halland samt övriga Hallandskommunerna och arbeta med Mobility management.

Arbetsgivarens roll
Informera och uppmuntra företagen i Falkenbergs kommun till att arbeta för att de anställda ska ta cykeln till jobbet. Föregå med gott exempel som arbetsgivare.

Information och marknadsföring
Informera om nybyggnationer eller större ombyggnationer. Det finns en stor potential i att få fler turister att välja cykeln istället för bilen speciellt under högsäsong. Att kontinuerligt informera och uppdatera kring kommunens arbete med t.ex. utbyggnad av cykelvägar, placering av cykelparkeringar, uppdaterade vägvisare etc. kan även bidra till att påverka attityder och beteende.

Cykelkarta
Kartmaterialet ska vara aktuellt. Undersök intresse och utred behov av appar till mobiltelefon eller surfplatta med karta, servicefunktioner och destinationer.

Beläggning
Inventera beläggning och allmänt skick av cykelbanor samt åtgärda. Skapa rutiner för att snabbt upptäcka skador.

Snöröjning/halkbekämpning
Utred bästa metod för snöröjning och halkbekämpning i Falkenberg.

Sopning
Utred om sopning av grus samt lövsopning kan genomföras oftare eller tidigare.

Slåtter och siktröjning
Skapa rutiner för att snabbt upptäcka problem.

Rotskärning/spricklagning mm
Skapa rutiner för att snabbt upptäcka skador.

Återställning av vägarbeten ska göras korrekt och av kommunens entreprenör.

Avtal och besiktning
Besiktning av utfört arbete bör göras på cykel istället för i bil både för entreprenör och för kommun. Översyn inför nytt avtal.

Vägvisning och vägmärken/ytmarkering
Vägvisning mellan centrum och viktiga målpunkter. En tydlig och konsekvent cykelvägvisning samt information är ett effektivt sätt att informera hur kommunen och tätortens cykelvägnät är uppbyggt och låta falkenbergare och turister själva få en uppfattning hur de kan ta sig runt och orienterar sig med cykel.

Skyltning och markering av vad som är cykelbana ska vara tydlig och konsekvent. Separering av gång från cykel i de fall det är möjligt se bilaga 2.

Belysning
Gång- och cykelbanorna i det övergripande cykelvägnätet skall vara väl belysta.

Säkra passager
Inventering av cykelpassager ska färdigställas samt åtgärdas.

Hinderfritt
En inventering av främst det övergripande cykelvägnätet bör göras där hinder placerade i cykelbanan noteras och åtgärdas. Större hänsyn till cyklistens behov ska tas i trafikanordningsplaner och upplåtelser av allmän plats.

Ombyggnad, nybyggnation och utbyggnad
Prioriteras utifrån målpunkter, trafikolycksstatistik, hastighet på såväl bilar som cyklar, trafikflöde (bil och cykel) samt detaljplaner. Cykelbanor ska utformas efter cyklistens behov. Cykelbanor ska inte göras enkelriktade. Däremot ska cykelbana byggas på båda sidor av vägen där det är möjligt för att underlätta för cyklisten att cykla enkelriktat. Stråk ska byggas sammanhängande. Cykelbanor ska inte avslutas i en korsning där cyklisten riskerar att hamna i gatan mot trafikens riktning. Gång- och cykelbanor separeras där det är möjligt och skyltning av vad som är cykelbana tydliggörs. Se bilaga 2.

Inom flera av de utpekade orterna finns det behov av förbättrade cykelvägar. Eftersom Trafikverket är väghållare för många av dessa vägar ska planering och utbyggnad ske i samverkan med Trafikverket samt Region Halland.

Effektsamband vid information och påverkansåtgärder (figur 17)

Åtgärd	Trafiksäkerhetseffekt
Riktad kampanj/information	0-15%

Figur 17. Källa Trafiksäkra staden.

Effekt av systemåtgärder (figur 15)

Anläggning av gångbana uppskattas minska det totala antalet olyckor med 7 %. Effekten är dock störst för cyklisterna, -30 % troligen för att de slipper köra om gående samtidigt som de utsätter sig för risken att bli påkörda.

Utvärderingar visar att separation av gång- och cykeltrafiken från biltrafiken inte alltid har gett önskad effekt enligt utvärderingarna. Riskerna minskar på sträckorna men ökar samtidigt i korsningarna. Att notera är att man inte tagit hänsyn till en eventuell ökning av gång/cykeltrafikanter vid utvärderingarna. Separeringen innebär oftast också att bilarnas hastigheter ökar på gatan och därmed även i korsningarna. Därför är det viktigt att korsningspunkter hastighetssäkras till högst 30 km/h för att effekten ska bli positiv.

Att effekten är större med cykelfält än med cykelbana beror troligen på att cyklisterna blir mer synliga, oftast cyklar enkelriktat samt att hastigheten på biltrafiken hålls nere. Situationen i korsningarna blir också mindre komplicerad om cyklisterna cyklar enkelriktat.

En Strada-analys visar att av de ca 80 000 fotgängare och cyklister som skadas i trafiken varje år i Sverige är det ca 700 som skadas i olyckor mellan cyklister och fotgängare. Av dessa är ca 400 fotgängare och ca 300 cyklister. Ungefär hälften av dessa har inträffat på gång/cykel-banor. Ungefär 100 personer beräknas bli allvarligt skadade årligen oavsett platstyp. Största problemet här är således inte trafiksäkerheten utan tryggheten.

Trots det bör separering av gående och cyklister alltid övervägas. Separering av gående från cyklister är särskilt angelägen då antalet cyklister är mer än 200 per timme och antalet gående är mer än 200 per timme eller 300 cyklister och 50 gående per timme (Trafiksäkra staden, SKL 2014). Även där det är dålig sikt eller många gående med särskilda behov är det angeläget.

Vid separering av gång- och cykelbana används ofta slät asfalt på cykeldelen och plattor på gångdelen. Detta kan ställa till problem eftersom rörelsehindrade med gärna använder slät asfalt då det är lättare att köra rullator och rullstol. Därför är det lämpligare att använda asfalt och linjemarkering. Separering genom nivåskillnad är sällan lämpligt vare sig för trafikanten eller för drift.

Effekt av punktåtgärder (figur 16)

Vid färd på väg skall fordon föras i det körfält som är längst till höger i färdriktningen och som är avsett för fordonet. Cykel, moped och fordon som är konstruerat för en hastighet av högst 40 kilometer i timmen eller som inte får föras med högre hastighet än 40 kilometer i timmen skall föras så nära som möjligt den högra kanten av vägrenen eller av den bana som används (3 kap 7§ TrF).

Åtgärd	**Trafiksäkerhetseffekt personskada**	**Synpunkt**	**Kostnader**	**Ökade driftskostnader**
Trottoar	-7 %, -30 %	Cyklisterna vinner mest	?	Ja
G/c-bana	0-4%	Ökar troligen cykeltrafiken med 20-30% Ökad trygghet	1 200-3000 kr/m	Ja
Cykelfält	-20 till 30 %	Ökar troligen cykeltrafiken	50-100 kr/m	Ja*
Separering gående och cyklist	Liten	Ökad trygghet	?	?

*Figur 15. *På grund av högre krav på vinterväghållning för cykel. Källa Trafiksäkra staden SKL 2014.*

Uppföljning och utvärdering

För att kvalitetssäkra verksamheten tas någon form av cykelbokslut fram årligen där man kan följa upp och utvärdera arbetet med att nå målen. I samband med detta kan man också planera arbetet som ska in i handlingsplanen. Vart tredje år deltar kommunen i kommunvelometern för att få en relevant jämförelse med övriga landet.

Översiktsplanen följs upp varje mandatperiod och planen för ekologisk hållbarhet följs upp årligen. Resvaneundersökning gjordes 2014 av Region Halland, men det finns inget beslut i regionen om att detta ska göras regelbundet. Därför kan Falkenbergs Kommun behöva göra en egen resvaneundersökning.

I ett cykelbokslut ska nedanstående punkter finnas med.

- Flödesmätning på bestämda platser, antalet cyklister
- Antal meter cykelbana
- Antal säkra passager
- Kampanjer, information
- Behov och brister till handlingsplan
- STRADA antal skadade cyklister varje år

Åtgärd	Trafiksäkerhetseffekt personskada	Synpunkt	Kostnader	Ökade driftskostnader
Gångfartsområde/ shared space	-25%			
G/c-tunnel/bro	-30%	Svårt att få att fungera bra vid införande av befintlig miljö		

Figur 16. Källa Trafiksäkra staden.

REFERENSER

Bergström/Andrén 2003, VTI rapport 539

GCM-handbok, SKL 2010

Cycle more often 2 cool down the planet, European Cyclists' Federation ASBL (http://www.ecf.com/wp-content/uploads/ECF_BROCHURE_EN_planche.pdf)

Cykelplan 2002

Daryani 2007, Vandrande skolbussar, uppföljning, Trafikkontoret Stockholm

Gössling, Transport transitions in Copenhagen: Comparing the cost of cars and bicycles (http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0921800915000907)

Niska 2013, VTI rapport 796

Plan för den ekologiska hållbarheten 2012-2015

Resvaneundersökning 2014, Region Halland

Schantz/Ek 2012, Vandrande skolbuss är bättre än skjuts

Svensk cykling/Sifo, Cykeltrendrapporten 2014,(http://www.cycity.se/docs/2012-06-20%20Fakta_om_cykeltrafik.pdf)

Trafikverkets publikation 2012:167 Steg 1 och 2 – åtgärder för ökat cyklande

Trafikverkets publikation 2014:030, Säkrare cykling Gemensam strategi 2014-2020 1.0

Trafikverkets publikation Ökad och säker cykling, 2012:196

Trafikförordningen 1998:1276

Trafikplan 2015

Trafiksäkra staden 2014

VV 2006, TR 70A 2005:1726,

Vägverket 2009, sid. 46-47

Wennberg 2010

Översiktsplan 2.0

www.hlt.se Hallandstrafiken

www.sj.se

www.transportstyrelsen.se STRADA

BILAGA 1

Nulägesbeskrivning Falkenberg

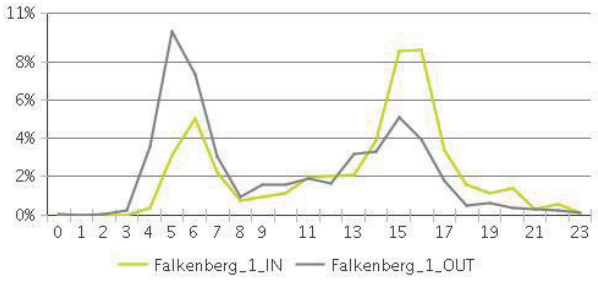
Trafikräkning

Mätningar av cykeltrafiken ingår i strategin mot ett ökat och säkrare cyklande genom användande av fakta och statistik för att fatta beslut och prioritera.

Ur mätdata kan man dra slutsatser om t.ex. vem som cyklar och i vilken utsträckning, vilka satsningar som är mest effektfulla och lönsamma och huruvida gjorda åtgärder ökade cyklandet eller minskade antalet olyckor på en viss sträcka.

Antalet passerande cyklister mäts för närvarande på fem utsedda mätpunkter. Mätningarna har pågått sedan 2012. Två av punkter är fasta och fungerar som jämförelse- eller referenspunkter till andra mätningar samt långsiktig mätserie som visar ökat/minskat cyklande.

Data från genomförda mätningar visar toppar morgon och kväll vilket indikerar att cykel till största del används till arbetspendling. Under sommartid kan dock kurvan se lite annorlunda ut då transporterna sker mer utspritt över dagen. Detta antyder att satsningar på pendelstråk i tätort ger störst utnyttjandegrad per investerad skattekrona. Under mätperioden 2012-2014 har ca 2800-3000 passager uppmätts per vecka oavsett mätpunkt, en svagt ökande tendens kan utläsas.



Figur 6. Mätresultat från Valenciavägen

Tillgänglig mätdata bör analyseras vid nyprojektering och ombyggnation av cykelbanor. Om mätdata saknas bör nya mätningar utföras innan ovan nämnda byggnationer.

Trafikolycksstatistik

I Falkenberg använder vi oss av STRADA, en databas dit polis och akutmottagningar rapporterar in trafikolyckor. Den officiella statistiken baseras endast på olyckor som är kända av polisen. Därför finns det ett stort mörkertal framför allt gällande olyckor med oskyddade trafikanter. Alla olyckor blir inte kända av polisen och många söker vård på vårdcentral istället för sjukhus.

Den vanligaste dödsolyckan för cyklister sker i konflikt med ett motorfordon. Singelolyckor är också mycket vanliga, ca 5 cyklister/år dör i Sverige i singelolycka och nästan av hälften av dessa olyckor kan relateras till utformning av vägen eller bristande drift/underhåll. 30 % av svårt skadade cyklister i singelolyckor 2007-2011 kan relateras till drift och underhåll, 20 % till vägens utformning, 15 % till cyklistens beteende/tillstånd och 11 % tillsamspelet med övriga trafikanter enligt VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut). De vanligast förekommande olycksorsakerna bland drift/underhållsolyckor är ishalka, rullgrus, ojämnt underlag samt tillfälliga föremål.

