

SKARA

Cykelstrategi

Skara kommun, Västra Götalands län
Maj 2016



*Det goda livet, idag och
imorgon. På landet,
i staden och mitt emellan.*

Innehåll

<i>Inledning</i>	3
<i>Visioner och mål</i>	6
<i>Strategier och åtgärdsområden</i>	9
<i>Övergripande utformningsprinciper</i>	12
<i>Genomförande</i>	14
<i>Bilaga 1. Cykelvägnätet idag</i>	16
<i>Bilaga 2. Prioriterat cykelnät</i>	17
<i>Bilaga 3. Mall för årlig genomförandeplan</i>	19

Titel: Cykelstrategi, Skara kommun, Västra Götalands län

Version: Laga kraftversion

Diarienummer: 2015/281

Datum, senast reviderad: 2016-05-24

Medverkande tjänstemän: Eric Alnemar och Karin Bovin

Medverkande konsult: Tobias Noborn, Monika Levan och Olof Halvarsson Radar
arkitektur & planering AB, i samarbete med Michael Koucky och Martin Fors-
berg, Koucky & Partners AB

Skara kommun
Kommunledningskontoret
Plan- och byggenheten
532 88 Skara

Telefon: 0511-320 00
E-post: skara.kommun@skara.se
Webbplats: www.skara.se

Inledning

Syftet med cykelstrategin

Cykelstrategins övergripande syfte är att minska klimatpåverkan från transporter och resor, skapa ett hållbart transportsystem och förbättra folkhälsan genom att få fler att cykla och att cykla oftare. Cykelstrategin är ett underlag för prioriteringar av åtgärder som ger förutsättningar för och uppmuntrar ett ökat cyklande. Cykelstrategin ska vara ett underlag för framtida investeringar i cykelinfrastrukturen, för beteende- och attitydpåverkande insatser för ökad cykling samt för uppföljning och mätning. Cykelstrategin sätter även Skara kommun i ett regionalt och nationellt perspektiv med mål om att skapa förutsättningar för cykelturism i kommunen som en del av en större region.

Bakgrund

Processen att ta fram cykelstrategin har varit indelad i tre skeden: nulägesinventering, utveckling av övergripande mål och strategier samt framtagning av konkreta åtgärder. Inventeringen genomfördes 2014–2015 och ligger till grund för denna cykelstrategi som pekar ut vägen för kommunens cykelsatsningar. Föreslagna åtgärder har samlats i en lista som årligen kommer ligga till grund för kommunens åtgärdsplanering. Åtgärdslistorna är ett levande dokument och ingår inte som en del av cykelstrategin utan kan kompletteras löpande med nya åtgärdsförslag.



Tidshorisont

Cykelstrategins tidshorisont är 20 år. För de närmaste fem åren, mellan 2016-2021 finns det speciellt anslagna medel inom kommunen för cykelåtgärder. Därefter är det lämpligt att göra en utvärdering och erfarenhetsåterföring som ett avstamp inför valet av nya åtgärder för nästa femårsperiod.

Process

Cykelstrategin utgör ett underlag för att anslå medel till såväl cykelinfrastruktur som påverkansåtgärder i kommande budgetar och verksamhetsplaner. Utöver att tjäna som grund för Skaras egen cykelplanering fungerar planen som underlag till såväl statsbidragsansökningar inom ramen för de nationella och regionala planerna

för transportinfrastrukturen samt för andra samarbets- eller samfinansieringsprojekt, exempelvis med angränsande kommuner, Trafikverket, Västra Götalandsregionen, EU-/interreg-projekt, särskilda turismsatsningar etc.

Ansvar för genomförande

Det övergripande ansvaret för cykelstrategins aktualitet, genomförande och uppföljning ligger på kommunstyrelsen. Kommunstyrelsen har även ansvar för kommunikation av cykelstrategin utåt och internt i kommunen. Inom kommunen finns det en förvaltningsöverskridande cykelgrupp som är ett bra forum för fortsatt strategiskt cykelarbete och årlig åtgärdsplanering.

Nämnden för Service & teknik har ansvar för drift, underhåll och ny- och ombyggnad av cykelinfrastruktur. Nämnden ansvarar även för mätning av cykeltrafik, ansökningar om medfinansiering för infrastruktur till Trafikverket etc.

Inventering

Strategidokumentet har föregåtts av en inventering presenterad i ett eget dokument med tillhörande kartor och underlagsrapporter (Skara kommun, 2015). Det som inventerades var: cykelparkering, skyltar, mätplatser, målpunkter, trygghet (främst vid viadukter), belysning samt förutsättningarna för cykelturism.

Cykelnätet och cykelinfrastrukturen är idag relativt god i tätorten. En van cyklist kan att utan större problem och ansträngning ta sig igenom staden på cykel. Korta avstånd och få topografiska utmaningar gör cykling i Skara tätort enkelt. Men för ovana cyklister eller cyklister utan kännedom kan cykling i Skara tätort tänkas vara aningen mer utmanande. För cykling utanför Skara tätort, i till exempel Varnhem, Axvall eller Ardala sker cykling främst på lokalgator och landsvägar. De generella intrycken av vad som kan förbättras för att göra cykling mer attraktivt inom Skara kommuns tätorter är följande

- Sträckvis komplettering av belysning av cykelvägnätet.
- Säkrare parkeringsmöjligheter.
- Bygga ihop cykelvägnätet genom att bygga bort saknade länkar.
- Öka antalet separerade cykelbanor.
- Komplettering av skyltning av cykelvägar.

