

Cykelstrategi 2030

Etapp 2018 – 2021



KARLSKRONA
KOMMUN

"Människor i rörelse är stadens livsnerv, det bidrar till ökad trygghet, ger större underlag för service och utgör den attraktivitet vi förknippar med städer"

Cykelprogram för en nära storstad 2015-2025, Göteborg stad

Medverkande

Cykelstrategi 2030 etapp 2018-2021 har arbetats fram av Ida Löndahl, Lars Olofsson, Therese Aldinge och Claes Persson från drift- och serviceförvaltningen, Tina-Marie Eriksson och Aida Zubic från kommunledningsförvaltningen, Victoria Nordholm från miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen, Daniel Lundstedt från kultur- och fritidsförvaltningen, Karina Karlsson från kunskapsförvaltningen, Malin Hagberg Andersson från Visit Karlskrona samt Hans Sahlin från Blekingetrafiken.

Styrgruppen för arbetet har varit drift- och servicenämnden trafikutskott:

Gunilla Ekelöf (L), Lotta Törnström (S), Jörgen Johansson (C) Desireé Hoberg (V) och Birgitta Gamelius (M).

Text & layout: Drift- och serviceförvaltningen.

Kartor & figurer: Drift- och serviceförvaltningen, om inget annat anges.

Alla bilder i dokumentet tillhör Karlskrona kommun och är skyddade enligt upphovsrättslagen.

Förord

Vi blir allt fler karlskronabor. Det är glädjande men det för också med sig en hel del utmaningar. En sådan är trafiken. För ju fler vi blir desto fler ska också transportera sig på det begränsade utrymmet i vår stad och kommun.

Cykeln tar till skillnad från bilen liten plats – både när den står stilla och när den rör sig. Fler som cyklar kan göra det enklare och snabbare för de som måste ta bilen att komma fram på våra gator och vägar eller hitta en ledig parkeringsplats. Cykeln släpper inte heller ut några farliga ämnen eller bullrar samtidigt som den bidrar till en bättre folkhälsa.

Karlskrona är en kommun med goda förutsättningar för cykling. Centrala staden är kompakt med korta avstånd och nära till det mesta. Detsamma gäller kommunens mindre orter. Det finns också gott om gång- och cykelvägar. Många karlskronabor använder också cykeln, både till vardags och på sin fritid.

Men det gäller att vi fortsätter ta tillvara och utveckla dessa goda förutsättningar. Med ett genomtänkt och träget arbete kan vi nå våra mål – och Karlskrona har målet att bli en riktigt bra cykelkommun. För vi behöver fler och bättre cykelvägar, fler och bättre cykelparkeringar och en riktigt bra standard på drift och underhåll. Vi behöver också fortsätta berätta om cykelns fördelar – både till nya och gamla karlskronabor liksom till alla besökare som kommer till vår vackra stad.

Kommunens första cykelstrategi antogs 2013 av Kommunfullmäktige, som också satte ett tufft mål för hur mycket cykeltrafiken ska öka. Målet är att cykeltrafiken år 2030 ska utgöra 30 % av de dagliga resorna. För att få alltfler av våra kommuninvånare att välja cykel före bil behöver vi jobba tillsammans i en fortsatt bred politisk enighet och använda våra resurser klokt i målinriktade satsningar.

Jag är övertygad om att vi – med god hjälp av denna cykelstrategi – ska lyckas. Det är helt enkelt så att en bra cykelkommun är en bättre kommun att leva och verka i.



Peter Johansson

Ordförande drift- och servicenämnden



Innehåll

<i>1. Inledning</i>	<i>6</i>
Uppdrag	6
Avgränsning	6
Samråd	6
Övergripande riktlinjer och dokument	6
 <i>2. Varför satsa på cykel?</i>	 <i>7</i>
En cykelkommun är hållbar och yteffektiv	7
Cykling sparar pengar och bidrar till folkhälsan	8
Cykling skapar attraktivare och lönsammare centrum	9
Fler cyklister är bra för miljön	9
Många invånare önskar att cykla	10
Marknad för cykelturism	11
Bättre boendemiljöer och bättre livsvillkor för barn	12
 <i>3. Dagens situation</i>	 <i>13</i>
Cykelinfrastrukturens längd och täthet	13
Resefördelning	14
Kapacitet och breddbehov	14
Barriärer och genhet	16
Cykeln är konkurrenskraftig i tid med bil på resor under fem kilometer	17
Cykelparkering	18
Trafikanten	19
Information och marknadsföring	19
Trafiksäkerhet	20

<i>4. Framtiden</i>	<i>22</i>
Utmaningar i det framtida Karlskrona	22
Hur utvecklas cyklandet i Karlskrona?	23
Hur vi får fler att cykla- God infrastruktur är viktigt	24
Prioritering	25
Information och marknadsföring	25
Välskötta cykelvägar	26
Avgifter påverkar cyklandet	27
Samarbete mot ett gemensamt mål är viktigt	28
 <i>5. Vision och mål</i>	 <i>29</i>
Cykelstrategins vision	29
Effektmål	29
 <i>6. Uppföljning och mätning</i>	 <i>30</i>
 <i>7. Insatsområden och konkreta åtgärder</i>	 <i>31</i>
 <i>8. Utbyggnadsbehov</i>	 <i>34</i>
 <i>Referenser</i>	 <i>37</i>



Sammanfattning

Karlskrona kommuns första cykelstrategi antogs i maj 2014. Detta är den andra etappen, och den gäller under åren 2018 – 2021. Cykelstrategin inriktas främst på åtgärder som främjar vardagscykling till skola, arbete eller fritidsaktiviteter i Karlskronas större tätorter. Målsättningarna i cykelstrategin är att cykeltrafikens andel av transporterna ska öka från dagens 7 % till 30 % år 2030. Under planperioden fram till 2021 är målsättningen att cykeltrafikens andel ska öka till 12 %.

Karlskrona kommun växer och redan om fem år kan kommunen ha passerat 70 000 invånare. Fler invånare ger också en ökad trafik. Cykling är ett av de transportsätt som tar minst utrymme – både i rörelse och när den står stilla – och en ökad cykeltrafik är därför en viktig förutsättning för att Karlskrona ska kunna växa.

Samhället tjänar på att fler cyklar, framförallt i form av en ökad folkhälsa men också genom minskade kostnader för infrastruktur. Färre bilar och mindre infrastruktur skapar bättre förutsättningar för bra livsmiljöer för våra barn, men också för andra i vår kommun. Cykling är bra för miljön och ger inte utsläpp som påverkar vårt klimat. Cykeln släpper inte heller ut ämnen som påverkar våra invånares hälsa. Den är också tyst. Kommunens invånare visar en stor vilja att byta till cykel, och det finns därmed en stor potential att få fler att välja cykeln. Cykelturismen omsätter årligen miljardbelopp i Europa, och Karlskronas läge nära kontinenten gör också att det finns en stor möjlighet att locka cykelturister till kommunen och länet.

Karlskrona kommun har ett gott utbyggt cykelnät. I jämförelse med andra kommuner ligger vi dock efter. Vid infarten till Karlskrona passerar dagligen omkring 2000 cyklister, och i Karlskrona sker 7 % av de dagliga resorna med cykel. Detta är en lägre andel jämfört med exempelvis Växjö och Kalmar. På sträckor under fem kilometer är cykeln konkurrenskraftig i tid mot bilen. I centrala Karlskrona finns det omkring 500 cykelparkeringsplatser, framförallt i de centrala delarna. Det finns därmed ett stort underskott på cykelparkering, både i centrum och utanför.

Varje år skadas omkring 80 cyklister i trafiken i Karlskrona. Huvuddelen av dessa skadas i singelolyckor som orsakas av olika saker som brister i framförandet av cykeln eller att det är något fel på cykeln. En del singelolyckor beror på exempelvis halka som kan förebyggas med goda rutiner för drift- och underhåll.

En viktig framtidsfråga i Karlskrona är hur kommunen ska kunna växa utan att biltrafiken ökar. En satsning på mer gång-, cykel- och kollektivtrafik ger möjligheter för kommunen att öka sin befolkning. Här är en god och välskött infrastruktur viktig med tillräckligt utrymme, god framkomlighet och med prioritet för cykeln. Fler och bättre cykelparkeringar är betydelsefullt för att få fler att cykla. Marknadsföringen av cykeln bör också öka. Allt detta tillsammans med åtgärder som gör bilresan mindre attraktiv kan bidra till att målet om en kraftigt ökad cykeltrafik uppnås.

1 Inledning

Uppdrag

Kommunfullmäktige gav, i och med antagandet av kommunens Energi- och klimatprogram 2011, dåvarande Tekniska förvaltningen samt Samhällsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att ta fram en cykelstrategi. Cykelstrategi 2030 antogs i maj 2014 och omfattade åren 2014-2016. Budgetanslag gavs till tre år varför åtgärderna i cykelstrategin istället gällde åren 2015-2017.

Avgränsning

Cykelstrategin inriktas främst på åtgärder som främjar vardagscykling till skola, arbete eller fritidsaktiviteter i Karlskrona kommuns större tätorter. I strategin finns fysiska åtgärder på platser där kommunen är väghållare och därmed ansvarig för vägar och gator. Cykelstrategin föreslår också åtgärder där kommunen inte är ansvarig, här är kommunens roll att vara pådrivande.