Siffrorna visar också att 75 % av olyckorna är singelolyckor och att dessa är lika allvarliga som kollisionsolyckorna. Orsaken till olyckorna kan vara att man inte är uppmärksam eller att väglaget på cykelbanan är dåligt. Det senare handlar ofta om ishalka eller lös grus. 30 % av singelolyckorna beror på trafikantens eget beteende, till exempel att man kört fort. 20 % av singelolyckorna beror på väglaget, det kan vara brister i snöröjningen, dålig halkbekämpning eller grus på vägen.

Figur 7. Färgerna visar vilket år olyckan skett. STRADA 2009-2013

Totalt rapporterades 337 trafikolyckor med cykel inblandad 2009-2013 i Falkenbergs kommun. 4 av dessa var dödsolyckor som skedde i konflikt med personbil eller lastbil. I jämförelse med likartade kommuner så skiljer det sig inte anmärkningsvärt. Minst 35 % av cykelolyckorna var på vägar där kommunen är väghållare. Drygt hälften av cykelolyckorna har skett i Falkenbergs stad.

	Singel-olyckor	Djur	Fot-gängare	Cykel
Cykel	267	1	1	20
Moped				5
Bil				37
Lastbil				4
Övrigt				1

Figur 8. Konflikttabellen visar olyckor mellan de två primära trafikelementen STRADA 2009-2013

Driftsolyckor

Enligt Trafiksäkra staden 2014 anger 25 % av cyklisterna i Sverige ojämn vägyta som olycksorsak. I ca 80 cykelolyckor, 80 fotgängarolyckor och 20 mopedolyckor i Falkenberg vet vi att det finns faktorer som halka pga. is/snö/vatten, rullgrus mm. En del av dessa olyckor kanske hade kunnat undvika med bättre drift och underhåll. Noteras bör att en del av dessa olyckor skett med både cyklist och mopedist, cyklist och gående eller mopedist och gående och att olyckorna därför inte ska summeras totalt. Se figur 9 nedan.

Kostnader för trafikolyckor

I Trafikverkets publikation ”Effektsamband för transportsystemet”, 2012” finns ett diagram (se fig 10) som visar på de samhällsekonomiska kostnaderna för trafikolyckor uträknat i 2010 års penningnivå. Tillkommer gör kostnaderna för egendomsskada.

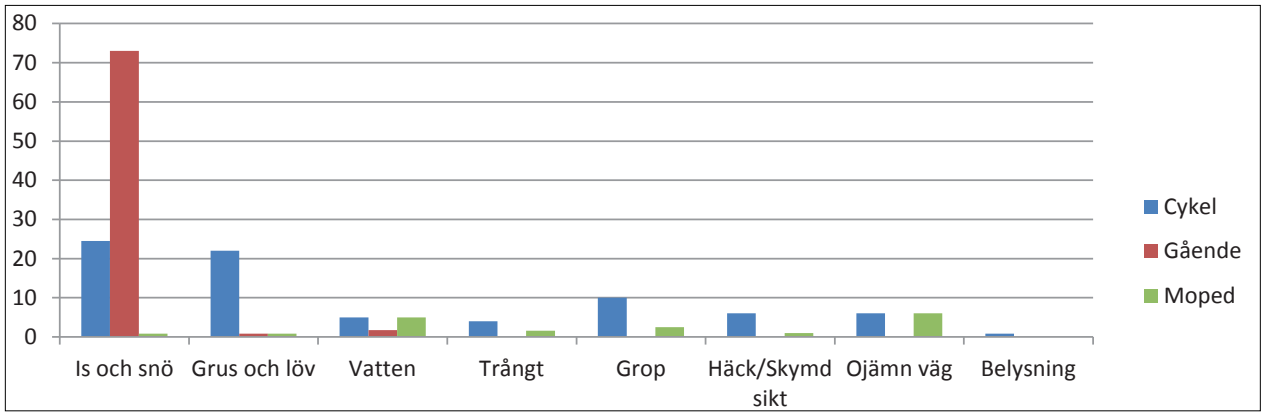
Falkenberg 2009-2013	tkr	Antal olyckor på cykel	Kostnader tkr
Dödsfall	31 331	4	125 324
Svår personskada	5 672	28	158 816
Lindrig personskada	267	305	81 435
Totalt			365 575

Figur 10.

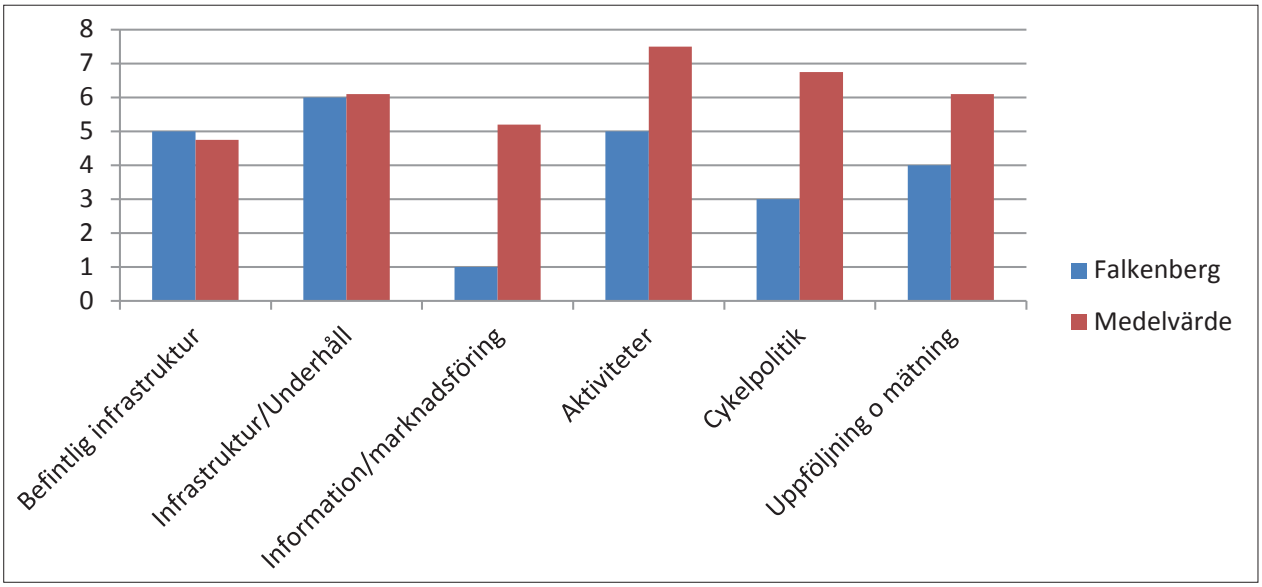
Korsningspunkter

Hösten 2013 gjorde NTF en inventering av gcm-passager i Falkenberg. Kriterierna för klassificering av passagerna baseras på Trafikverkets handledning om inventering av gcm-passager och farthinder i tättbebyggt område (Se bilaga 2).

Figur 11. Inventeringen visar att på huvudnätet för bil är 16 % av passagerna godkända d.v.s. gröna, 28 % är gula och 56 % är röda. 99 passager inventerades i centrala Falkenberg.



Figur 9. Bilden ovan visar trafikanter i antal/olycka där orsaken kan ha varit bristande drift och underhåll. STRADA 2009-2013



Figur 12. I en jämförelse från 2012 års deltagande har Falkenbergs totalpoäng ökat med 6 poäng inom områdena infrastruktur/underhåll, information/marknadsföring, aktiviteter, uppföljning och mätning. Cykelpolitiken har blivit sämre.

Cykelfrämjandets kommunvelometer

2012 och 2015 deltog Falkenberg i Cykelfrämjandets komunvelometer. Falkenberg fick 24 poäng vilket är under snittet på 28,5 poäng. 37 kommuner deltog 2015 och Falkenberg kom på plats 33. Bland småkommunerna hamnar Falkenberg på plats 10 av 14.

Falkenberg har 2,3 m cykelväg/inv. Satsar 261 kr/invånare och år på infrastruktur och underhåll och har 0,7 heltidstjänster per 100 000 invånare. Falkenberg saknar budget inom information och marknadsföring och avsätter 0,6 heltidstjänster per 100 000 invånare. Vägvisning saknas helt. Falkenberg har genomfört 7 av 15 cykelaktiviteter. Kommunen har politiska mål som varken är tidsatta eller mätbara. Cykel är integrerat i plandokument och har cykelparkeringstal.

Falkenberg saknar cykelstrategi, cykelplan samt medel till genomförande av cykelplan, aktuell underhållsplan och ett aktivt internt arbete för att öka cyklingen bland kommunens anställda. Falkenberg gör kontinuerligt flödesmätningar och har tillsammans med Region Halland genomfört en resvaneundersökning de senaste 5 åren.

En aktuell nöjdhetsundersökning saknas liksom cykelbokslut och BYPAD. Kommunen använder cykelfrämjandets kommunvelometer som utvärderingsmedel. Dialog har skett men inte på regelbunden basis med lokala cykelorganisationer och ett uttalat samarbete med cyklister saknas.

Dialog/underlag

Under arbetet med cykelstrategin har samtliga skolor tillfrågats om de vill vara med och komma med synpunkter. Tre skolor har deltagit i arbetet på olika sätt men har alla lämnat synpunkter genom att markera platser på karta och skriva en förklaring till. Hertingsskolan har arbetat genom elevrådet. På Tångaskolan var det föräldraföreningen som var aktiv och på Schubergstorpsskolan deltog en skolklass i arbetet. Även andra cyklister har kommit med synpunkter och bland annat kontaktades Falkenbergs cykelklubb. En workshop har gjorts med Trafiksäkerhetsrådet. I work shopen deltog representanter för Trafikskolorna, Innerstadsföreningen, Transport, Bilkåren, MHF, Bilprovningen, SMC, Tekniska nämnden, DHR, SPF, Ambulansen.

Alla synpunkter som kommit in bildar tillsammans en del av det underlag som cykelstrategin bygger på.

Gemensamt för de tre skolorna som lämnat in synpunkter är att sikten är dålig på flera ställen pga. buskar och häckar som är för höga. Det är mycket bilar och höga hastigheter på bilar. Många förare som inte stannar vid övergångsställe. Cykelbana saknas vid skolorna.

I samband med trafiksäkerhetsrådet delades en enkät ut till deltagande organisationer. De som besvarade enkäten cykelpendlar till sin arbetsplats.
27 svar kom in från samtliga cyklister.
37 % hade 0-3 km till arbetet, 44 % hade 3-5 km, 26 % hade 5-7 km, 4 % hade mer än 15 km.
67% hade 10-30 minuters cykelresa till arbetet.
63% cyklar året om.
26% uppgav att det var otryggt eller otydligt att cykla. De platser som angavs var korsningar, rondeller och orsaken var främst utformning (cykelbana tar slut på fel sida av vägen innan korsning), beläggning (dålig asfalt el gatsten istället för asfalt) eller belysning. Trafiksäkerhetsrådet diskuterade också olika platser i en workshop. Resultatet från workshopen har sammanställts med övriga synpunkter som vi fått in från privatpersoner.

En sammanställning av alla synpunkter som kommit in visar att driftsfrågor är viktiga.
25 % gäller bättre drift med avseende på beläggning, gropar, is, snö, hål och sikt.
25 % gäller saknade cykelbanor eller hela stråk.
10 % gäller synpunkter på utformningen av cykelbanor främst vid korsningar och rondeller
10% gäller hög hastighet på bilar.
7% gäller belysning som saknas.

När det handlar om var det saknas cykelbana gäller det främst bristande länkar och cykelbana på endast en sida på vägen. Hela stråk saknas mellan Heberg och Slöinge, Årstad och Falkenberg, Långås och Falkenberg, Skogstorp och stranden/ Sanddynevägen, Banvallen från Slätten till Ätran, Ullared-Hjärtared samt från Skrea kyrka till Ringsegård längs Skreavägen.

Några positiva synpunkter har kommit in och det gäller snöröjning samt cykelbron vid Hertingsdammen.

Turism och rekreation

Cykelturism är i grunden en näringslivsfråga men infrastrukturen är en förutsättning. Förutsättningarna bör behandlas i planeringen där man kan se i vilken utsträckning ett utbyggt cykelvägnät kan bilda underlag för cykelleder med tanke på rekreation och turism. Bäst förutsättningar är det i tätbefolkade bygder med korta avstånd mellan tätorterna och med ett vackert landskap, många besöksmål samt ett tillfredsställande utbud av övernattningsmöjligheter.

Kattegattleden

2015 invigs Kattegattleden som är den första nationella turistcykelleden i Sverige. Leden är ett projekt för att utveckla cykelturismen i Sverige och ett redskap för tillväxt. Kattagattleden är en 370 km lång kustnära cykelled mellan Helsingborg och Göteborg. I Falkenberg sträcker sig leden längs kusten från Stensjö i söder till Morup i norr.