För cykling utanför Skara tätort kan cykling göras mer attraktivt om korsningar och överfarter upplevs säkra och om det finns god belysning.

Utöver de relativt få infrastrukturella pusselbitarna som saknas, eller som kan förbättras, är det framförallt insatser inom påverkan, kommunikation, mätning samt uppföljning som saknas i kommunen idag.



Visioner och mål

Kommunens vision 2025

Kommunens vision 2025 anger riktning och hjälper kommunen i sitt utvecklingsarbete. I visionen pekas fyra utvecklingsområden ut där Skara har extra stor potential, och kommunen ska ha mod att prioritera och lägga kraft på det som behövs, både nu och framåt:

- I Skara är vi stolta
- Livsstilen som konkurrenskraft
- Vi främjar entreprenörskapet
- Självklart hållbart

I visionens bild av en attraktiv livsstil och ett hållbart samhälle har cykeln en viktig roll. I Skara är avstånden små och här är det lätt att få familje- och yrkeslivet att gå ihop, med tid och plats att njuta. Cykeltrafikens betydelse för hållbara vanor, bra kommunikationer och folkhälsa är lätt att se.

Övergripande mål för cykel

Här presenteras Skara kommuns övergripande mål för det cykelrelaterade arbetet. Tidshorisonten för cykelstrategin är 20 år. De övergripande målen är vägledande för arbetet med cykel inom Skara kommun.

- Cykelinfrastrukturen ska vara nytänkande och av god kvalitet.
- En ökad andel av de korta vardagstransporterna inom tätorter sker med cykel.
- Det ska vara tryggt och säkert att cykla.
- Skapa förutsättningar för en cykelturism över kommungränser och mot kontinenten.
- Skapa förutsättningar för motions- och rekreationscykling
- Användandet av cyklar i kommunens organisation ska öka.
- Att skapa förutsättningar för arbetspendling med cykel mellan Skaras tätorter

Preciserade mål för cykel

De övergripande målen har brutits ner i preciserade mål. De övergripande och preciserade målen ska utvärderas årligen och i vilken utsträckning kommunen har närmat sig målen, eller vad som brister för att nå dem, mot bakgrund av årets genomförda cykelfrämjande arbete. Efter målformuleringarna nedan framgår sätt att mäta måluppfyllelse.

A. Cykelinfrastrukturen ska vara nytänkande och av god kvalitet

- Ett sammanhängande cykelnät ska finnas i inom Skaras tätorter.
- Inom nätet ska prioriterade stråk av hög standard finnas, som har stor betydelse för vardagscykling. (Se karta i bilaga 2, för förslag inom Skara tätort)
- Kommunen har uppdaterade övergripande principer för cykelinfrastrukturens utformning.
- Det finns tillräcklig kapacitet i cykelparkeringen vid viktiga målpunkter såsom hållplatser, skolor, handelsplatser, fritidsaktiviteter etc. (Mäts genom uppföljande stickprovsinventering)
- Det är god standard, enligt kommunens övergripande utformningsprinciper, på cykelparkeringen vid prioriterade målpunkter.

B. En ökad andel av de korta vardagstransporterna inom tätorter sker med cykel

- Cykeltrafiken i Skara kommuns tätorter har ökat med 20 % till 2021 jämfört med 2016.

C. Det ska vara tryggt och säkert att cykla

- Antalet allvarliga cykelolyckor ska inte öka även om cykeltrafiken ökar till 2021. (Mäts genom Strada och sjukhusrapporter)
- Det ska upplevas tryggt och säkert att cykla, av minst 80 % av cyklisterna, inom Skara kommuns tätorter.
- Alla prioriterade stråk ska vara belysta i enlighet med god standard enligt kommunens övergripande utformningsprinciper. (Mäts genom uppföljande inventering)
- Samtliga planskilda korsningar (cykelbroar/överfarter och cykeltunnlar/viadukter) ska uppfylla god trygghetsstandard enligt kommunens övergripande utformningsprinciper. (Mäts genom uppföljande inventering)
- De rapporterade cykelstölderna ska minska i kommunen. (Följs upp genom brottsstatistik)

D. Skapa förutsättningar för en cykelturism över kommungränser och mot kontinenten

- Skara kommun är del av ett regionalt cykelnät för turism och knyter an till grannkommunerna regionala och nationella cykelleder.
- Minst två cykelleder för cykelturismen, minst 20 km långa, är anvisade, attraktiva och skyltade till 2021.
- Skara kommun uppfattas som en attraktiv cykeldestination. (Mäts tillsammans med Turistbyrån)
- Antalet cykelturister i Skara kommun ökar jämfört med 2016. (Mäts tillsammans med Turistbyrån).

E. Skapa förutsättningar för motions- och rekreationscykling

- Fem skyltade dagsturer för utflykter etc. finns inom kommunen 2021.
- Fem utpekade motionsslingor, landsvägscyklings och/eller mountainbike, med startpunkt i Skara kommun finns 2021.