Cykelstrategin sträcker sig till 2030, varav aktuellt dokument omfattar åren 2018-2021.

Samråd

Cykelstrategi 2030 etapp 2 har varit föremål för samråd under tiden 5 oktober till 11 november 2016.

Övergripande riktlinjer och dokument

Det finns ett antal – såväl nationella som lokala – dokument som ger riktlinjer för cykelplaneringen. Alla lyfter fram cykelns betydelse i samhället. De viktigaste dokumenten för Karlskronas del är:

- Vision Karlskrona 2030 – Enligt visionen ska: livsmiljön vara attraktiv, kommunikationerna snabba och Karlskrona upplevas. När medel satsas på cykling förbättras livsmiljön samtidigt som de allmänna kommunikationerna och turismen gynnas.
- Översiktsplan 2030 – cykelvägnätet ska vara gent och fler ska välja cykeln som transportmedel
- Trafikverkets nationella strategi – cykeltrafiken ska bli säkrare och dess andel av resorna ska öka
- Karlskrona kommuns Energi- och klimatprogram, 2011-2020- programmet har två mål som berör cykeltrafik: framtagandet av en cykelstrategi samt målsättningen att andelen cykelvägar ska öka i förhållande till total mängd väg
- Strategi Karlskrona- I Gehl Architects utredning från 2007 är två av rekommendationerna att den offentliga trafiken och cyklingen bör stärkas
- Miljöprogram för Karlskrona kommun – cykelstrategin ligger i linje med Karlskronas kommuns lokala miljömål
- Övergripande plan för social mångfald – alla kommunens invånare och brukare ska ges lika förutsättningar. I möjligaste ska de hinder som försvårar delaktighet i samhället undanröjas.
- Folkhälsoplan – planen är under utformning men cykelstrategin ligger i linje med Karlskronas kommuns folkhälsoarbete

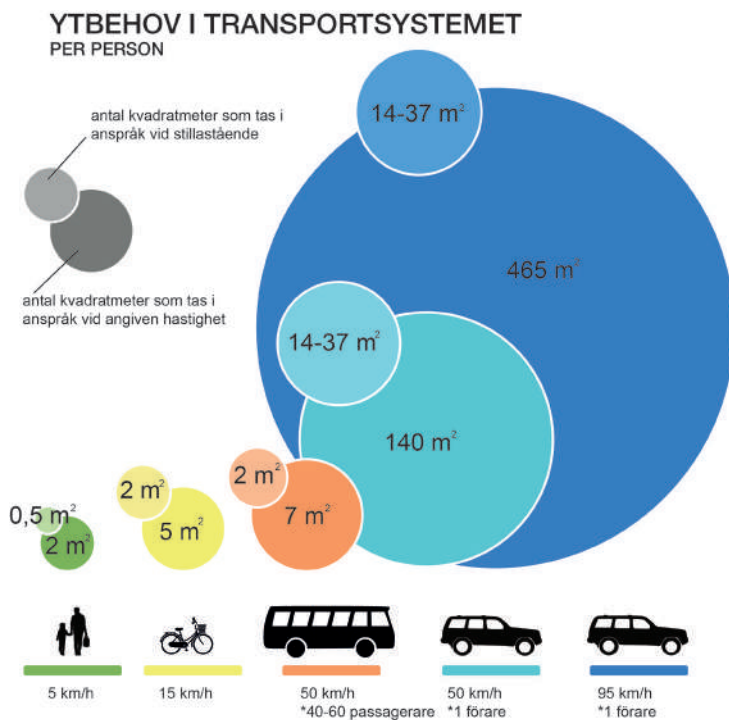
2 Varför satsa på cykel?

En cykelkommun är hållbar och yteffektiv

Karlskrona är just nu en av de städer i Sverige som växer mest. Under 2015 ökade antalet invånare med 1032 personer. Även de kommande åren ser befolkningen ut att öka och kommunen kan om knappt 5 år ha passerat 70 000 invånare. Den största befolkningsökningen kommer att ske i centrum och i närliggande områden.

Karlskronas placering på en ö hade många fördelar vid grundläggandet i slutet på 1600-talet. Nackdelarna idag är att utrymmet i centrum är begränsat samtidigt som det egentligen bara finns en tillfartsväg till centrum. Redan idag är tidvis kapaciteten på infartsleden ansträngd, vilket ibland leder till köbildning. Fler som väljer cykeln ger därmed plats för de som inte har något annat alternativ än bilen. Om inte fler väljer cykel är risken att problemen förvärras.

Fler människor kräver också mer utrymme i transportsystemet. Cykling är ett av de transportsätt som tar minst utrymme. Detta gäller både i rörelse och när cykeln står stilla. Jämfört med bilen tar cykeln en tiondel av utrymmet vid parkering och en hundradel så mycket utrymme i rörelse. Att få fler att cykla istället för att använda bil är därför avgörande för att Karlskrona kommun ska kunna växa. Ett ökat cyklande stärker även kollektivtrafikens konkurrenskraft. De områden där det bor mycket folk på en liten yta har störst potential att få fler att cykla. Det är också i dessa områden som behovet för ytsnåla trafiklösningar är som störst. I Karlskrona bor det flest människor på minst yta i centrum, och ju längre ut från centrum desto glesare bor man.

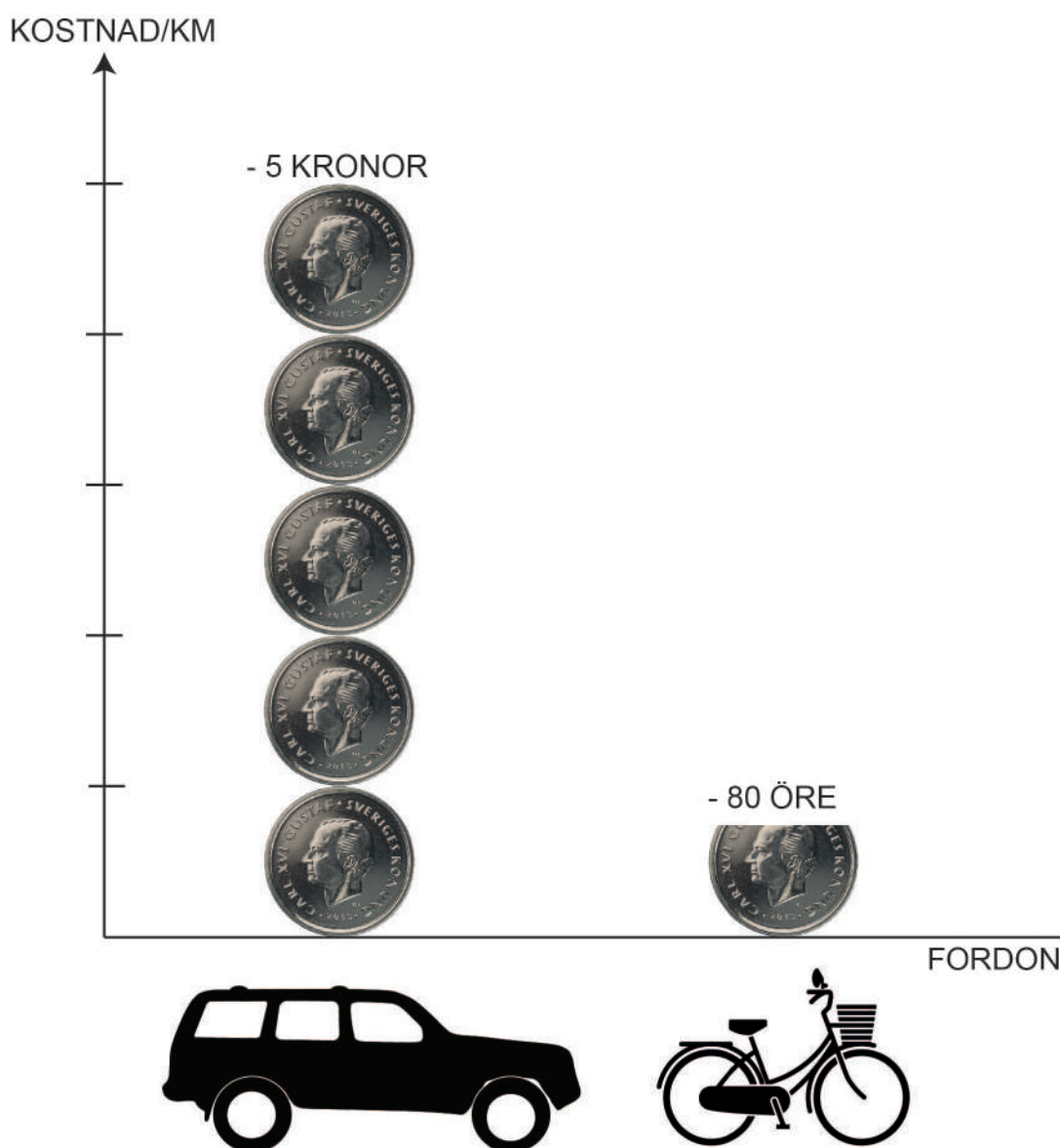


Figur 1. Trafikslagens ytbehov per person i transportsystemet.¹

Cykling sparar pengar och bidrar till folkhälsan

Jämfört med biltrafik är cykeltrafik en ren vinst för samhället, och studier har visat att bil är sex gånger så dyrt för samhället som cykeln. En ökad folkhälsa är den största vinsten, den fysiska inaktiviteten kostar det svenska samhället 7 miljarder kronor årligen. Så lite som 30 minuters måttlig fysisk aktivitet om dagen minskar risken för hjärt- och kärlsjukdomar, högt blodtryck, diabetes, övervikt och fetma. Vinsterna för en utbyggd cykelinfrastruktur är alltid större än kostnaderna.²

Till skillnad från biltrafik tar cykeln liten plats vilket minskar behovet av dyr infrastruktur. Cykeln påverkar inte heller omgivningen med buller eller utsläpp. Cykeln är billig att köpa och att äga samtidigt som den är snabb, pålitlig och har hög tillgänglighet. Fler som väljer cykeln istället för bilen kan också bidra till att minska problemen med köer och ökad restid för de som måste välja bilen.