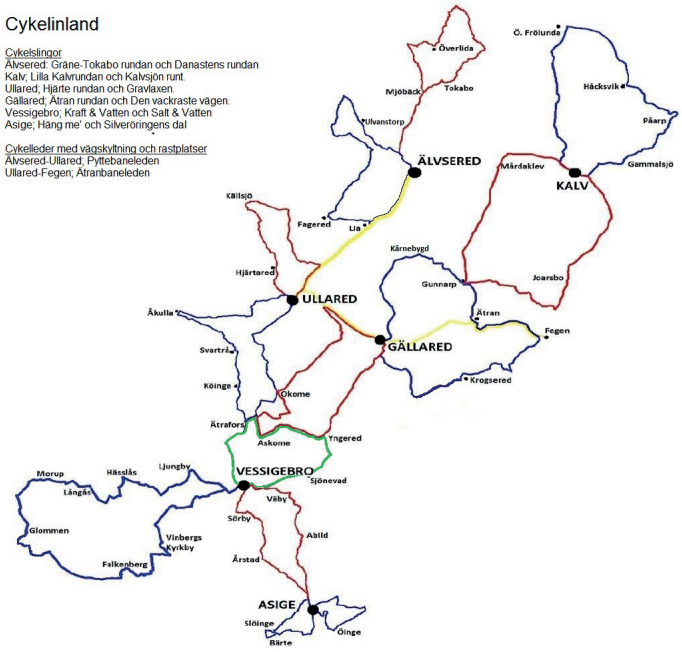
Cykelinland

Näringslivsprojektet Cykelinland med Leader Halland har ställt samman attraktiva vägar med måttlig trafik som är lämpade för cykelturism och rekreation kring föreningens besöksmål och samtidigt bidrar till ett utvecklat lokalt näringsliv.

Genom en omfattande utvecklings process med flertal workshops och provcyklingar har tolv stycken cykelrundor skapat. Huvudsakligen går cykelslingorna längs lågtrafikerade allmänna vägar från Överlida i norr till Slöinge i söder. De sex knutpunkterna har en funktion som serviceorter med möjlighet för övernattning, mat och kollektivtrafik till fördel för flerdagars vistelse för cykelutflykter med lätt packning. Cykelslingornas längd är mellan ca 25 - 50 km, lämpliga för en halvdags utflykt eller flerdagars turer.

Pyttebaneleden, en cykelled på gammal banvall, mellan Ullared - Älvsered och Ätranbaneleden, mellan Ullared - Fegen har skyltats med led- och vägvisning som lokala rekreationsleder.

Figur 13. Cykelslingor samt de lokala rekreationslederna i gult.



Ett flertal rastplatser och informationstavlor har installerats längs de två cykellederna. Falkenbergs kommun har i projektet samarbetat för en bättre väghållning av lederna och tillfört förhöjd årligt underhåll till förbättrad kvalitet och attraktion.

Cykelslingorna är inte vägskyltade, de presenteras via föreningens kartbroschyr, hemsida och digitala appar med Information även om väg standard och övrig service som bo, äta, bad mm bidrar till utveckla lokalt näringsliv.

Cykelkarta

En tryckt karta ges ut av destinationsbolaget som turistkarta (2015). Cykelbanorna finns markerade på centralortskartan och man kan se var det är enkelsidigt eller dubbelsidigt. Det är också möjligt att se cykelvägarna digitalt på hemsidan, dock kan det vara svårt att skriva ut en så stor karta själv.

BILAGA 2

Infrastruktur, övergripande cykelvägnät, detaljutformning

Infrastruktur

Falkenbergs cykelsystem ska vara attraktivt att använda och kunna tillgodose behoven av dels arbets- och skolpendling, men även rekreation och turistcykling. Det finns goda möjligheter att locka fler till att ta cykeln i Falkenberg, mycket på grund av de låga höjdskillnaderna i topografin samt de korta avstånden. Från centrum kan man nå de flesta målpunkter i tätorten inom en radie på 3 kilometer. Men för att kunna ta tillvara på dessa förutsättningar krävs det att cykelsystemet ständigt utvecklas och förbättras. Det cyklas till exempel betydligt längre sträckor till arbetet idag än det gjorde för bara några år sedan, och för denna målgrupp är det viktigt att tillgodose behovet av snabba cykelvägar med hög standard.

Många av de bilresor som sker i dag hade kunnat ersättas av en kombination utav cykel och kollektivtrafik. Det är därför viktigt att ha hela resan-perspektivet i åtanke och skapa bra kopplingar mellan cykelsystemet och hållplatser. Framförallt vid större knutpunkter är det viktigt med bra cykelparkeringar och service.

I gång- och cykelvägsplanen för Falkenbergs kommun från 2002 pekas ett övergripande cykelvägnät ut. Detta cykelvägnät har uppdaterats och saknade länkar i det har lyfts fram (sida 3). Vidare har två olika cykelvägnät lyfts upp från det övergripande nätet, ett för arbets- och cykelpendling samt ett mer kompletterande nät (sida 5). Ett hierarkiskt system med tre olika nivåer av standard på utformningen av cykelvägarna har tagits fram och beskrivs på sida 6-9.

Utbyggnad av det övergripande cykelvägnätet – Saknade länkar

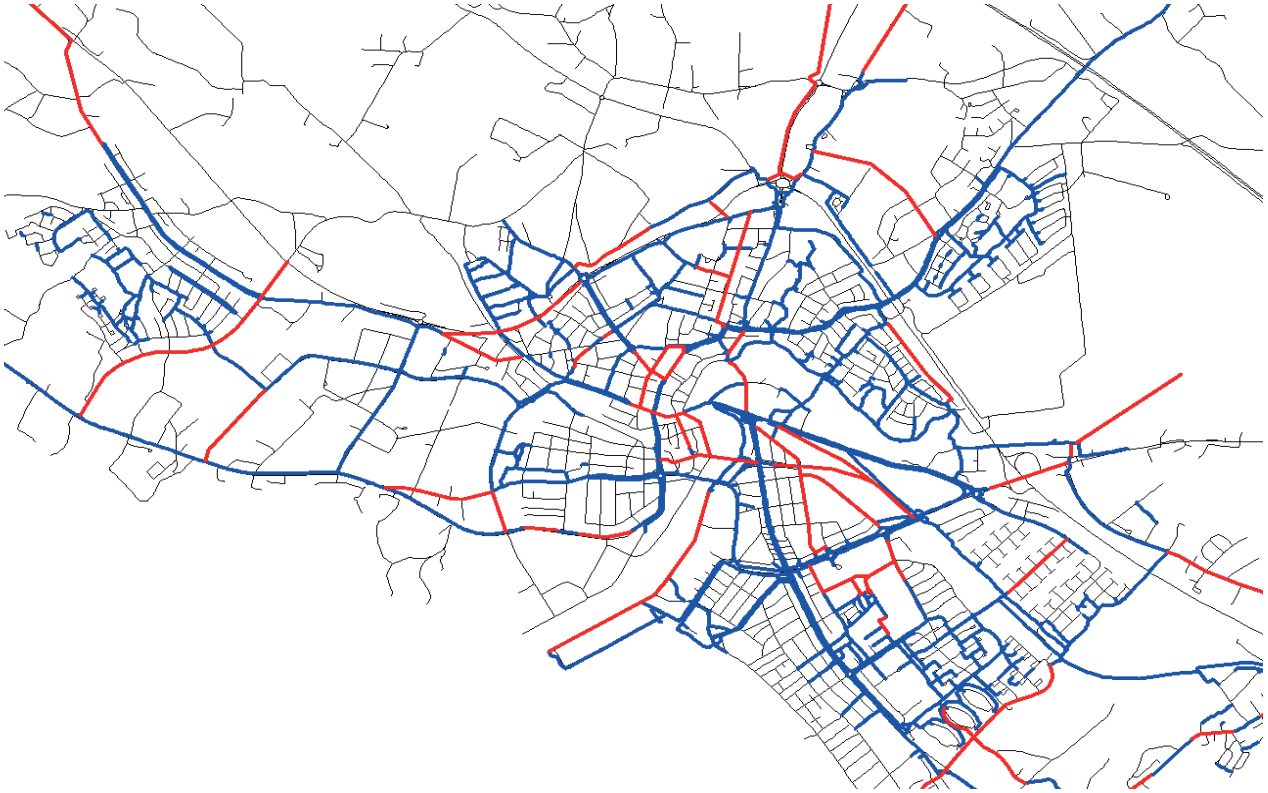
I kommunens gång- och cykelvägsplan från 2002 har ett övergripande cykelvägnät för tätorten pekats ut och inventerats. Även saknade länkar i cykelvägnätet identifierades. Detta har utgjort underlag arbetet med cykelstrategin då nya kartor har tagits fram. Det övergripande cykelvägnätet är relativt vältäckande i tätorten, men det saknas fortfarande en del viktiga länkar. Till dessa räknas cykelbanor hela vägen genom centrum, och fler förbindelser över Ätran är också viktiga eftersom ån utgör en stor barriär i staden.

På sidan 3 redovisas det övergripande cykelvägnätet i tätorten med saknade länkar.

Vid utbyggnad av det regionala cykelvägnätet bör denna främst ske mot de knutpunkter, utvecklingsorter och noder som finns utpekade i översiktsplanen, ÖP 2.0, se bild 1.

Bild 1. Strukturbild från översiktsplan 2.0

Övergripande cykelvägnät



De blåmarkerade cykelvägarna är de som finns medan de röda visar vilka som saknas i det övergripande cykelvägnätet.

Prioriterade cykelvägnät – pendlingsnät och uppsamlande nät

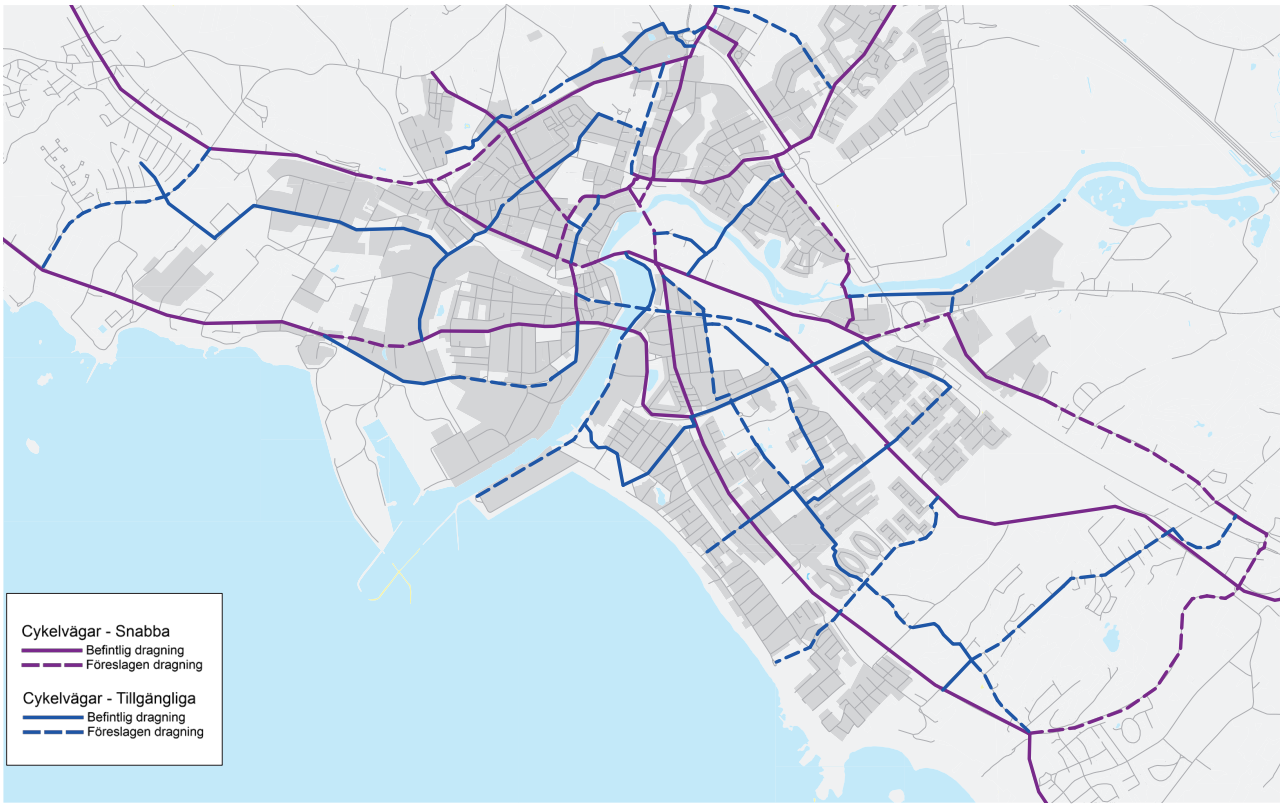
Utöver de saknade länkarna i det övergripande cykelvägnätet har två nät identifierats som ska prioriteras extra, ett för arbets- och skolpendling samt ett med en mer kompletterande funktion. Framtagningen av dessa utgick från det redan befintliga vägnätet. Därefter identifierades de stora målpunkterna i tätorten i form av skolor, arbetsplatser, livsmedelsaffärer och besöksvärda områden. Utifrån målpunkterna pekades de prioriterade sträckorna ut efter den funktion de förväntas ha. Detta resulterade i den karta som presenteras nedan.

Pendlingsnät

De lila dragningarna i kartan representerar pendlingsnätet. Dessa är främst belägna för att knyta samman skolor och stora arbetsplatser med bostadsområden och större reseknutpunkter. De som väljer att cykla till jobb och skola värderar snabbhet högt varpå fokus för pendlingsnätet bör ligga på genhet, snabbhet och framkomlighet.