F. Användandet av cyklar i kommunens organisation ska öka

- Var fjärde arbetsresa till- och från arbetet hos kommunens anställda inom Skara tätort ska ske med cykel. (Mäts med medarbetarenkät eller liknande)
- Tjänsteresor med cykel inom kommunens organisation har ökat med 20 % till 2021. (Mäts med medarbetarenkät eller liknande)

G. Att skapa förutsättningar för arbetspendling med cykel mellan Skara tätorter

- Mellan Skaras större tätorter ska det finnas ett funktionellt och trafiksäkert cykelvägnät

Prioriterat stråk

Ett prioriterat stråk är en del av cykelnätet som har betydelse för vardagscykling och utgör stommen i cykelvägnätet. Längs ett prioriterat stråk finns höga krav på cykelinfrastrukturen och de utformningsprinciper som slås fast i cykelstrategin ska vara norm.

Strategier och åtgärdsområden

Följande sex strategier är vägledande för kommunens insatser för cykel. För att effektivt öka cykelanvändningen behövs ett balanserat paket av åtgärder inom samtliga sex områden. Genom arbetet med strategin stärks vidare kompetens och kapacitet inom cykelområdet i organisationen. Genom omvärldsbevakning, planering, genomförande och uppföljning lär kommunens aktörer av både eget och andras arbete och erfarenheter.

1 Bygga ut, förbättra och underhålla cykelinfrastruktur

- Åtgärder cykelvägnätet
- Åtgärder cykelparkering
- Åtgärder trygghet (infrastrukturella, främst viadukter)
- Åtgärder belysning
- Åtgärder skyltning
- Åtgärder drift och underhåll
- Åtgärder motions- och rekreationscykling (infrastrukturella)
- Sammanlänka kommunens större tätorter med cykelbanor

Vid nybyggnation är grundprincipen att redan från början planera och bygga cykelinfrastruktur av hög kvalitet. Med kvalitet menas hög beläggningsstandard, bredd som är anpassad till förväntade flöden, hög trafiksäkerhet och framkomlighet. Vid ombyggnationer är nystandard målet, men anpassas efter befintliga förutsättningar.

Principiell prioriteringsordning för infrastrukturåtgärder bör vara:

1. Åtgärda akuta brister – för säkerhet – farliga platser, hål i beläggning, kantstenar, trasig belysning, obrukbara cykelparkeringar
2. Komplettera och/eller bygga ihop saknade länkar.
3. Bygg ut cykelparkering vid platser som är överbelagda eller där spontan, informell cykelparkering förekommer i stor utsträckning.
4. Höja standard för god komfort – beläggning/belysning/skyltning/driftåtgärder men även väderskydd och underhåll av cykelparkering.
5. Ombyggnad för framkomlighet – bygg bort ”knixighet”, otydlighet i korsningar etc.

2 Påverka attityder till cykling

- Påverkansåtgärder
- Kommunikationsåtgärder

Attityd- och kommunikationsåtgärder handlar till stor del om att informera om cyklingens möjligheter och att inspirera människor till ökad cykling. Förutom rena attitydåtgärder är grundprincipen att kombinera infrastruktursatsningar med informationsinsatser, för att nyttja tillfället för att exponera genomförda åtgärder i positivt syfte.

3 Öka cykelanvändningen inom kommunens organisation

- Internt åtgärder
- Skapa förutsättningar och frigöra resurser

Det interna arbetet med att öka cykling kan bidra till ökad hälsa bland kommunens anställda, men också visa på cyklingens möjligheter för en av kommunens största arbetsplatser. Ökning av cykling i kommunens organisation omfattar både insatser för att öka användningen av cykel inom tjänsten, men även för ökad cykling till och från arbetet. Detta kan innefatta förbättrad cykelparkering vid arbetsplatser, motivationsåtgärder m.m.

4 Nätverka för ökad cykling

- Åtgärder nätverkande

Nätverkande är viktigt då det kan leda till samverkansformer och synergieffekter, både mellan förvaltningar inom den egna kommunen men även över kommungränser och inom regionen, men även med andra organisationer som cyklistorganisationer eller cykelklubbar. Ett aktivt nätverkande är också viktigt för att hålla sig uppdaterad kring vad som händer inom cykling.

5 Följ upp cykelanvändning och cykelstrategi

- Platsspecifika åtgärder
- Kommunövergripande

Ett löpande uppföljningsarbete hjälper till att följa utveckling över tid och ger kommunen bevis på genomförda insatser. Uppföljning och mätning underlättar även planering för framtida insatser.