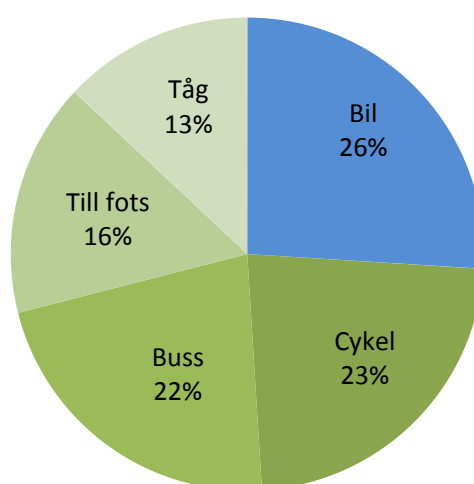


Figur 2. Sammanlagd kostnad för samhället och privatperson. Cykeln kostar 80 öre per kilometer och bilen 5 kronor per kilometer. ²

Cykling skapar attraktivare och lönsammare centrum

Flera studier har visat att cyklister står för en stor del av handelsomsättningen i centrum. I flera städer bidrar de som cyklar till centrum, tillsammans med de som går eller tar bussen, för en större del av omsättningen än de som tar bilen dit. Dessutom bidrar fler cyklande och gående till attraktivare och trevligare miljöer där folk trivs och stannar. För att locka fler cyklande till centrum och handelsetableringar krävs bra förhållanden som exempelvis bra cykelvägar och cykelparkeringar.

Växjö är en av många kommuner som insett cyklisters positiva påverkan även på handeln. De beställde 2010 en utredning av Handelsns utredningsinstitut. Resultatet visade att cyklisterna hade nästan lika stor betydelse för både handel, café- och nöjesliv som de kunder som färdades med bil. Tillsammans spenderade kunder som färdades med de hållbara färdssätten väsentligt mycket mer än bilisterna. Även danska kommuner har gjort kundundersökningar som visar att gående och cyklister står för 50 % av omsättningen i stora städens centrum (200 000- 300 000 invånare) och cirka 25 % i de mindre städerna (40 000-100 000 invånare).³



Figur 3. Genomsnittligt inköp vid olika färdssätt (alla dagar) Växjö centrum.⁴

Fler cyklister är bra för miljön

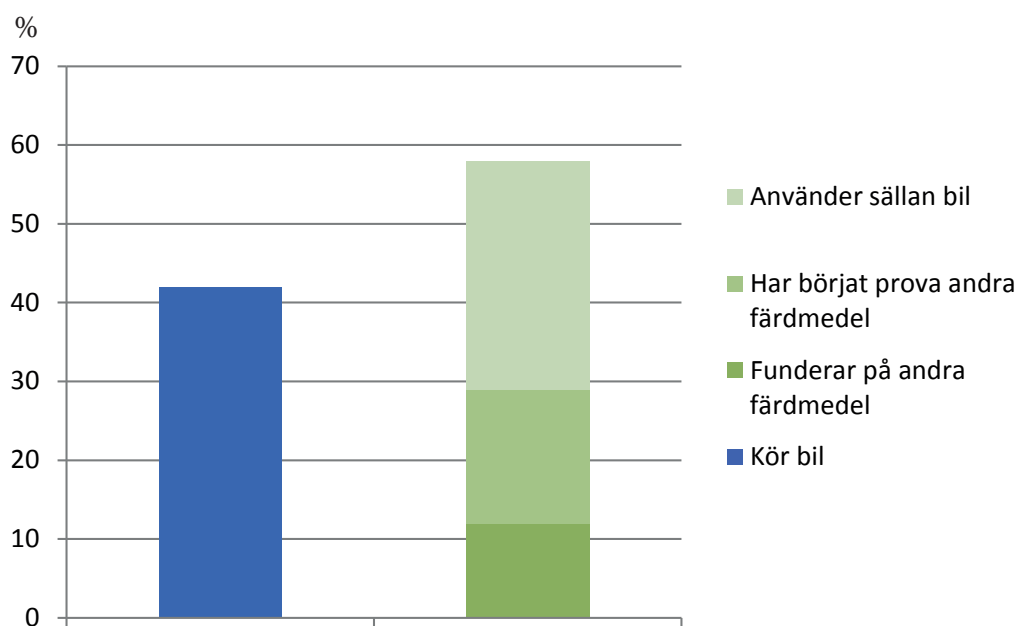
Våra transporter påverkar både vår närmiljö och den globala miljön. Förbränning av fossila bränslen står för det största bidraget till växthuseffekten, vilket gör att klimatet förändras och att jordens medeltemperatur stiger. I Sverige kommer den största delen av koldioxidutsläppen från vägtrafiken. Förutom koldioxid släpper också vägtrafiken ut kväveoxider, kolväten och partiklar som påverkar både vår miljö och våra invånares hälsa. Dessutom ger trafiken upphov till buller vilket stör människor i deras vardag och påverkar deras livskvalitet.

Om transporternas miljöpåverkan ska minska krävs fler energieffektiva fordon som drivs av förnyelsebara bränslen. Men detta är inte tillräckligt för att nå ett långsiktigt hållbart transportsystem, utan fler måste också välja att gå eller cykla i sina dagliga resor. Åtgärder som bedöms ha störst effekt för att få fler att välja bort bilen är ekonomiska styrmedel som skatter eller avgifter, men också genom att minska utrymmet för biltrafik och disponera om det till att gynna trafikslag som gång, cykel eller kollektivtrafik. Det är också viktigt att planera samhället på ett sätt som skapar goda förutsättningar för att välja hållbara färdssätt.

Många invånare önskar att cykla



En tredjedel av invånarna i Karlskrona använder bil väldigt sällan, medan en tredjedel av invånarna vill dra ner på sitt bilresande och gå över till gång, cykel eller kollektivtrafik. Yngre hushåll är mer positiva till att dra ner på sitt bilåkande och välja andra färdmedel som cykel, jämfört med äldre hushåll. Det visar den resvaneundersökning som genomfördes av Trafikverket i sydöstra Sverige 2012.⁵ Det finns därmed en stor potential att få fler att välja cykeln.



Figur 4. Attityder till minskat bilresande, det finns stor potential för fler att välja cykeln.⁵

Marknad för cykelturism

I Europa omsätter cykelturismen årligen omkring 50 miljarder kronor och cykelturismen utgör mellan 2 och 4 % av den totala turismen. En uppskattning är att cykelturismen kan komma att öka tack vare ett ökat intresse för upplevelser tillsammans med en ökad medvetenhet om miljö och hälsa. Cykelturism delas ofta upp i rekreationscyklister som vill cykla kortare dagsturer inom tätorter och turistcyklister som vill cykla mellan större orter i ett län.

Sveriges turism omsätter årligen omkring 100 miljarder kronor varav uppskattningsvis mellan 1 och 2 miljarder utgörs av cykelturism. Undersökningar har visat att de flesta turister på cykel stannar upp emot en vecka och spenderar omkring 600 kronor per dag på övernattningsnätter, mat och handel. Bedömningar visar att det finns potential att öka cykelturismens årliga omsättning i Sverige till mellan 1,5 och 2 miljarder kronor.⁶

En stor del av cykelturisterna kommer från Tyskland, och där är Karlskronas närhet till Tyskland och Polen en viktig konkurrensfaktor. Varje år kommer cirka 300 000 besökare med färjan Stena Line till Karlskrona. 2014 var mellan 7000 och 8000 av dessa turister på cykel.⁷

Konkurrensen om cykelturisterna är hård och för att kunna locka måste besöksmålet uppfylla högt ställda krav på attraktioner, infrastruktur och service. Cykelleder bör koncentreras till områden som har höga natur- och kulturvärden. Det bör också finnas övernattningsmöjligheter i olika komfort- och prisklasser.

Om en cykelled ska locka cykelturister bör ledens längd uppgå till minst 20 mil. Leden bör i huvudsak vara bilfri, men lågtrafikerade vägar med låg hastighet kan väljas i undantagsfall. Högtrafikerade vägar bör undvikas helt av trafiksäkerhets- och komfortskäl. Vägstandarden är viktig, och leden ska ha en god beläggning och tillräcklig bredd. Skyltning och rastplatser är också av vikt.