Uppsamlande nät

Som ett komplement till pendlingsnätet har även ett mer uppsamlande prioriterat vägnät tagits fram, markerat med blått på kartan. Detta är avsett att täcka in de områden som pendlingsnätet inte når till. Fokus ligger här på trafiksäkerhet, trygghet och tillgänglighet. För både pendlingsnätet och det uppsamlande nätet motsvarar en heldragen linje befintlig cykeldragning, och streckad linje motsvarar sträckor som bör kompletteras.



Prioriterade vägnät.

Detaljutformning

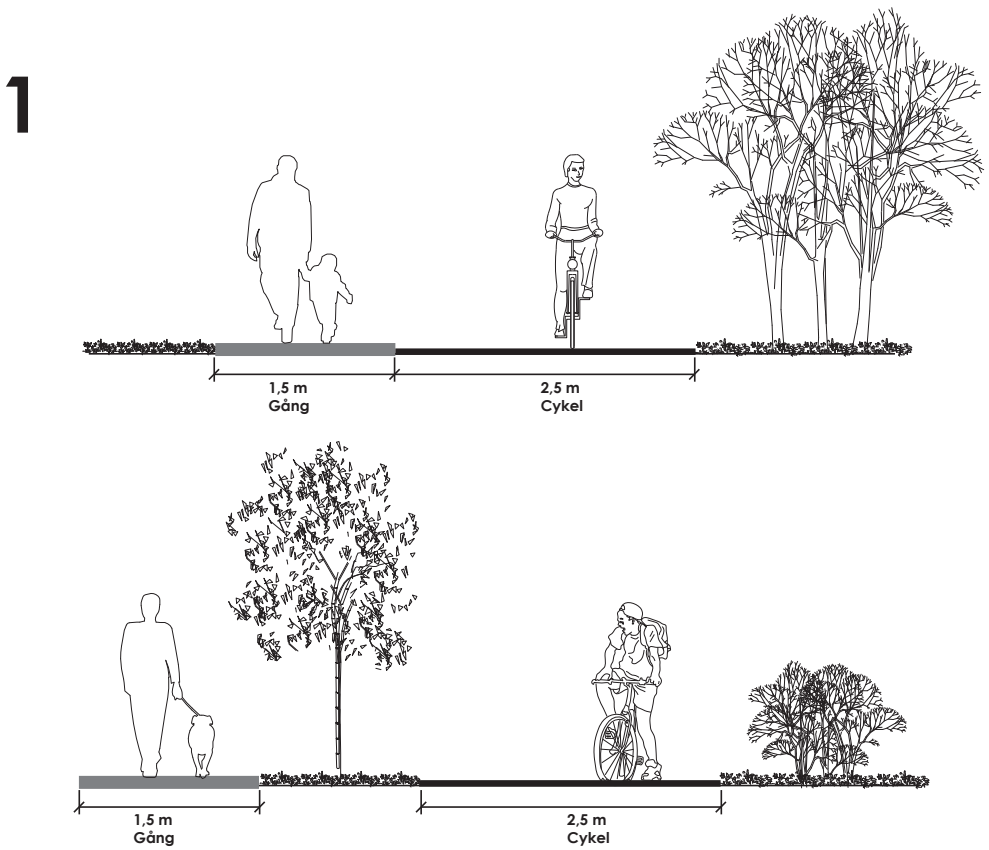
För att skapa ett attraktivt, användbart och väl sammanhållet cykelsystem har ett standardsystem tagits fram för utformningen av cykelvägarna i Falkenberg. Systemet är hierarkiskt och består av tre olika nivåer. Tanken är att dessa nivåer ska gå hand i hand med de prioriterade cykelvägnäten så att de snabba pendlingsstråken har standard 1, uppsamlingsnätet standard 2 och det övriga cykelvägnätet standard 3. Dessa utformningar ska eftersträvas i så stor mån som möjligt, men faktorer som utrymme i gaturummet och andra lokala förutsättningar måste övervägas. Att ha allt för styva riktlinjer vad gäller utformningen är riskfyllt eftersom viktiga länkar då kan utebli på grund av att ingen av standardnivåerna uppfylls.

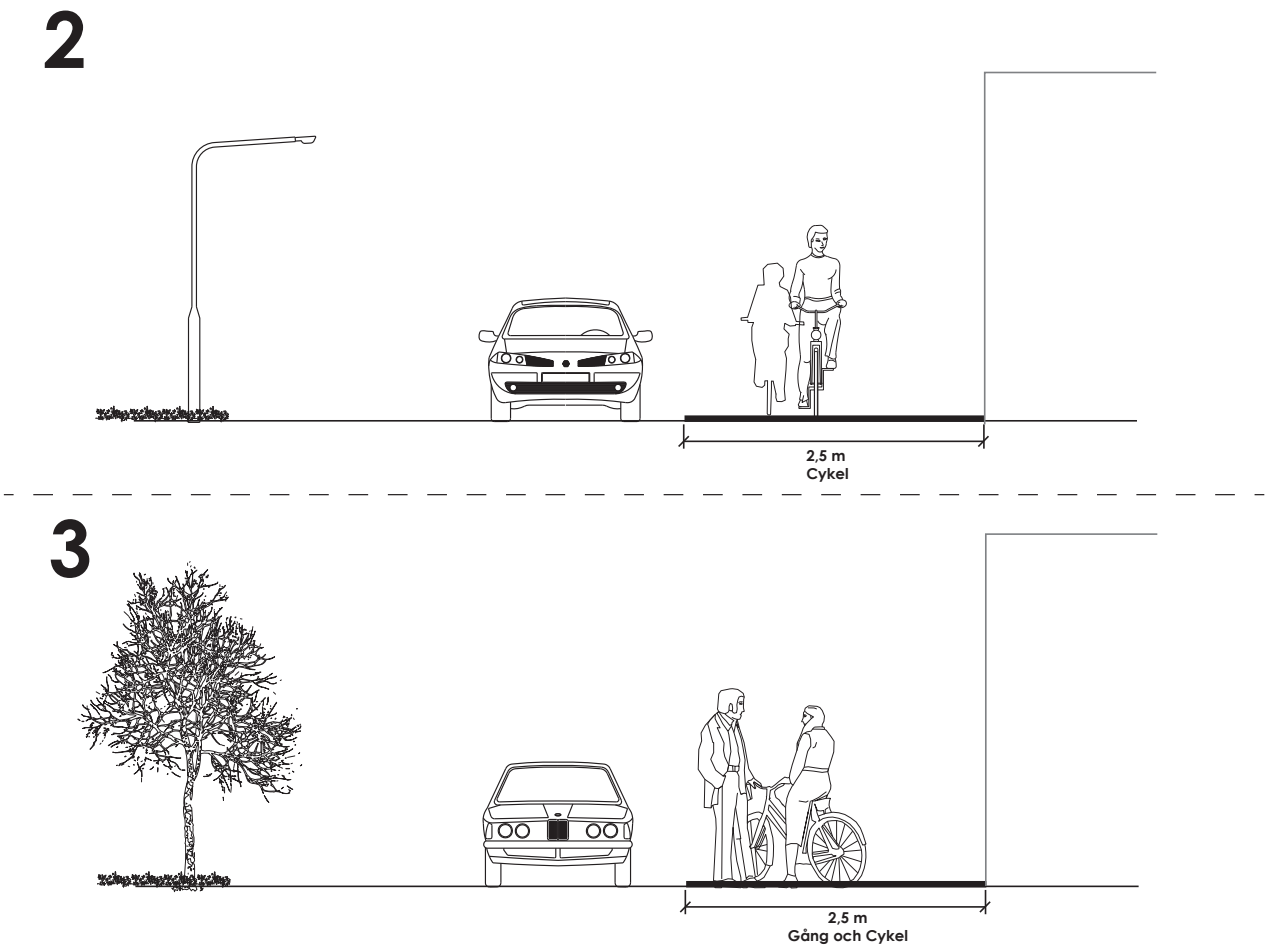
De tre olika nivåerna beskrivs nedan, och illustreras av sektionsskisserna på sida 5.

1. Den högsta standarden kännetecknas främst av att den är bredare än de andra. Cyklisterna separeras från de gående exempelvis med materialskillnader eller grönyta och bör minst ha måtten 1,5 meter för gångbana och 2,5 m för cykelbana. Vidare ska material och beläggning vara av hög kvalitet och främja framkomlighet och komfort. Det innebär exempelvis att ha genomgående cykelbanor över korsningspunkter och om möjligt prioritera så att cykeltrafiken har företräde före annan trafik. Denna nivå ska användas på pendlingsnätet där det finns mycket gång- och cykeltrafik samt där utrymme finns.

2. Den näst högsta nivån. Den liknar nivå 1 i det att beläggning och material ska vara av hög kvalitet, men har inte lika höga krav på bredd och framkomlighet. Gång- och cykeltrafik är fortfarande separerade men utrymmeskravet är sänkt till minst 2,5 meter på gång- och cykelbanan. Den ska främst användas på uppsamlingsnätet och där det finns mycket gång- och cykeltrafik och begränsat utrymme.

3. Den tredje nivån den lägstanivå som skall eftersträvas på stadens övergripande cykelvägnät. På denna nivå är gång- och cykeltrafik inte separerade utan samsas på en yta om minst 2,5 meter. Denna utformning kan användas vid ett lågt flöde av gång- och cykeltrafik och då utrymmet är begränsat.





Övriga utformningsfrågor

Cykelparkering

En viktig del i cykelinfrastrukturen är cykelparkeringar. Man ska som cyklist kunna ställa sin cykel säkert och bekvämt vid större mål- och knutpunkter. Det bör även finnas ett varierat utbud av parkeringar så att olika behov täcks. I centrum finns det behov av korttidsparkeringar där man kan ställa cykeln snabbt och utföra ett ärende, medan det vid större reseknutpunkter som tågstationen och busstationen på Holgersplan krävs större konstruktioner med väderskydd och möjlighet att parkera under längre tid.

Oavsett läge så bör cykelparkeringen alltid möjliggöra att låsa fast cykeln i ramen, och det bör även finnas en möjlighet för olika cykeltyper att parkera.

Vägvisning

En bra cykelvägvisning fungerar inte bara som vägledning för cyklisterna, utan även som marknadsföring för att lyfta fram cykeln som transportmedel i trafiken.

Skyltning för cykelbanor bör i ett första skede finnas mellan centrum och viktiga målpunkter som tågstationen, busstationen och stranden. God vägvisning in mot centrum bör finnas även i bostadsområden utanför staden. Sträckor som saknar länkar bör inte skyltas förrän länkarna har åtgärdats.

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 innan skyltning.

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 cykelbana löper hela vägen eller där cykling i blandtrafik är acceptabel.

En mer komplett vägvisningsplan till stora målpunkter som exempelvis fotbollsarenan kan komma att behövas.

Utformning ur driftsynpunkt
För att ett effektivt drift- och underhållsarbete ska kunna utföras krävs att gång- och cykelvägar utformas på ett riktigt sätt.

På sträckor är det framförallt tillräcklig bredd, inte för stora lutningar, val av beläggningstyp, tillräcklig vattenavrinning och tillräckliga avstånd till sidohinder, som stolpar och träd, som avgör hur rationellt drift- och underhållsarbetet kan bedrivas.

Korsningsutformning och utformning av passager och anslutningar till vägar är också viktiga för att inte tvära svängar, bilhinder etc. ska försvåra driftinsatserna.

Belysning
Gång- och cykelbanorna i det övergripande cykelvägnätet skall vara väl belysta. Det är mycket viktigt eftersom det dels minskar risken för olyckor, dels ökar tryggheten för fotgängare och cyklister. I nuläget är många av länkarna i det övergripande cykelvägnätet belysta, men många sträckor återstår. 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).

Hinderfria cykelbanor
Cykelbanor tar en relativt liten plats utav gaturummet jämfört med gator för motortrafik. Det är dessutom det fortskaffningsmedel som kanske mest lider av att väja och bromsa in för hinder av olika slag. Trots detta används cykelbanor ofta som en yta där skyltar, belysningsstolpar, bommar med mera kan placeras. I cykelstrategin föreslås därför att i största möjliga mån undvika att placera ovan nämnda hinder i cykelbanor. En inventering av främst det övergripande cykelvägnätet bör göras där hinder placerade i cykelbanan noteras och åtgärdas.

Hinder i form av bilspärrar och cykelbommar finns på ett antal platser. De är utplacerade dels för att hindra cyklister från att cykla rakt ut i vägen och dels för att hindra bilister från att köra på cykelbanor. Ibland är det dubbla grindar på båda sidor av vägen. Då uppstår problemet att det är svårt att komma av vägen och istället blir trafiksäkerhetsåtgärden farlig. Speciellt cykelkärra, 3-hjuling eller barnvagn kan ha problem att passera.

Grindar av det här slaget är ofta placerade på pendelstråk, något som är mer hinder för arbetspendlaren än för de få bilister som kör bil på cykelvägen.

Även när det kommer till vägarbeten uppstår ofta hinder för cyklisten. Byggnadsställningar, containrar med mera ställer till problem och större hänsyn ska tas i trafikanordningsplaner till cyklistens behov.

BILAGA 3

Korsningspunkter

För att uppnå grön standard krävs något av följande:

1. Planskild passage.
2. Passage som ligger inom ett avstånd av 15 meter före eller efter farthinder av typen gupp, väghåla, vägkudde, förhöjd passage eller förhöjd korsning.
3. Passage där hastigheten är reglerad till 30 km/h och passagen är inom ett avstånd av 15 meter från farthinder av typen avsmalning till ett körfält, sidoförskjutning-avsmalning, sidoförskjutning-refug eller övrigt farthinder.