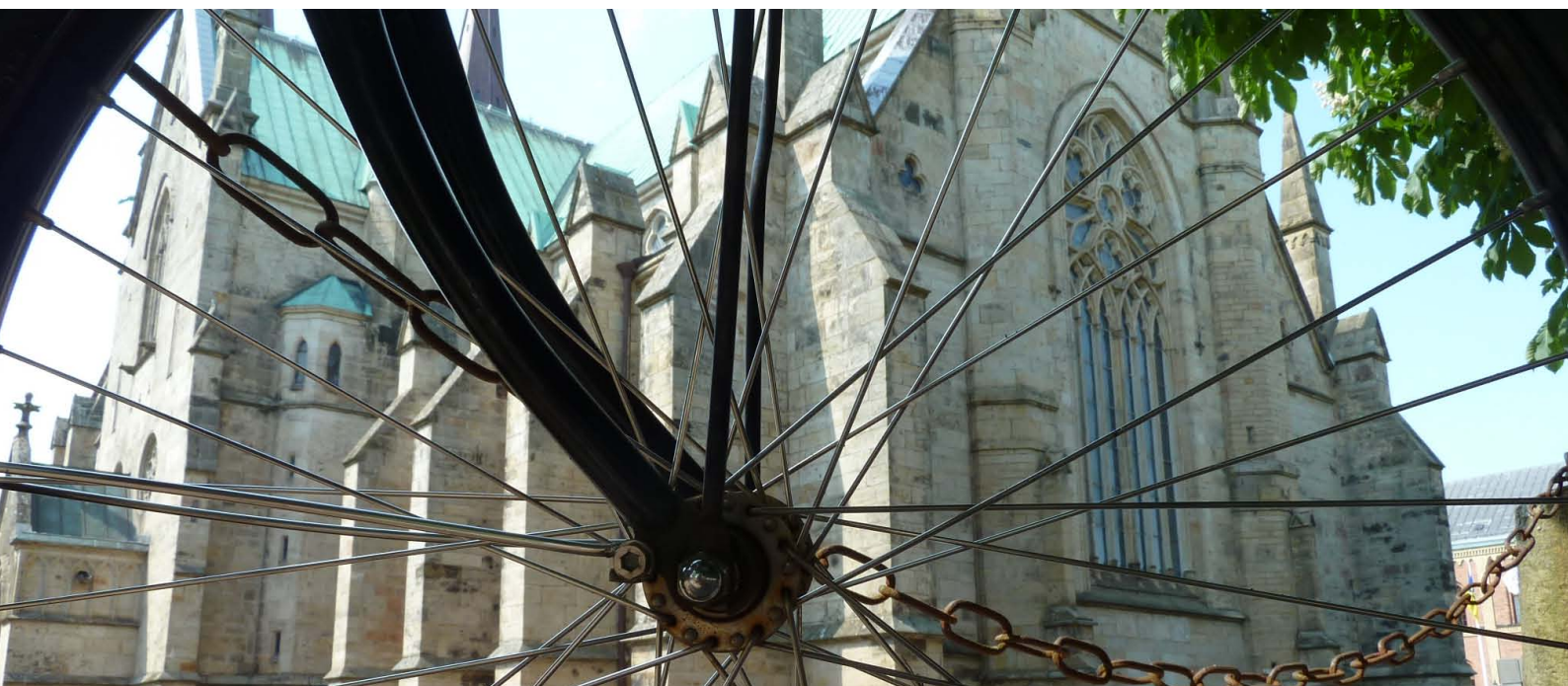
Principiell prioriteringsordning bör vara:

1. Följa utvecklingen av cykling i kommunen i stort
2. Mäta och utvärdera effekten av specifika insatser och förbättringsåtgärder
3. Kontinuerlig mätning av cykling på strategiska platser

6 Cykelturism

- Infrastruktur
- Kommunikation
- Nätverka
- Uppföljning

Cykelturism är komplext och dess utveckling beror på bred samverkan mellan olika aktörer och olika förvaltningar men även över kommungränsen. Åtgärder för att underlätta cykling genom kommunen och regionalt längs cykelleder kräver engagemang både från olika förvaltningar inom kommunen men även i nära samverkan med näringsliv



Övergripande utformningsprinciper

För att få en ökad cykling är infrastrukturen grundläggande. För bra samspel mellan trafikanter är utformningen av trafikmiljöerna viktig för tydlighet och säkerhet. Detaljutformning kan styras av generella, vedertagna utformningsprinciper, men kan också behöva anpassas till förhållanden som finns i Skara och till en önskvärd helhetstanke kring cykelinfrastrukturen. De övergripande utformningsprinciperna som presenteras nedan är vägledande för att säkerställa att det som anläggs eller installeras håller god standard

Cykelvägar, cykelbanor och stråk

När man bygger nytt eller när man ersätter infrastruktur:

- Hänsyn ska tas till förväntade flöden och bredden anpassas därefter.
- Gång- och cykeltrafik ska hållas separerat. Undantag kan göras för leder med väldigt låga flöden av gående.
- Cykelväg ska separeras gentemot bilväg.

Korsningar, överfarter och viadukter

När man bygger nytt eller när man ersätter infrastruktur:

- Korsningar i det prioriterade cykelnätet ska helst utformas som cykelöverfarter, där cyklister har företräde.
- Planera för planskild lösning där det är möjligt och där höga flöden och höga hastigheter bland motorfordon förekommer.
- Både cykelöverfarter men även cykelpassager ska vara upphöjda där det är möjligt.
- Färgad beläggning i korsningar och överfarter med tydliga markeringar samt fartsänkande åtgärder för motorfordon.

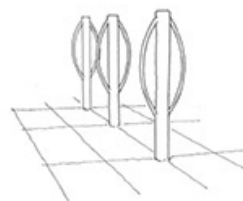
När man reparerar och kompletterar:

- Uppgradera korsningar i det prioriterade cykelnätet till cykelöverfarter.
- Höja upp överfarter, fartsänkande åtgärder för motorfordon.
- Färgad beläggning med tydliga markeringar.

Cykelparkering

När man bygger nytt eller när man ersätter infrastruktur:

- Alla nya ställ ska möjliggöra fastlåsning av ram och väl belysta
- Alla ställ ska vara självförklarande i sin användning.
- Mått mellan varje plats inte mindre än 60 cm.
- Cykelställ ska vara robusta, säkra och av god kvalitet.
- Placering ska vara nära målpunkt i tydlig angöringsriktning från cykelväg och aldrig gömd eller svår att hitta.