I Blekinge pågår för tillfället arbete med att utveckla det regionala cykelvägnätet. Region Blekinge tog 2015 fram en förstudie om en nationell cykelled från Valje i Skåne till Brömsebro, via Karlskrona. Leden kallas för Kustnära cykelled genom Blekinge. I syfte att minska anläggningskostnaderna kan befintlig infrastruktur utnyttjas så långt möjligt. Cykelvägar kan också samnyttjas där det finns behov av cykelvägar för arbets- och skolpendling. En möjlighet för att hålla nere kostnaderna är också att använda överbliven infrastruktur som järnvägar men också att utnyttja det enskilda vägnätet.



Bild 2&3. Cykelturismen ser olika ut och ställer olika krav på infrastruktur och service.

Bättre boendemiljöer och bättre livsvillkor för barn

En trygg och säker närmiljö är viktigt för att man ska trivas och stanna eller välja att flytta till en ort. En viktig faktor är trafiken.

En allt större del av barns vistelseyta krymper genom att biltrafiken ökar. Bland annat skapar trafik och höga hastigheter barriärer som gör att barn inte får, eller vågar, röra sig självständigt i trafiken till målpunkter som skola, lekplatser och till vänner. En minskad biltrafik som kör i låg hastighet kompletterat med ett system av sammanhängande gång- och cykelvägar är av stor betydelse för att öka barns, och andra kommuninvånares, livskvalitet.

En minskad biltrafik gynnar också barn genom att de i mindre utsträckning påverkas av utsläpp av farliga ämnen. Idag utsätts många barn och ungdomar som bor i tätorter av utsläpp av hälsofarliga ämnen som påverkar barn genom ökad risk för astma samt - till viss del - även ökad risk för cancer. Barn är mer utsatta än vuxna eftersom de får i sig mer av miljöföroreningar och hälsovådliga ämnen. Förutom de indirekta hälsoeffekterna av att biltrafiken minskar och att fler rör sig som gående eller cyklande så har det visat sig att de barn som går eller cyklar till skolan också får bättre studieresultat då de känner sig piggare och kan koncentrera sig bättre på lektionerna.⁸

Många som bor i Karlskrona är idag störda av buller från biltrafiken vid sina bostäder. Även upplevelsen av många natur- och rekreationsområden förtas av buller från vägtrafik. En ökad cykeltrafik, och därigenom minskad biltrafik, skulle skapa bättre boende- och rekreationsmiljöer i kommunen.



3 Dagens situation

Cykelinfrastrukturens längd och täthet

I Karlskrona finns det 1,3 meter cykelväg per invånare. Detta är under riksgenomsnittet där genomsnittet är 2,2 meter cykelväg per invånare. I Karlskrona satsas 48 kronor per invånare på infrastruktur och underhåll. Detta är långt under snittet för samtliga de kommuner som deltog i Cykelfrämjandets årliga jämförelse mellan kommuner, där snittet ligger på 257 kronor.

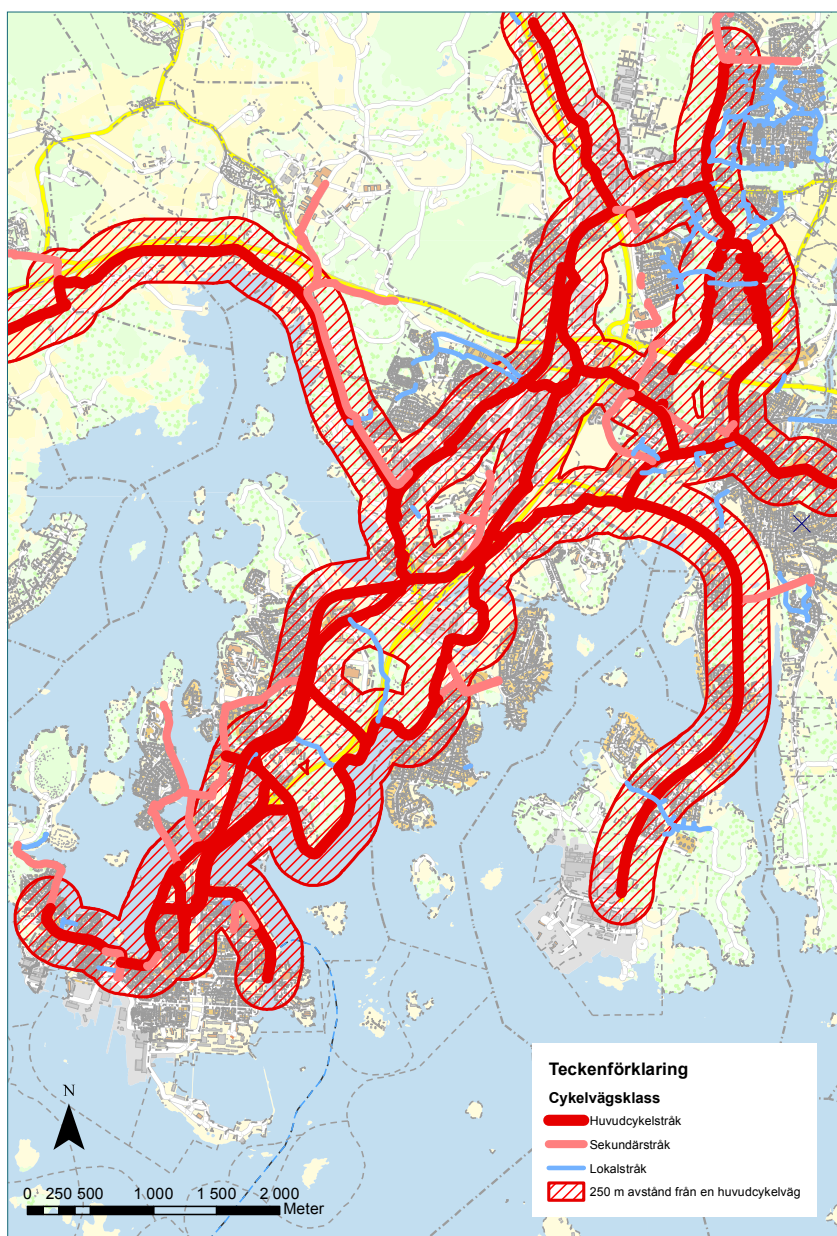
För cyklister är det betydelsefullt att det inte är alltför långt till ett huvudcykelnät, och avståndet bör inte överstiga 250 meter i en kommuns centrala delar för att uppnå god standard. Hälften av de boende inom Karlskrona tätort, Rödeby och Nättraby bor inom ett avstånd av 250 meter från en huvudcykelväg och 8 av 10 bor inom 250 meter från en cykelväg oavsett typ.

Inom tätorten Karlskrona bor totalt drygt 21 000 personer längre än 250 meter från en cykelväg.

Störst koncentrationer av invånare som bor mer än 250 meter från en cykelväg finns på södra Trossö, Hästö, Bergåsa, östra Lyckeby samt västra Nättraby.

På södra Trossö har nästan 4000 personer mer än 250 meter från en cykelväg.

I södra Lyckeby har 600 personer mer än 250 meter till en cykelväg och även ett hundratal boende på Bergåsa, Hästö och västra Nättraby har långt till en cykelväg. Inom bland annat Hästö och Bergåsa sker cykling tillsammans med övrig trafik på gator där både hastighet och trafikmängd är låg.

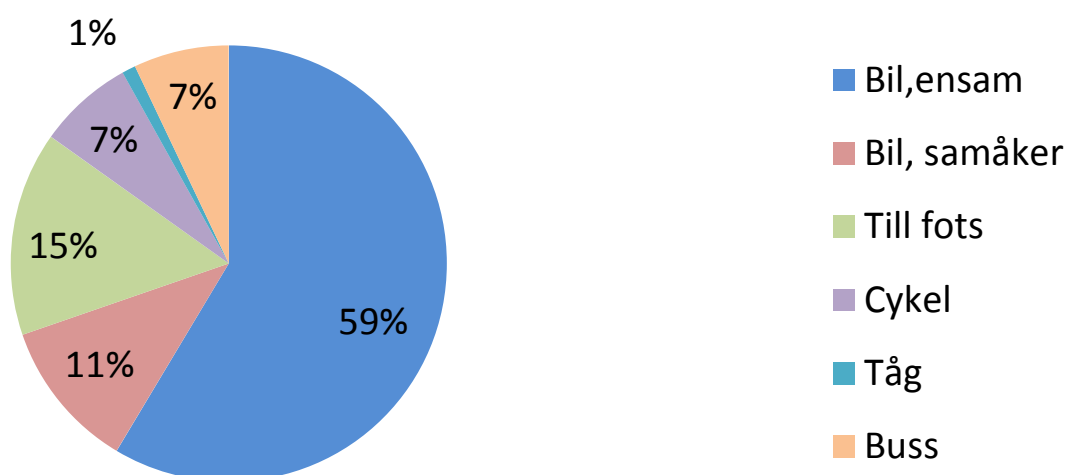


Figur 5. Klassindelade cykelvägar och deras upptagningsområde.