För gul standard krävs;

1. Passage där hastigheten är reglerad till 30 km/h och passagen ligger mer än 15 meter från farthinder av typen gupp, väghåla, vägkudde, förhöjd genomgående passage eller korsning.
2. Signalreglerad passage på sträcka där hastigheten är 40 km/h.
3. assage där hastigheten är reglerad till 40 km/h med farthinder inom 15 meter från farthinder av typen avsmalning till ett körfält, sidoförskjutning-avsmalning, sidoförskjutning-refug, eller övrigt farthinder.
4. Passage inom 15 meter från cirkulationsplats.

Röd standard gäller om inget av villkoren 1-7 uppfylls.

Källa NTF

BILAGA 4

Fördjupade åtgärdsbeskrivningar

Planering

Cykelbanor behöver utrymme och planeras väl efter framtagen 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 oönskade beteenden. En nationell cyklingsutredning som rapporterades 2014 visar att en infrastruktur som är utformad utifrån cyklistens behov har större påverkan på cyklistens agerande än reglernas 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 trafiksäkerhet, 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 behöver 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 cyklister 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 cyklister 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).

Slåtter och siktröjning
Slåtter 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 cyklisterna. Det är också ett sätt att marknadsföra cykel som transportmedel.

Skyltning 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 cykelbana 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-vägskorsningar 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 cykelkärra 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 jobbet-kampanjer.
- 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, cykelhjälmar samt att se till att det finns möjlighet till cykelparkering. En del kommuner har infört förmånscyklar. 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

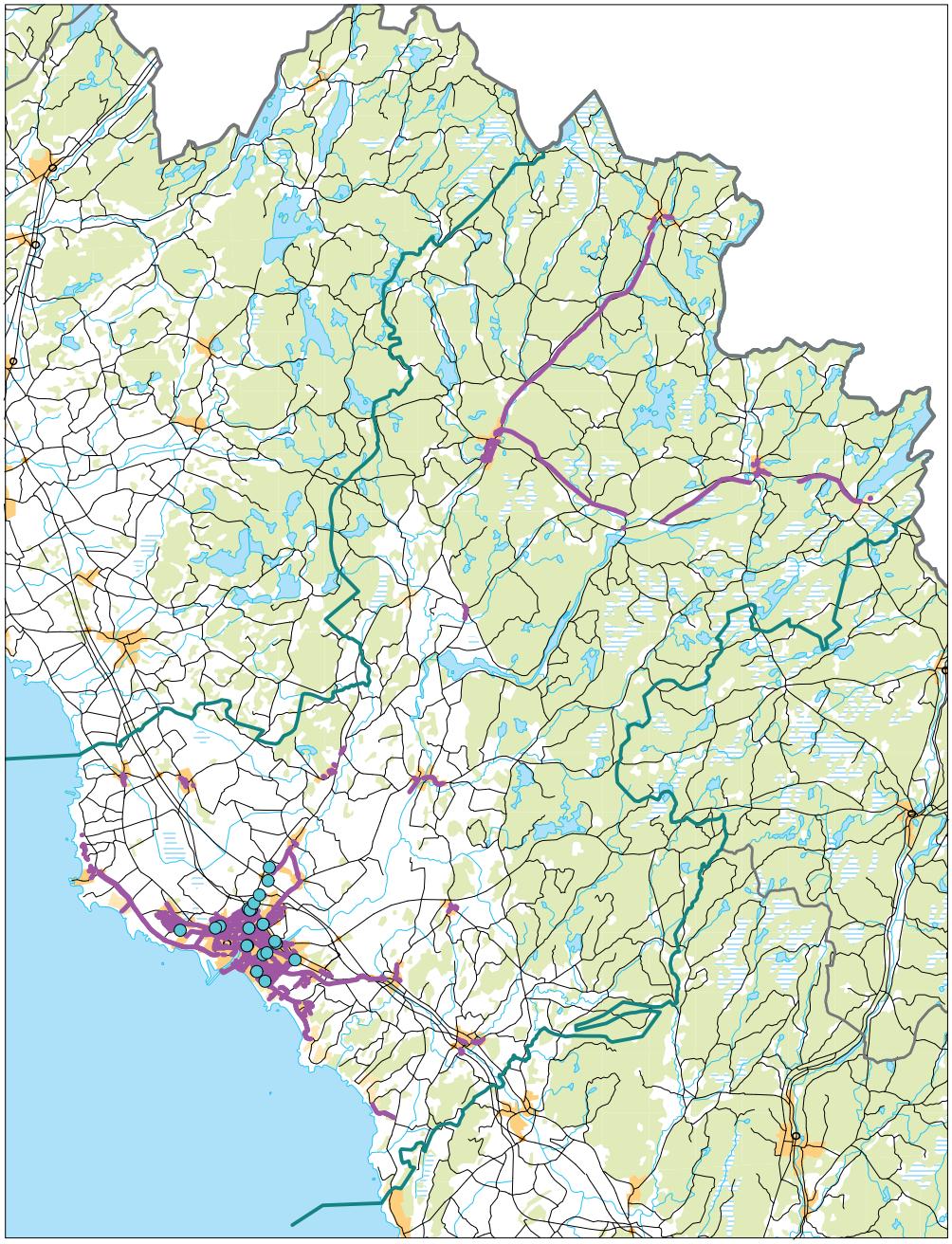
Cykelkartan kan kompletteras med cykelbanor i och mellan tätorterna samt cykelleder. Det kan också finnas intresse av att se underlag på cykelbanor och cykelleder då olika typer av cyklar används.

BILAGA 5

Övriga tätorter (fler än 200 invånare högst 200 meter mellan husen. 2014)

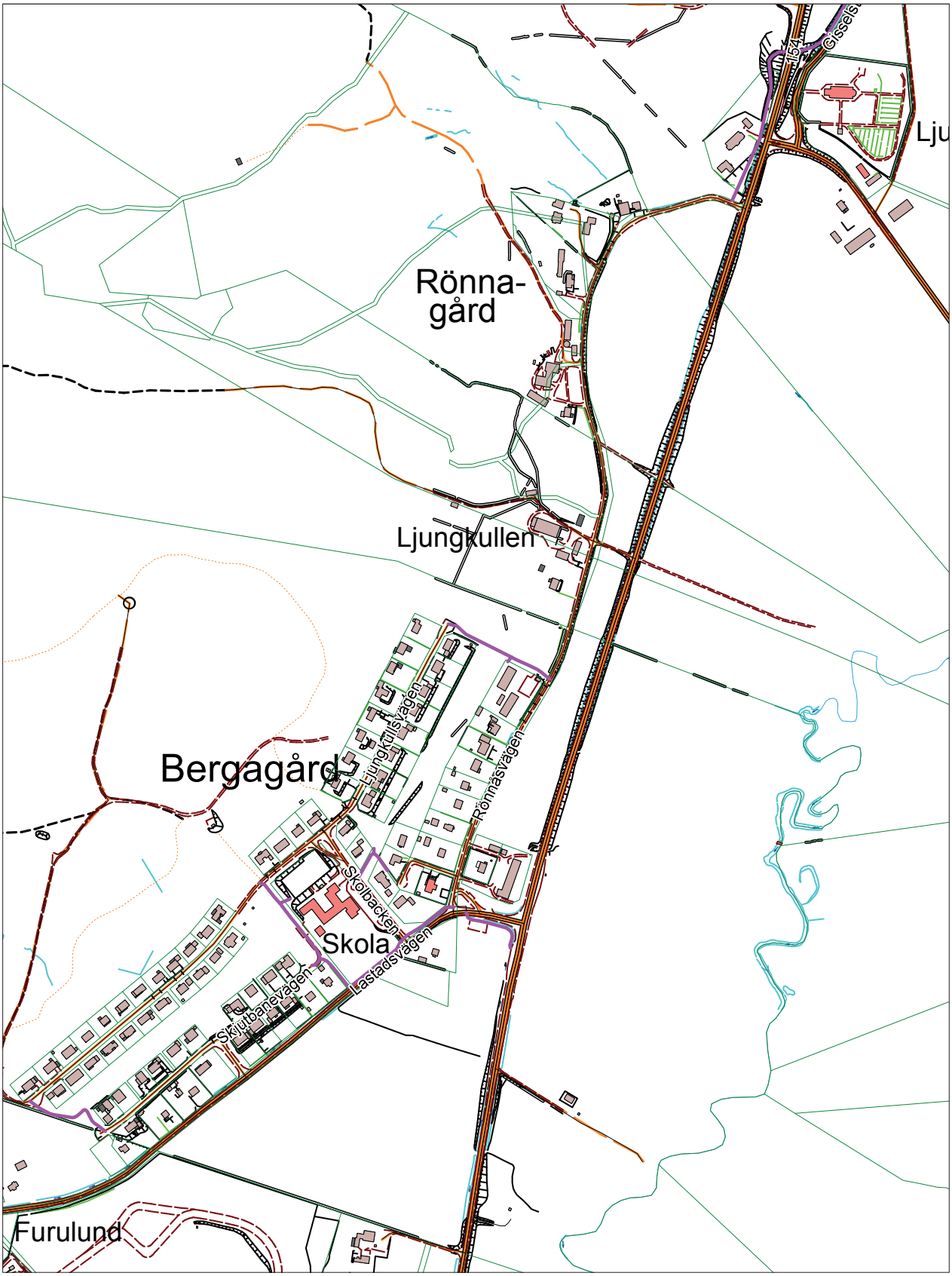
Befintliga cykelbanor 2015-11-16

1. Bergagård
2. Glommen
3. Heberg
4. Långås
5. Morup
6. Ringsegård
7. Skogstorp
8. Skrea
9. Skreanäs
10. Slöinge
11. Ullared
12. Vessigebro
13. Vinberg
14. Vinbergs kyrkby
15. Årstad
16. Älvsered
17. Ätran



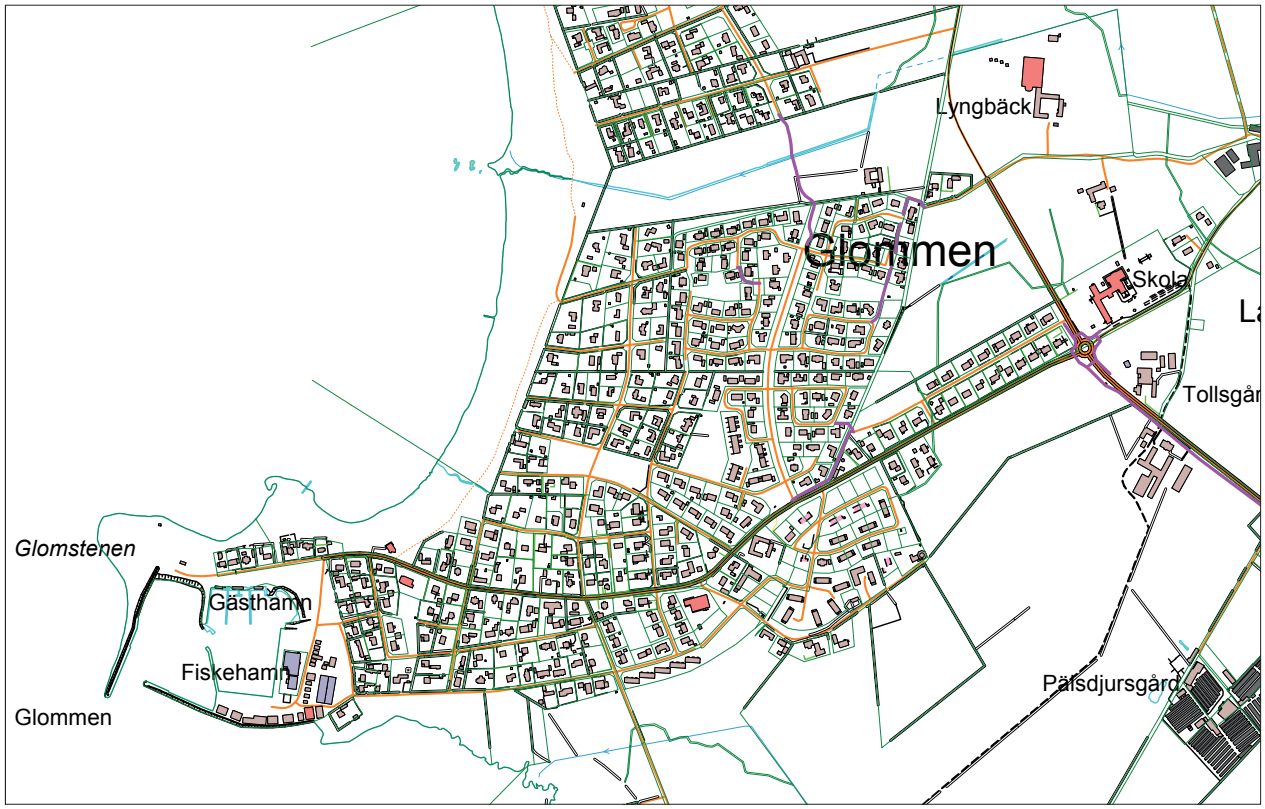
Rosa markering är befintliga cykelbanor. Turkosa cirklar är planskilda korsningar på kommunal väg. Cykelbanor på landsbygden och i övriga tätorter ligger längs statliga vägar och enskilda vägar där kommunen inte är väghållare.