Genomförande

Insatser för cykling i Skara kommun ska under de kommande fem åren, 2016 till 2021, innefatta en bredd av åtgärder inom de olika åtgärdsområdena: infrastruktur, påverkan, internt arbete, mätning och uppföljning samt cykelturism och det regionala perspektivet.

Femårsplaner

Cykelstrategins tidshorisont är 20 år. För de närmaste fem åren, mellan 2016-2021 finns det speciellt anslagna medel inom kommunen för cykelåtgärder. Därefter är det lämpligt att göra en större utvärdering och erfarenhetsåterföring av hur cykeltrafiken och dess förutsättningar fungerar som ett avstamp inför inriktning och val av nya åtgärder för nästa femårsperiod.

Årlig åtgärdsplanering

För den årliga åtgärdsplaneringen för cykelstrategin ansvarar kommunstyrelsen. Årligen undersöks finansieringsmöjligheter ur kommunala medel och potter, men också möjligheterna till finansiering och delfinansiering från andra aktörer. För att effektivt öka cykelanvändningen behövs ett balanserat paket av åtgärder. En stomme till årlig genomförandeplan framgår av bilaga 3.

Utgångsläge

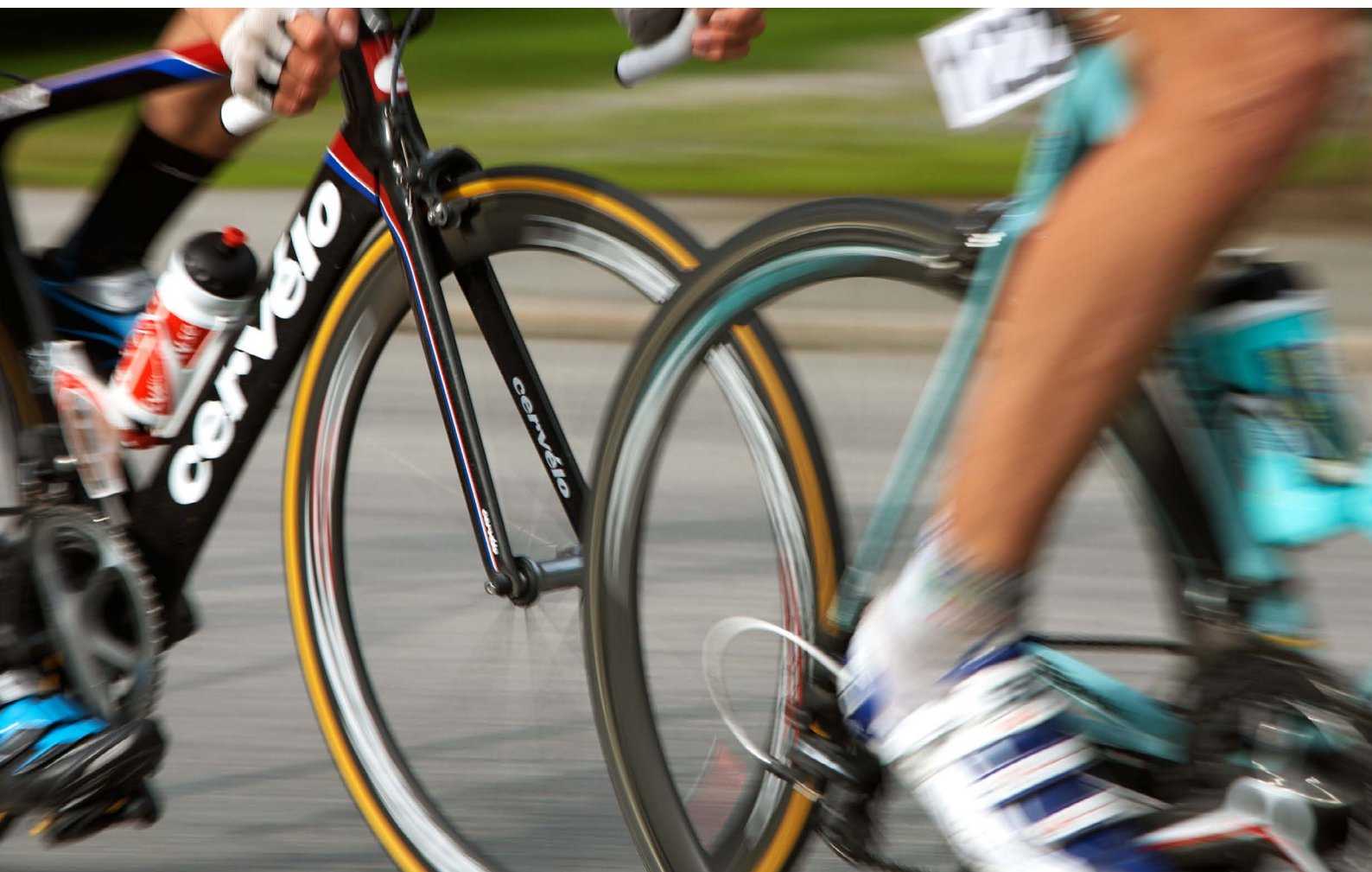
För att jämföra utvecklingen av cyklingen behövs ett utgångsläge. Under 2016 klargörs detta nolläge mot vilka utvecklingsmålen kan mätas. För nolläget kontrolleras punkterna under "Utvärdering" nedan.