Resefördelning

Trafikverkets resvaneundersökning i sydöstra Sverige, Blekinge, Småland och Öland från 2012 visar följande siffror för Karlskrona kommun.

- De flesta dagliga resor sker med bil, nästan 70 % reser i bil, ensam eller med passagerare.
- Sju procent av resorna sker med cykel.
- Nio av tio hushåll i Karlskrona har tillgång till en cykel.
- I tre fjärdelar av alla resor görs inga andra ärenden på vägen till resans huvudmål.
- Till arbetet väljer de allra flesta bil, även på korta resor.
- Hälften av alla resor upp till fem kilometer sker med bil, och 12 % med cykel.
- Vid arbetsresor upp till en mil sker 76 % med bil och 13 % med cykel.
- Över 90 % av alla cykelresor är under fem kilometer och nästan samtliga cykelresor är kortare än tio kilometer.
- Nästan hälften av alla resor till arbetet är under fem kilometer.

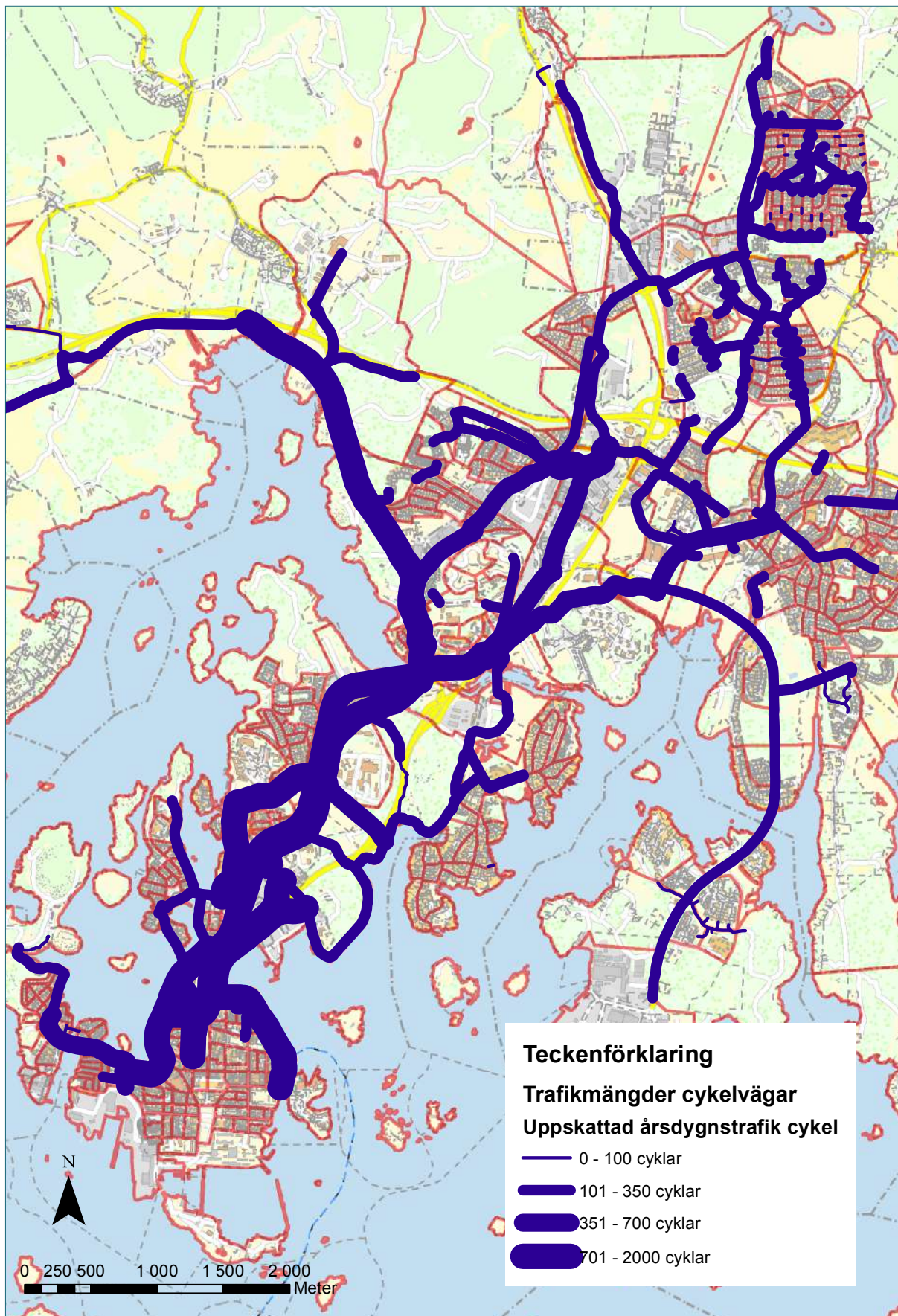


Figur 6: Resornas fördelning (antal resor) mellan olika färdssätt i Karlskrona kommun 2012. ⁹

Kapacitet och breddbehov

På de mest trafikerade cykelvägarna in mot centrala Karlskrona passerar varje dag kring 2 000 cyklister på tillfarterna vid Infartsleden eller Borgmästarekajen. I den mest trafikerade timmen passerar omkring 500 cyklar över Brohålan på väg mot centrala Karlskrona. I tillägg till alla cyklar trafikeras också gång- och cykelvägarna av många gående.

På många platser i Karlskrona är gång- och cykelvägarna alltför smala i förhållande till den mängd gående och cyklande som trafikerar dem. Detta gäller framförallt vid de mest trafikerade avsnitten mot centrala Karlskrona. Nästan hälften av cykelvägarna bedöms behöva breddas med en halv meter eller mer.



Figur 7: Uppskattade trafikmängder, årsdygnstrafik. Uppskattningen baseras på timtrafik och är uppräknat till årsdygnstrafik utifrån att timtrafiken utgör 14 % av dygnstrafiken.

Barriärer och genhet

Cykeln drivs av muskelkraft och det gör att man som cyklist är känslig för omvägar. I Karlskrona tätort finns ett antal barriärer som är svåra att passera med cykel – det kan röra sig om större infrastruktur som motorvägar eller järnvägar eller naturliga barriärer som vatten eller vattendrag. En målsättning bör vara att huvudvägnätet för cykel är minst lika gent som bilnätet. Cykelvägnätet bör också vara så gent i förhållande till fågelvägen som möjligt. Helst bör inte cykelvägen vara mer än 1,25 gånger längre än fågelvägen, men i undantagsfall kan man acceptera 1,5 gånger så lång väg.

För de flesta reserelationer i Karlskrona tätort är skillnaden mellan cykelvägen och bilvägen liten, men oftast är bilvägen något kortare. Skillnaden mellan cykelvägen och fågelvägen är större, ett exempel är mellan köpcentrum Amiralen och Kungsmarken där cykelvägen är mer än dubbelt så lång som fågelvägen.