Bergagård



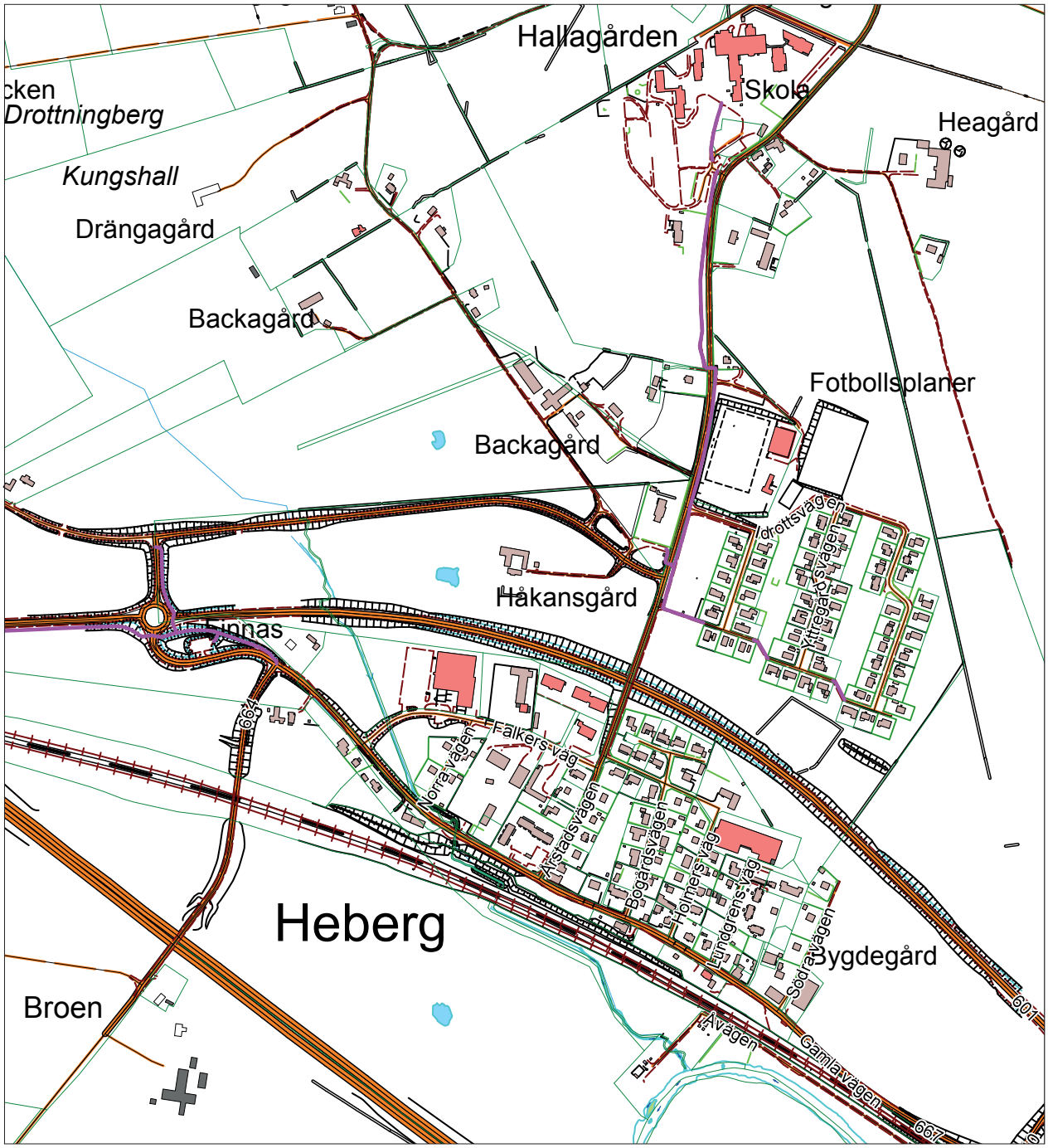
Del av stråket Falkenberg-Ullared. Cykeltunnel under 154 vid Ljungby. Länk till Vinberg och Falkenbergs stad saknas men ligger i regionala planen.

Glommen



Kattegattleden går förbi Glommen. Länk till Morup saknas. Trafikverket planerar att bygga från Stranninge till Morup och Varbergs kommungräns.

Heberg

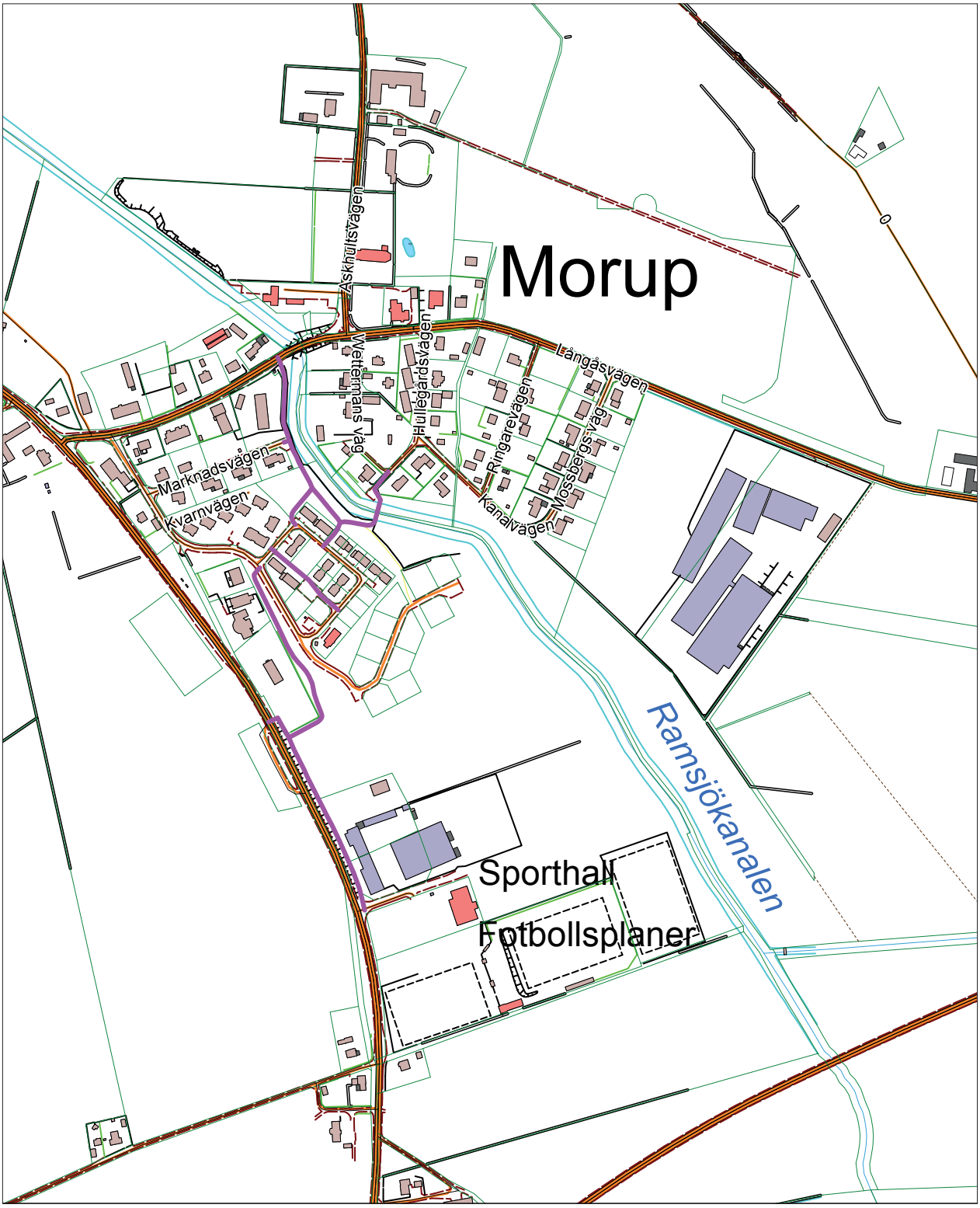


Heberg är kopplat samman med Skrea stationssamhälle och Falkenbergs stad. Saknas länk med Slöinge-Halmstad kommun via Getinge samt till Årstad. Heberg-Getinge är förslag från regionen till Nationella planen. Planskild korsning vid 767 saknas.

Långås

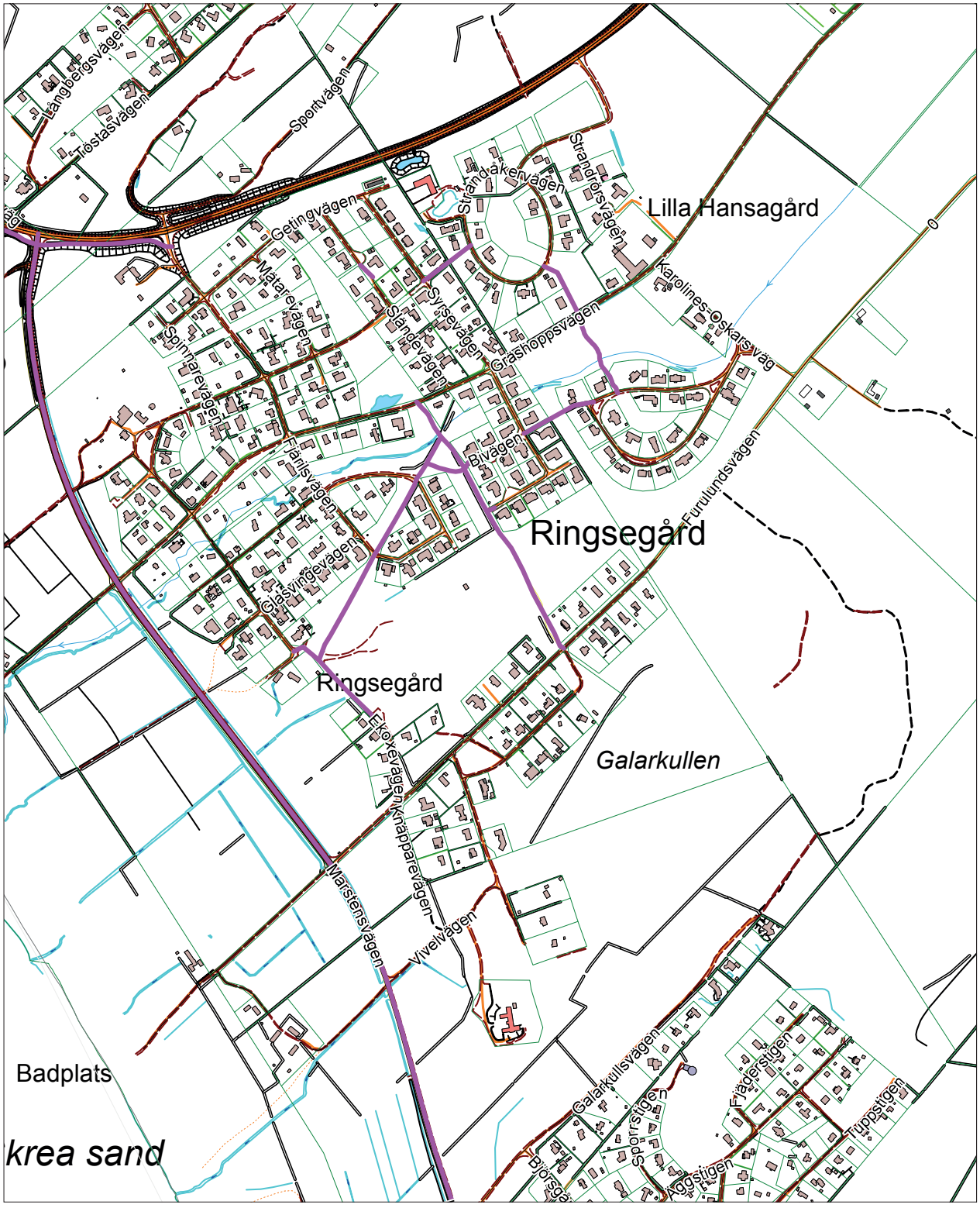
Långås saknar länk till Falkenbergs stad, angränsande tätorter samt Varbergs kommun via Tvååker.

Morup



Morup saknar länk till angränsande tätorter, Falkenbergs stad och Varbergs kommun via Björkäng eller Tvååker. Länk via Stranninge och Kattegattleden till Glommen samt över Varbergs kommungräns vidare till Ås.