Utvärdering

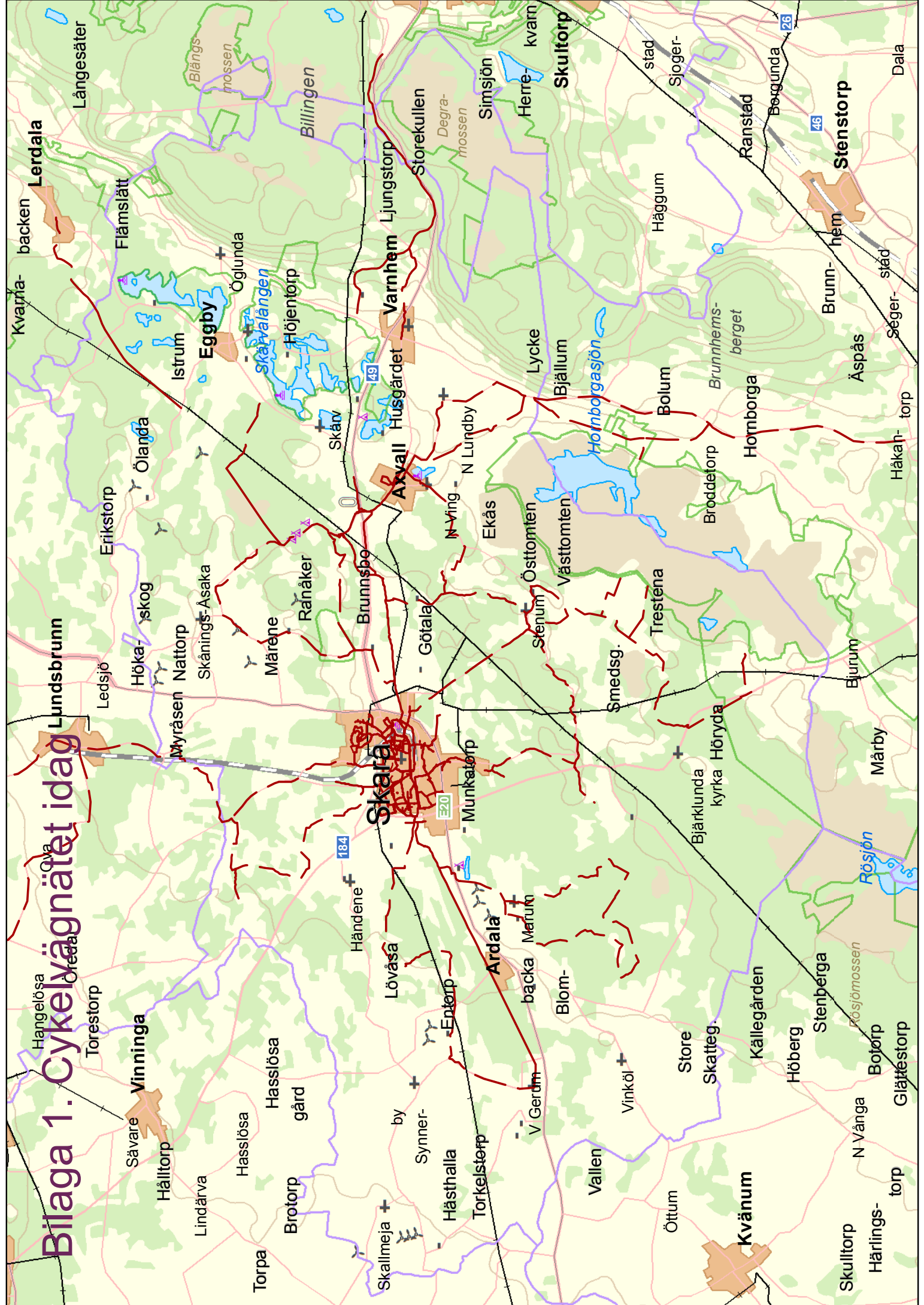
I slutet av varje år utvärderas årets cykelinsatser där mätningar, statistik och måluppfyllelse sammanställs. Följande delar ingår:

- olycksstatistik (Strada)
- cykelstölder (brottsstatistik)
- flödesmätningar
- cykelparkeringars beläggning (stickprov)
- kommunvelometern (inte årligen)
- preciserade mål – måluppfyllelse

Förutom sammanställningen av mätbara resultat är det viktigt att sammanställa genomförda projekt – både för infrastruktur och påverkansåtgärder – dra lärdomar av dem och kommunicera att de sker, att kommunen blir en bättre och bättre cykelkommun.