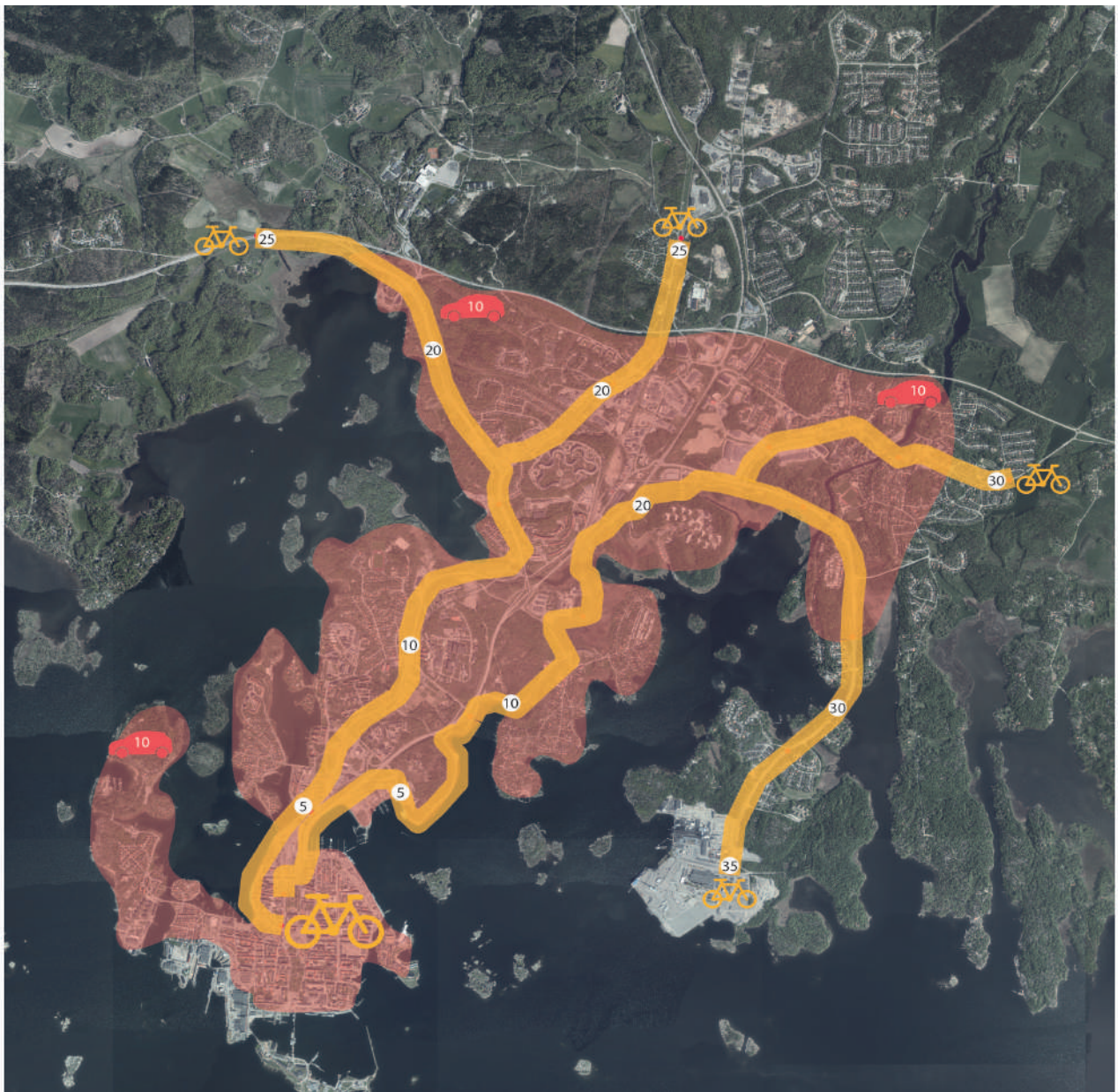


Bild 5. Sunna Kanal. Barriärer i form av vägar, järnväg och vatten.

Cykeln konkurrenskraftig i tid på resor under fem kilometer

På korta avstånd är cykeln i stort sett lika snabb som bilen. Skillnaden i restid är heller inte stor mellan bil och cykel på avstånd upp till fem kilometer, utan rör sig om några minuter. På avstånd upp till en mil är dock bilen dubbelt så snabb som cykeln.

I Karlskrona är cykeln konkurrenskraftig framförallt på korta resor. Vid längre resor inom Karlskrona centralort har cykeln upp till tre gånger så lång restid som bilen. Studier visar att restiden med cykel inte bör överstiga restiden med bil med mer än det dubbla. Detta innebär att cykeln i dagsläget är konkurrenskraftig i tid från Sunna kanal och söderut om målpunkten är Trossö.



Figur 8. Jämförelse av restider mellan cykel och bil från Karlskrona centrum.

Cykelparkering

På gator och torg i centrala Karlskrona finns det omkring 500 cykelparkeringsplatser. Detta ska jämföras med antalet parkeringsplatser för bil som uppgår till omkring 3000 på allmän platsmark och 3000 parkeringsplatser som är allmänt tillgängliga på kvartersmark.

I centrala Karlskrona bor knappt 10 000 personer, och det finns 239 butiker. Det finns också flera stora och mindre arbetsplatser. Cykelparkeringsbehovet för samtliga dessa verksamheter bedöms till minst 2 000 parkeringar, vilket gör att det saknas minst 1 500 cykelparkeringsplatser i centrala Karlskrona.

Cykelparkering till de boende löses normalt på kvartersmark, ofta i låst förråd eller på gården. Besökare till fastigheten är dock ofta hänvisad att parkera cykeln på gatan eller på trottoaren. Det finns därför ett behov av fler allmänna cykelparkeringar på fler platser på Trossö. Eftersom det ofta är platsbrist på centrala Trossö kan bilparkeringar bytas ut mot cykelparkeringar på platser där det inte finns andra möjligheter att öka antalet cykelparkeringar. Inventeringar visar att det även är stor brist på cykelparkering vid handelsområden, fritidsanläggningar samt vid en del busshållplatser i kommunen.



Bild 6. Cykelparkering på gatumark.
Bild 7. Brist på säkra cykelparkeringar.
Bild 8. Brist även vid handelsområden.



Figur 9. Karta över Trossös allmänna cykelparkeringar och deras upptagningsområde.

Trafikanten

Många skolbarn i Karlskrona kommun har nära till sin skola. Vid en enkätundersökning 2015 till barn i förskoleklass och upp till årskurs 6 så angav knappt 73 % att de hade under tre kilometer till skolan, och ytterligare 16 % angav att de hade mellan tre och fem kilometer till skolan. I Karlskrona angav hälften av eleverna att de oftast går eller cyklar till skolan under vår och höst. En tredjedel av eleverna blir skjutsade och 15 % åker buss. I landet som helhet angav också hälften av barnen att de för det mesta går eller cyklar till skolan. En fjärdedel av eleverna angav att de blir skjutsade vilket är en lägre andel än Karlskrona.

Åldersgruppen 16 till 24 år är den grupp som använder bil i minst utsträckning. Istället ersätter de bilresor med kollektivtrafik och till viss mån också med cykel. Kvinnor reser mindre med bil och väljer kollektivtrafik, gång eller cykel för sina resor i större utsträckning jämfört med männen.¹⁰

Information och marknadsföring

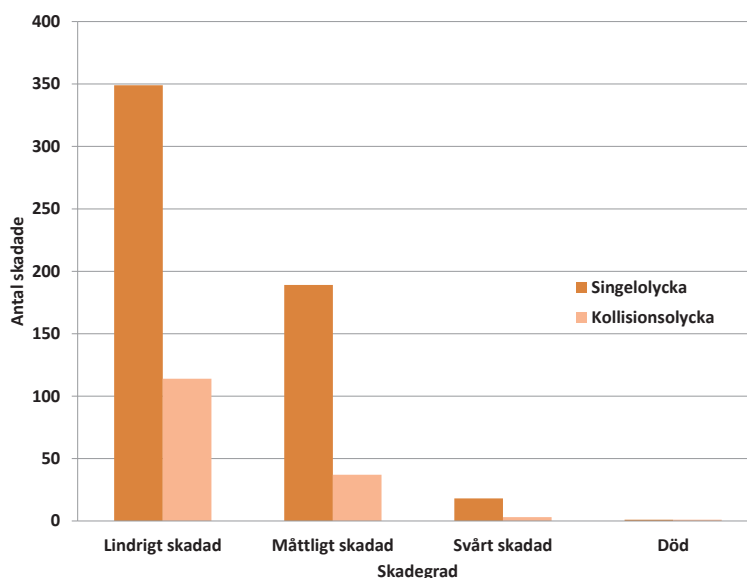
Karlskrona kommun har under de senaste åren genomfört flera insatser som syftar till medvetandegöra cykling, och satsade under 2015 3,5 kronor och 2016 4,2 kronor per invånare på information och marknadsföring. Snittet för svenska kommuners budgeterade medel inom området är 5,1 kr per invånare.¹¹



Bild 9,10 & 11. Ohoj-kampanjen 2016. Tävling om en elcykel samt utdelning av bland annat sadelskydd.

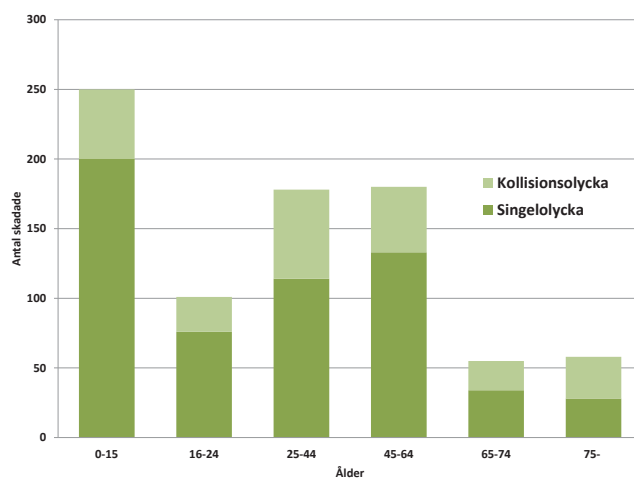
Trafiksäkerhet

Under de senaste tio åren har omkring 800 personer cyklister skadats i trafiken i Karlskrona kommun. Tre fjärdedelar av olyckorna har inträffat inom Karlskrona tätort eller orterna Nättraby och Rödeby. Tre fjärdedelar av de cyklister som skadats har gjort det i en singelolycka, där cyklisten själv kört omkull och skadats. Singelolyckor kan bero på brister i vägmiljön, på cykeln eller genom cyklistens egna misstag. En fjärdedel av de cyklister som skadats har gjort det i en kollisionsoolycka. De flesta av cyklisterna har blivit lindrigt eller måttligt skadade i trafikolyckorna, och endast 3 av 100 har skadats allvarligt eller omkommit.