Ringsegård

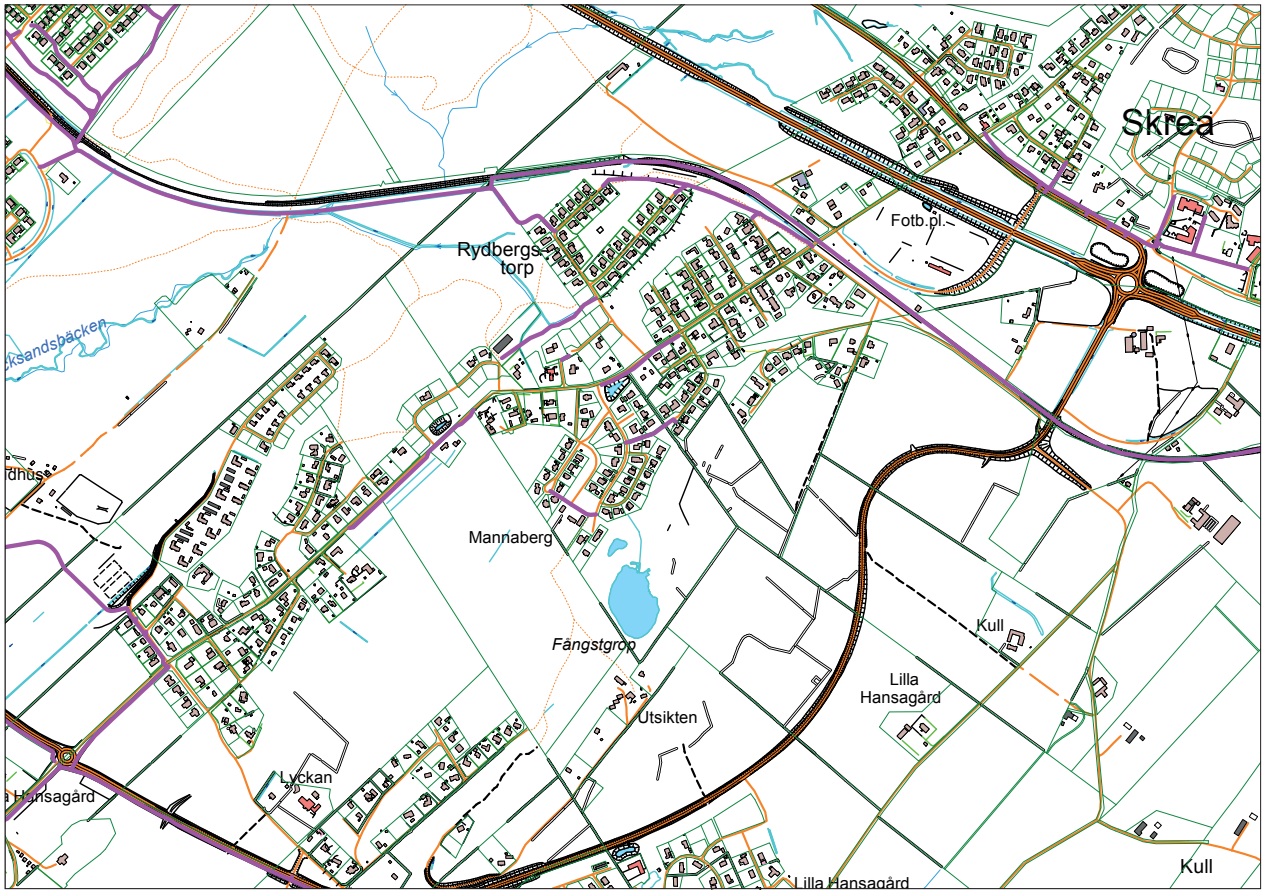


Ringsegård länkas samman med Falkenbergs stad och Skrea stationssamhälle genom Kattegattleden. Saknas gör länk med Skrea och Karl-Oskarskolan.

Skogstorp

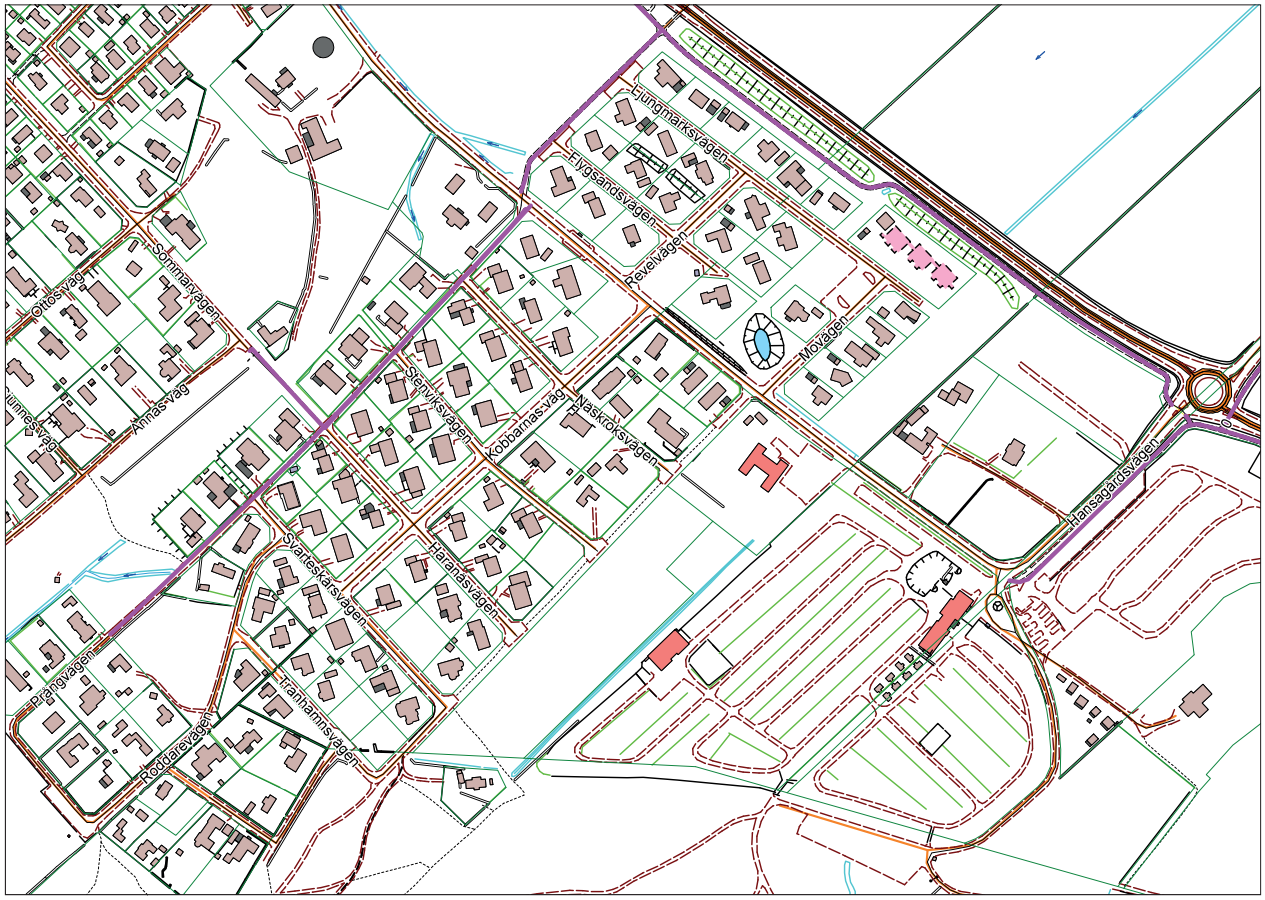
Skogstorp länkas samman med Falkenbergs stad. Saknas länkar med Kattegattleden, övriga tätorter samt havet.

Skrea



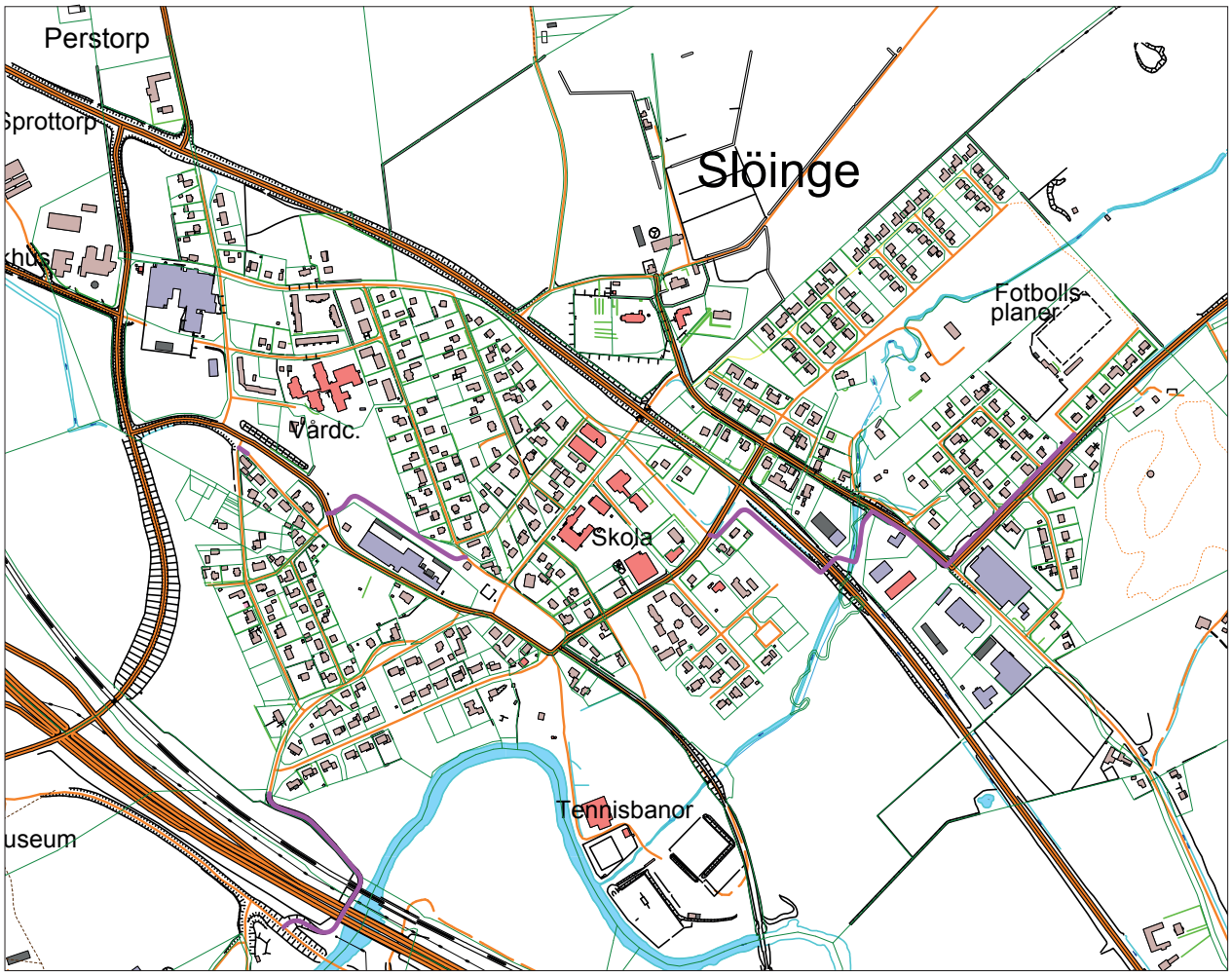
Skrea saknar länk till Skrea stationssamhälle, Falkenbergs stad och närliggande tätorter. Planskild korsning över 767 saknas. Länk är planerad via en bussgata/gång-cykelväg över 767 och då saknas endast länk till Ringsegård med planskild korsning.

Skreanäs



Länkas via Kattegattleden till Falkenbergs stad och även till Ringsegård.

Slöinge

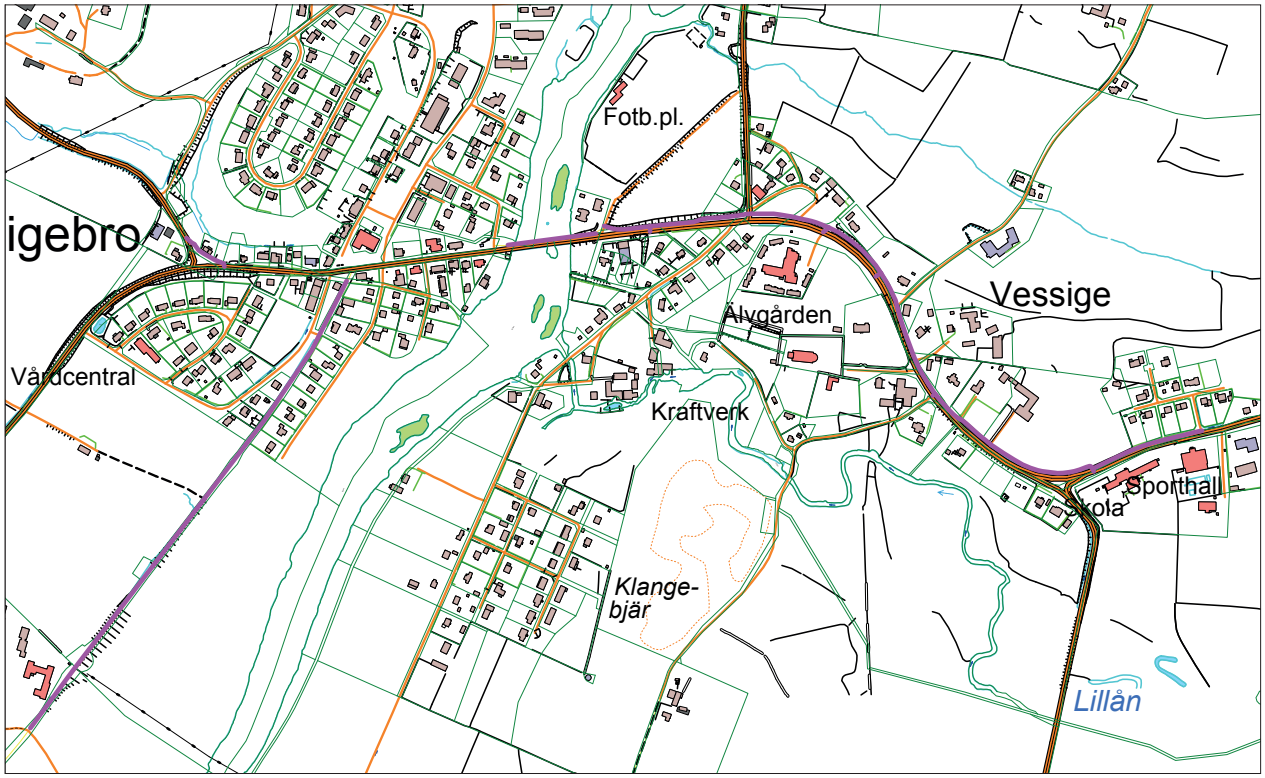


Planskilda korsningar finns för att passera E6 och 767. Länkar saknas till Heberg och Falkenbergs stad liksom till Halmstad via Getinge och till Ugglarp och Kattegattleden.