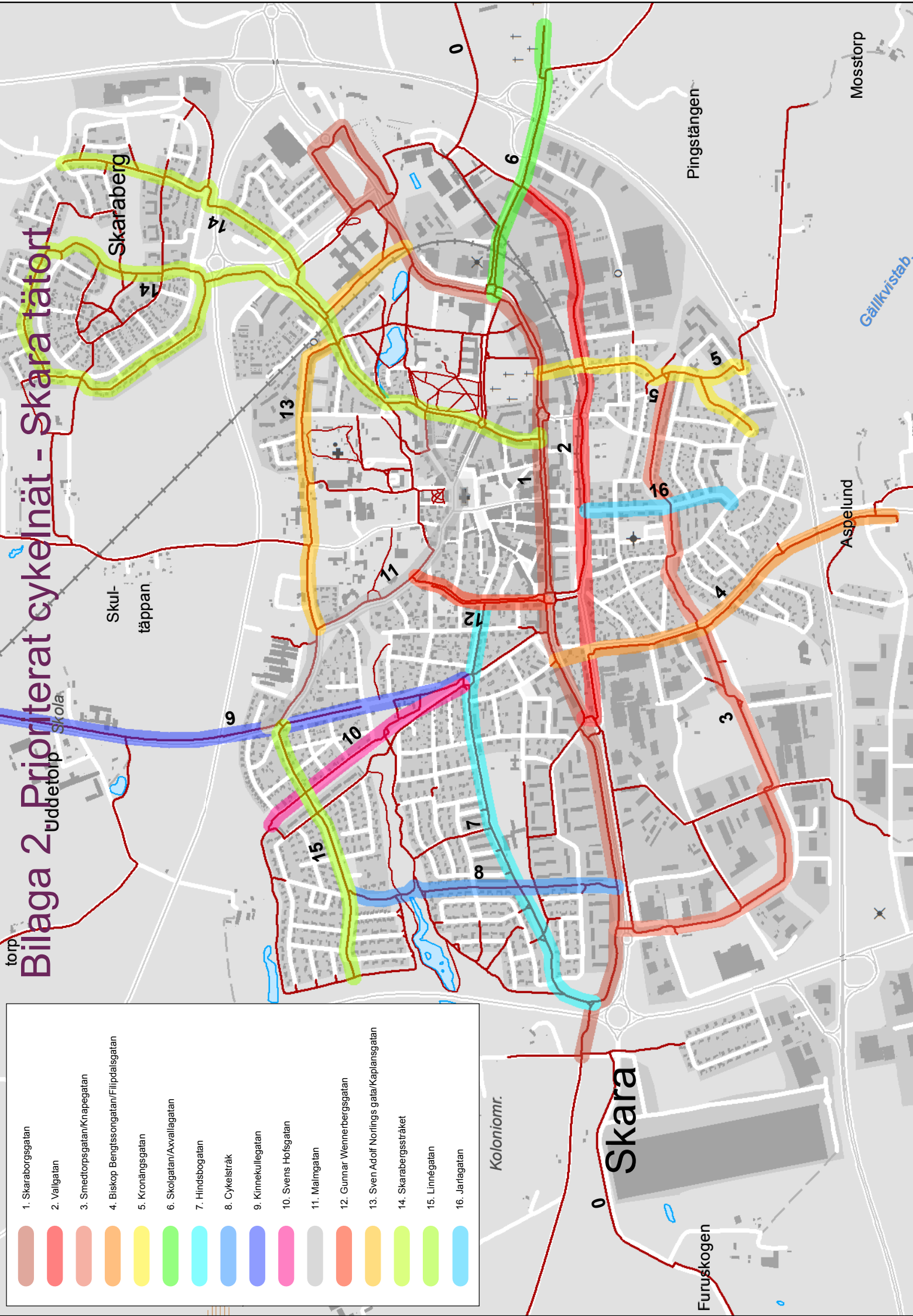


Bilaga 1. Cykelvägnätet idag

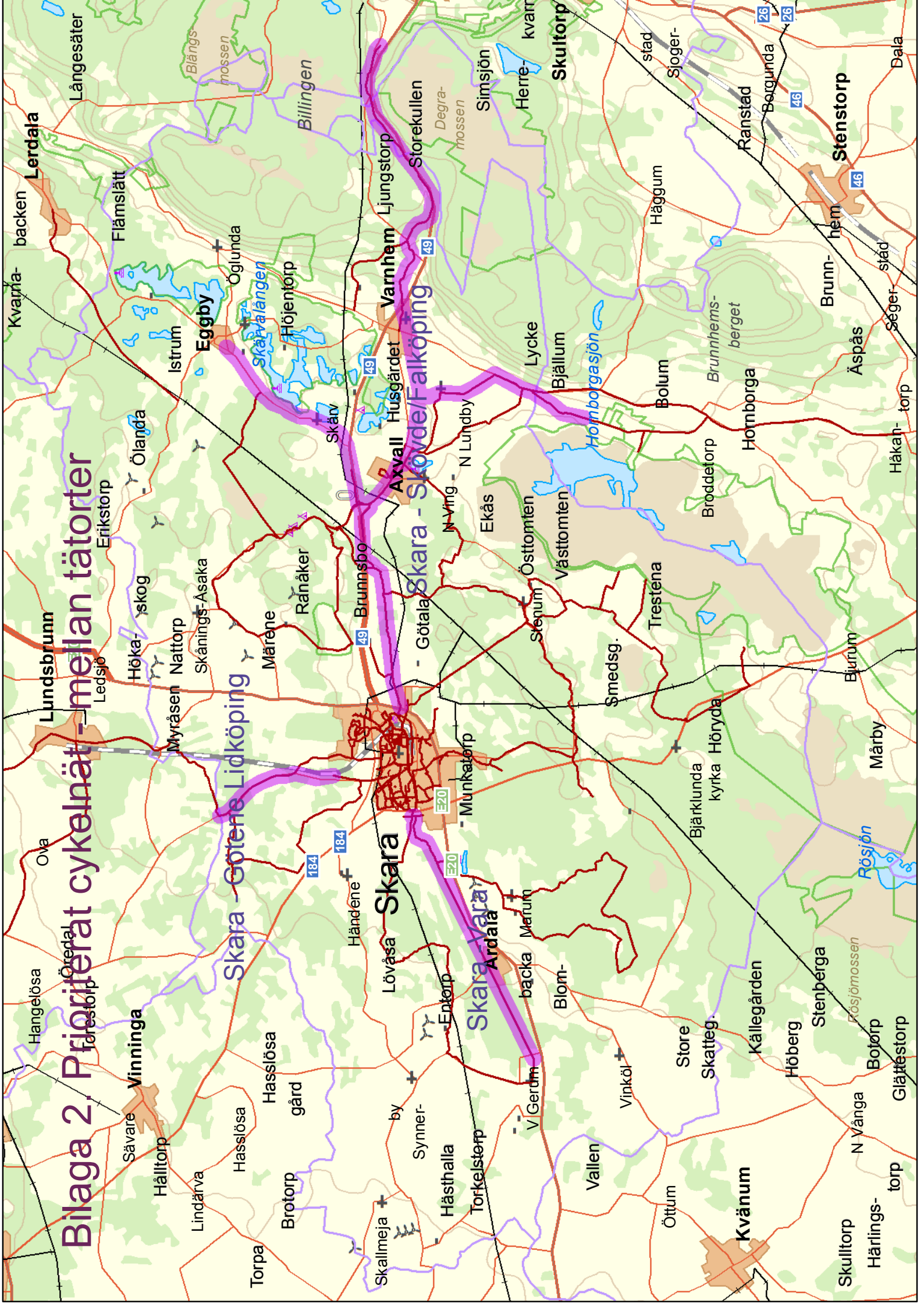


Bilaga 2 Prioriterat cykelnät - Skara tätort

1. Skaraborgsgatan	10. Svens Hofsgatan
2. Valigatan	11. Malmgatan
3. Smedtorpsgatan/Knappegatan	12. Gunnar Wemmerbergsgatan
4. Bishop Bengtssongatan/Filipdalsgatan	13. Sven Adolf Norlings gata/Kaplansgatan
5. Kronängsgatan	14. Skarabergsstråket
6. Skolgatan/Axvallagatan	15. Linnégatan
7. Hindsbogatan	16. Jarlagatan
8. Cykelstråk	
9. Kinnekullegatan	



Bilaga 2. Prioriterat cykelnät - mellan tätorter



Bilaga 3.

Mall för årlig genomförandeplan

Genomförandeplanen är vägledande för arbetet med cykelsatsningar i kommunen. Vilka åtgärder som väljs att göra, till vilken kostnad, påverkar mängden åtgärder som kan genomföras under ett år. Det är viktigt att arbetet med cykelsatsningar i Skara kommun innefattar åtgärder från samtliga olika arbetsområdena så ett brett arbete pågår, där till exempel åtgärder både inom infrastruktur och påverkan innefattas. Vissa åtgärder, som mätning och uppföljningsarbete måste utföras årligen. Det är viktigt att inget arbetsområde utelämnas helt, även om mängd insatser kan variera från år till år beroende av behov.

Bygga ut, förbättra och underhålla cykelinfrastruktur

- **Område:** Vilket område ska prioriteras i år?
- **Stråk:** Vilket/vilka stråk ska prioriteras i år?
- **Tema:** Vilket tema (t.ex. cykelparkering eller viadukter) kräver särskilda åtgärder i år?
- **Andra åtgärder:** ...

Påverka attityder till cykling

- **Påverkansåtgärd:** Vad ska påverkas i år? (riktat påverkansarbete: skolor, arbetsplatser, säkerhet, etc.)