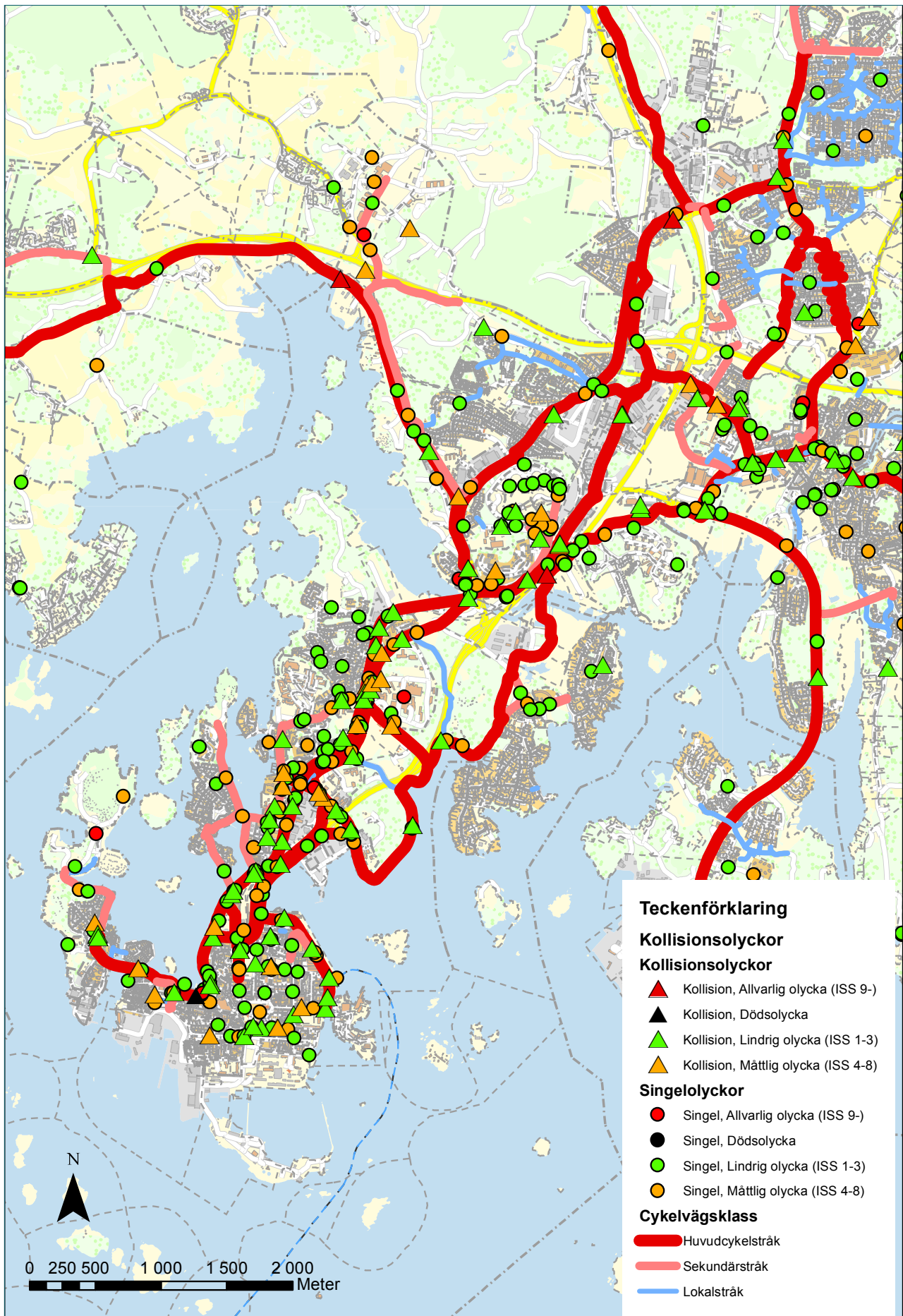


Figur 10: Skadade cyklister uppdelat på skadegrad samt olyckstyp mellan år 2005-2015. ¹¹

De flesta som skadas i trafiken i Karlskrona kommun är i åldersgruppen 0 till 15 år. Den vanligaste skadeorsaken är även här singelolyckor och dessa utgör 80 % av alla skadade cyklister i åldersgruppen. Andelen singelolyckor sjunker med ökande ålder, och i åldersgruppen över 75 år är andelen singel- och kollisionsoolyckor lika stora.



Figur 11: Skadade cyklister fördelat på åldersgrupp och skadegrad mellan år 2005-2015. ¹²



Figur 12: Olyckor på cykelvägnätet mellan 2005-2015, utrag ur STRADA.¹³

4 Framtiden

Utmaningar i det framtida Karlskrona

Karlskrona kommun har de senaste åren ökat sin befolkning och aldrig har kommunen haft en större befolkning än nu. De kommande åren förväntas kommunen öka sin befolkning varje år till att år 2025 uppgå till omkring 72 000 personer. Den största befolkningstillväxten sker i de centrala delarna av Karlskrona.

Ökar befolkningen ökar också trafiken, både av gång-, cykel-, kollektiv- och biltrafik. Samtidigt är utrymmet begränsat, framförallt i kommunens centrala delar. Biltrafik kräver mycket utrymme både när den är i rörelse och när den står parkerad. För att kunna få plats med fler människor i Karlskrona krävs det att tillväxten i trafiken tas av transportslag som tar liten plats som gång, cykel och kollektivtrafik.

Fler gående och cyklister i trafiken kräver ökat utrymme jämfört med hur det ser ut idag. En ökad cykeltrafik kräver också bredare cykelvägar och fler cykelparkeringar. Fler cyklar tillsammans med en ökad gångtrafik kräver också en ökad separering. Lyckas kommunen i sina målsättningar att öka cykeltrafiken kraftigt krävs också stora investeringar för att infrastrukturen ska hänga med. Redan idag är många av Karlskronas cykelvägar alltför smala i förhållande till trafikmängden av gående och cyklande och med ett ökat antal trafikanter kommer de att bli än mer otillräckliga.

De senaste åren har cykelförsäljningen ökat kraftigt, och varje år säljs omkring 600 000 nya cyklar, vilket är dubbelt så många som antalet nyregistrerade bilar. Elcykeln och lastcykeln har gjort att allt fler människor kan använda cykeln för sina dagliga resor, både till och från jobbet, som till affären för att storhandla. Cykelutvecklingen kommer dock att ställa andra och högre krav på cykelinfrastrukturen. Lastcykeln kräver större utrymme på cykelvägarna och elcykelns högre genomsnittshastighet gör att cykelvägarna behöver dimensioneras för en hastighet på minst 30 km/h. Vad som anses vara rimligt cykelavstånd får också ny innebörd i takt med att elcykeln blir vanligare.

Allt fler cyklister tar sig till jobb, skola och fritidsaktiviteter även under vinterhalvåret och denna trend förväntas fortsätta de kommande åren. Ett ökat antal cyklande året om ställer höga krav på drift och underhåll, särskilt vintertid. Särskilt viktigt är det att de stora pendelstråken är framkomliga och halkfria, både för att cykeln ska vara ett alternativ även på vintern men också för att minska risken att skadas i en singelolycka.

Också cykelparkering kommer att bli en utmaning i framtiden och en avgörande faktor för att få fler att cykla. Även om en cykelparkering tar mindre plats än en bilparkering krävs det ändå yta på allmän platsmark och på tomtmark för att klara det ökande antalet som väljer cykeln. Redan idag är antalet cykelparkeringar i centrala Karlskrona för få i förhållande till det verkliga behovet, och här behövs storsatsningar för att komma ikapp med underskottet.

Karlskronas struktur med centrum längst i söder innebär att avståndet till centrum genomsnittligt sett är längre än i jämförbara kommuner med centrum i mitten av kommunen. Därför blir kopplingen mellan kollektivtrafik och cykel än viktigare och bytespunkterna fler. I kollektivtrafikknutpunk

ter är det extra viktigt att det finns säker cykelparkering, optimalt är även väderskydd samt möjligheter för laddning av elcyklar. Cykelgarage med abonnerade platser och låsbara skåp är exempel på åtgärder som stimulerar detta samband. Ytkrävande anläggningar som dessa måste planeras in i ett tidigt skede i samhällsbyggnadsprocessen.

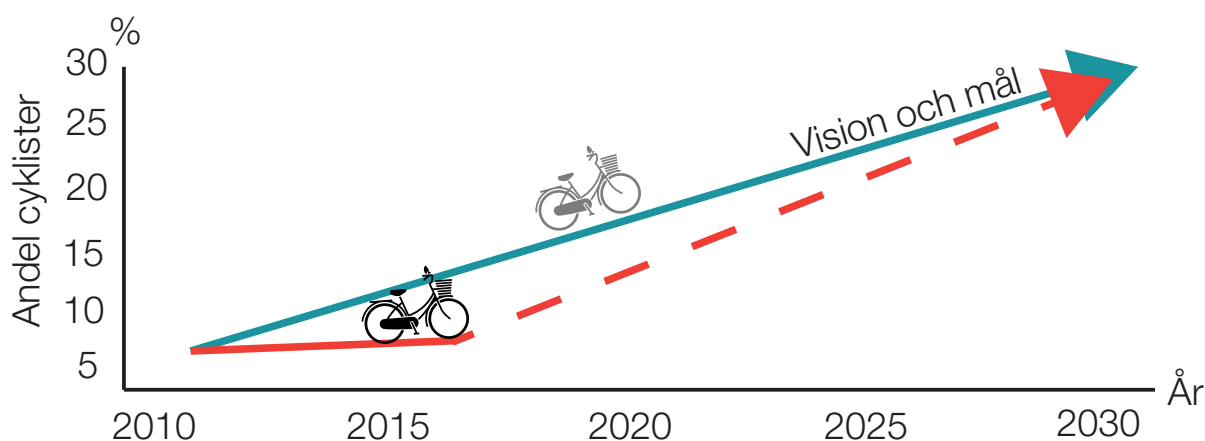
Antalet besökare och turister till Karlskrona har de senaste åren ökat, och det finns en stor potential att ännu fler besökare hittar vägen förbi Karlskrona de kommande åren tack vare närheten till kontinenten. Cykelturismen i Europa är stor, Blekinge och Karlskrona, har goda möjligheter att locka turister som vill cykla i länet. Cykelturister har till viss del andra önskemål och krav på infrastruktur än de som kommunens invånare ställer. Bland annat kan cykelturister tänka sig att cykla längre sträckor och kan tänka sig omvägar där upplevelsen är viktigare än att komma fram snabbt. Längs många av de viktigaste turiststråken saknas idag cykelvägar och det krävs stora investeringar i samarbete med bland annat Trafikverket för att komma tillrätta med bristerna. Ett ökat samarbete med näringsidkare i kommunen kan dels öka servicen för turisterna men även för de egna invånarna.