Ullared

Länkar finns via Pyttebanan norrut till Älvsered samt österut på Ätrabaneleden till Ätran och Fegen. Kortare sträckor saknas. Inga kopplingar över kommungränsen. Saknas även länkar till Falkenbergs stad och närliggande orter söderut samt västerut. Byggnation planerat längs väg 153 västerut. Planskild korsning vid väg 153 saknas. Det finns ett kommunfullmäktigebeslut på att bygga cykelbana mellan Ullared och Hjärtared som inte är genomfört.

Vessigebro

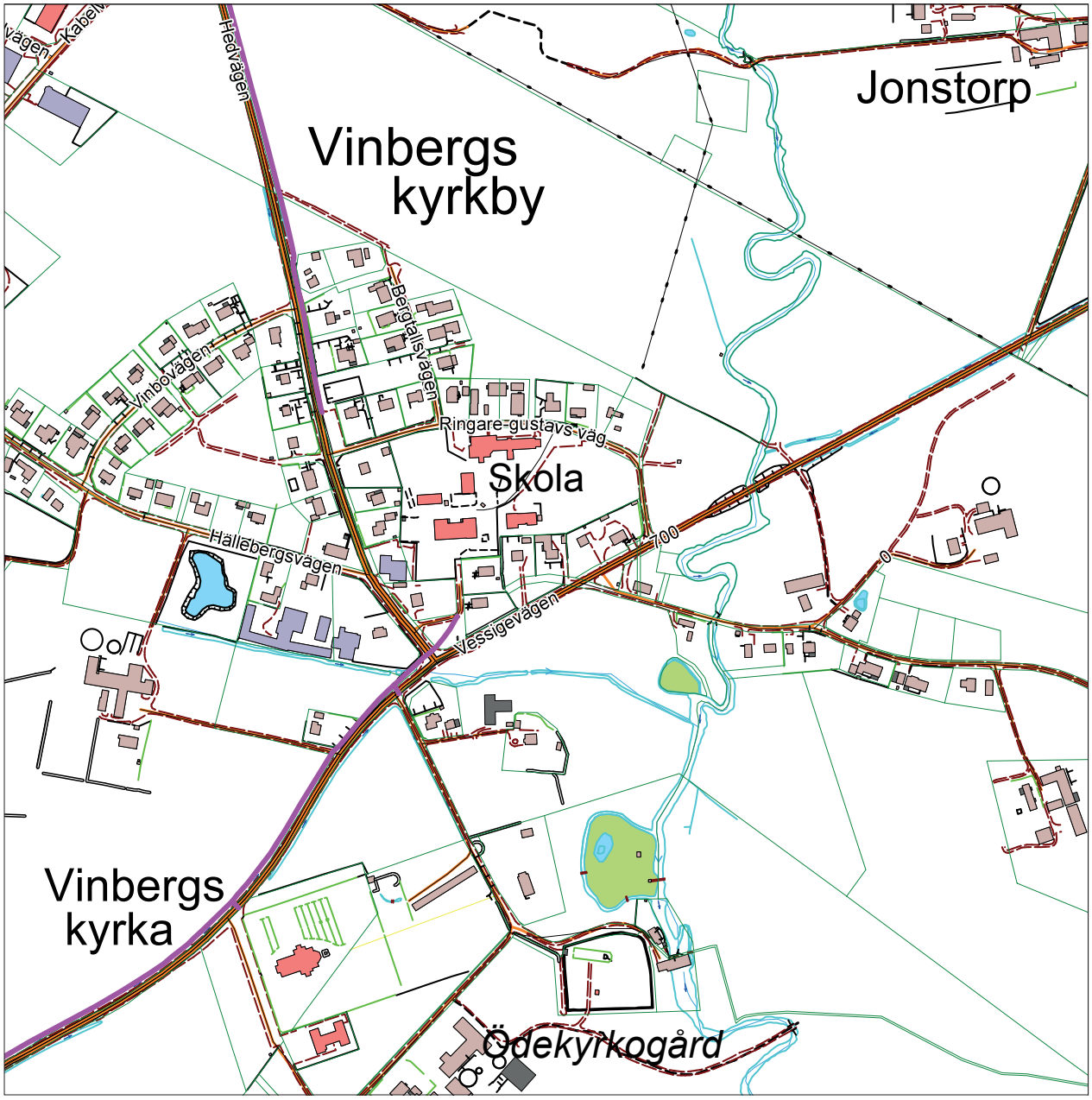


Saknar länkar till närliggande orter samt till Falkenbergs stad.

Vinberg

Finns länk till Falkenbergs stad samt till Vinbergs kyrkby. Saknas länk till övriga närliggande tätorter.

Vinbergs kyrkby

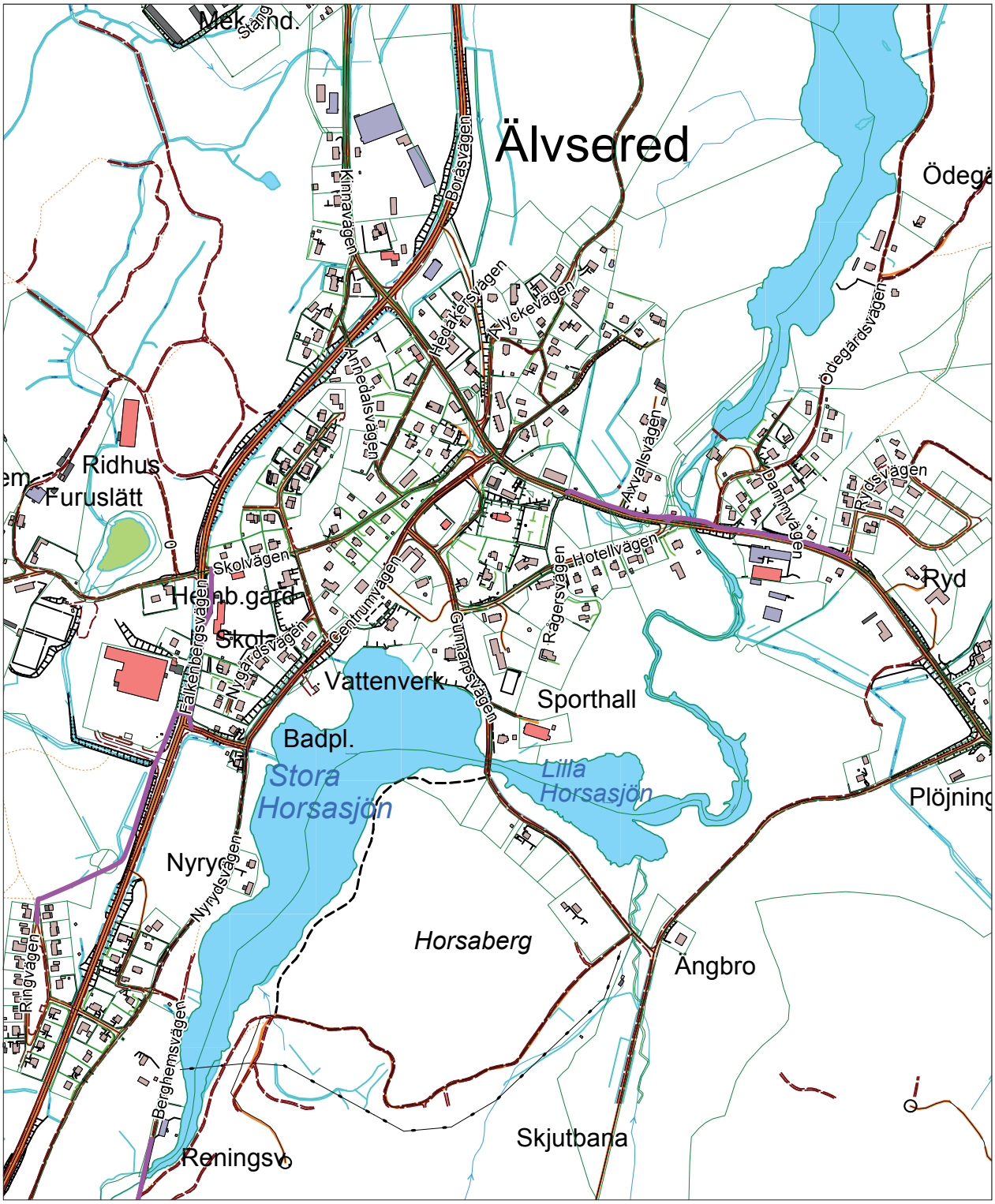


Finns länk till Vinberg samt Falkenbergs stad. Saknas länk till Vessigebro.

Årstad

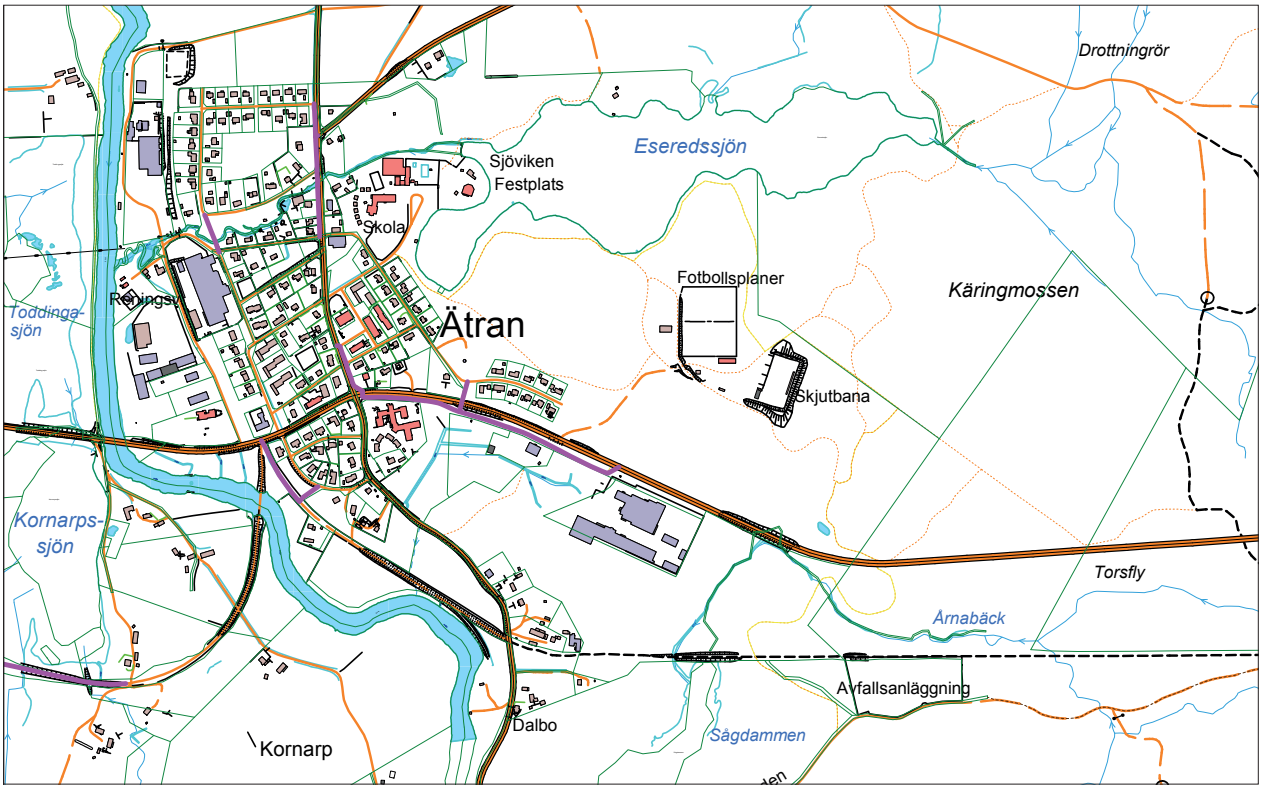
Saknas länk till Falkenbergs stad och närliggande orter.

Älvsered



Finns länk till Ullared via Pyttebanan. Saknas länk över kommungränsen och till närliggande orter.

Ätran



Finns länk via Ätrabaneleden till Ullared och Fegen, saknas dock kortare sträckor. Saknas länk över kommungränsen samt till närliggande orter.