- **Kommunikationsåtgärd:** Kommunicera cyklingens möjligheter samt särskilt intressanta genomförda åtgärder. Vad ska kommuniceras i år?
- **Infrastruktur:** Vilka projekt för cykelinfrastruktur kan användas för att uppmärksamma cyklingen, och hur?
- **Andra åtgärder:** ...

Öka cykelanvändningen inom kommunens organisation

- **Kampanj:** Hur utformas intern kampanj eller tävling för att motivera till cykling?
- **Intern undersökning:** Hur undersöks frågor om resande i medarbetarenkät etc.?
- **Andra åtgärder:** ...

Nätverka för ökad cykling

- **Medverka på event:** Vilka event ska kommunen närvara på och bidra till det kommande året?
- **Delta på konferens:** Vilken/vilka cykel-/trafikrelaterade konferenser ska kommunen besöka under året? Vem åker? Hur samverkar vi i dessa forum?
- **Samverkan med grannkommuner/regionen:** Vilka kommuner eller regionorgan är relevanta att samarbeta med i år?
- **Andra åtgärder:** ...

Följ upp cykelanvändning och cykelstrategi

- **Årlig utvärdering:** Görs när och av vem? Mäter vi rätt saker?
- **Särskilda uppföljningar:** Behövs särskilda uppföljningar det kommande året (t.ex. resvaneundersökning, särskilda enkäter med mera)?
- **Andra åtgärder:** ...

Cykelturism

- **Infrastrukturellt:** Vilka infrastrukturella åtgärder behöver utredas? Vilka bör genomföras?
- **Kommunikation:** Finns det något kopplat till cykelturism som behöver/kan kommuniceras?
- **Nätverka:** Hur nätverkar vi bäst med turismens och grannkommunernas aktörer? Finns fler aktörer att nätverka med än föregående år?
- **Uppföljning:** Hur går arbetet med cykelturism? Hur har turismbranschen i stort utvecklats?
- **Andra åtgärder:** ...

SKARA