Hur utvecklas cyklandet i Karlskrona?

Varje dag gör omkring 7 % av kommuninvånare sina dagliga resor med cykel. Det visar den resvaneundersökning som genomfördes 2012. Målsättningen i kommunens cykelstrategi är att 30 % av kommuninvånarna ska använda cykeln för sina dagliga resor år 2030. Det sattes också delmål att andelen cykelresor ska vara 10 % år 2017 samt 12 % år 2021.

Sedan 2012 har ingen ny resvaneundersökning genomförts. Däremot visar den resvaneundersökning som Karlskrona kommun årligen genomför bland sina anställda att andelen som cyklar till och från arbetet ligger på omkring 7 %. Detta är en indikation på att andelen cyklister inte ökat i önskad omfattning under de senaste åren.

Om cyklandet ska öka och målsättningen i cykelstrategin nås, krävs ytterligare kraftfulla åtgärder inom flera områden.



Figur 13: Önskad och indikerad ökning av cyklister i Karlskrona kommun.

Hur vi får fler att cykla

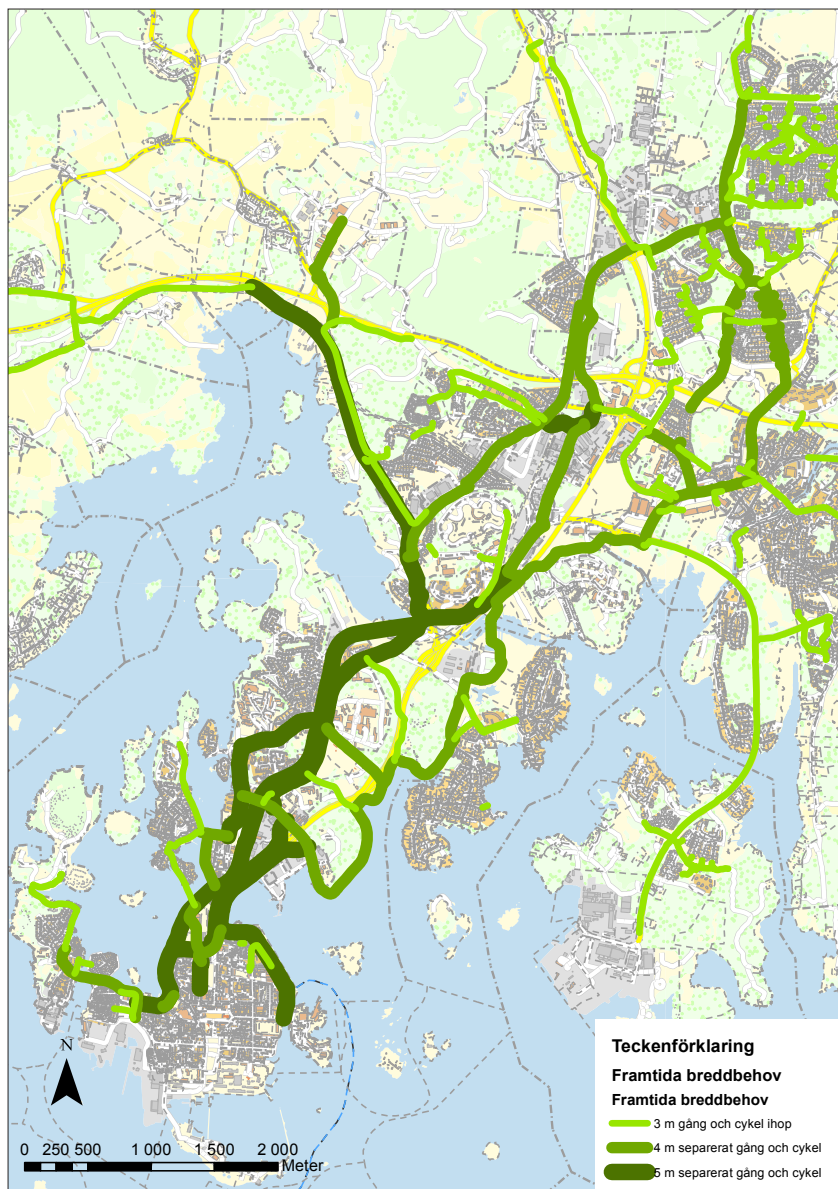
God infrastruktur är viktigt

För att fler ska välja cykeln krävs det att det är tätt mellan högklassiga cykelvägar och att korsningar håller en hög standard vad gäller framkomlighet och trafiksäkerhet. Reshastigheten ska kunna vara hög på cykelvägnätet och i korsningar ska cykeln ha prioritet. Även cykelparkeringar är en viktig del av resan, det krävs att de är säkra, rätt placerade och i rätt antal. Satsningarna på en god infrastruktur bör höjas kraftigt om målet om högre andel cyklisterna ska kunna uppnås.

På de mest trafikerade cykelvägarna kan det en vardag passera omkring 1 500 cyklisterna. Ökar antalet invånare i Karlskrona samtidigt som andelen cyklar av den totala trafiken ökar, kan trafiken komma att öka upp till det tredubbla på vissa cykelvägar. För att inte infrastrukturens utformning ska vara en begränsning är det viktigt att cykelvägarna har en god standard med separering också mellan cyklisterna och fotgängarna, samtidigt som bredden är tillräcklig för att rymma det ökande antalet cyklisterna. Separering av gång och cykel minskar dessutom risken för olyckor som också är ett av cykelstrategins effektmål.

Även cykelparkering av god kvalitet, rätt placerade och i tillräckligt antal är viktigt för att få fler att cykla. Studier har visat att säker cykelparkering är avgörande för många om de ska välja cykel före bil.

I Karlskrona är det på många platser brist på cykelparkering, det gäller både på allmän platsmark och på privat mark. Fler och bättre cykelparkeringar kan få fler att välja cykeln som färdmedel.



Figur 14. Med en ökande trafikmängd krävs ökat utrymme på gång- och cykelvägarna. I kartan anges breddbehovet utifrån en antagen tredubbling av cykeltrafiken och en fördubbling av gångtrafiken. Utrymmesbehovet kommer från norska Statens vegvesen Sykkelhåndboka.¹⁴

Prioritering

Restiden är en av de viktigaste faktorerna för val av färdmedel. För att cykelresan ska vara så snabb som möjligt mellan A och B är det viktigt att cyklisterna har så god framkomlighet som möjligt. Detta innebär att cyklisterna måste prioriteras på sträckor och i korsningar över annan trafik. Detta är särskilt viktigt i de centrala delarna av kommunen där avstånden är korta samtidigt som många väljer bil även för kortare resor. Fler åtgärder behövs som minskar skillnaden i restid mellan cyklisterna och bilister.

Cyklisten är sin egen motor, och varje stopp på vägen eller onödig omväg förbrukar energi samtidigt som restiden ökar. Med några få undantag är cyklisterna nedprioriterade i korsningar med biltrafiken. Detta måste förändras om cykling ska bli ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen. Cykelöverfarter, där cykelväg passerar bilväg och cyklisten har företräde, måste vara hastighetssäkrade till 30 km/h för trafiksäkerhetens skull. Cykelpassager kan med fördel också hastighetssäkras, även om det inte ger cyklisten företräde så hinner de både trafikslagen uppfatta varandra i större omfattning och att ögonkontakt lättare skapas.

Pendelcykelstråk, också kallade expresscykelvägar, kan öka cykelns konkurrenskraft. På sådana är cykeltrafiken prioriterad över biltrafik i korsningar samtidigt som cykelvägarna har en egen dragning med god kapacitet och utformning samt hög trafiksäkerhet.

Information och marknadsföring

Inget företag lanserar en produkt utan en gedigen marknadsföring. Det har nämligen visat sig ge resultat. Även kommuner bör utnyttja marknadsföring för att få fler att upptäcka de cykelmöjligheter som finns i kommunen. Satsningar och resurser på kommunikation och marknadsföring bör på sikt öka för att nå fler invånare med budskapet.

Cykeln är på många sätt helt rätt – den är miljövänlig och ger ökad hälsa – och det i en tid när just detta efterfrågas av allt fler människor. Detta kan Karlskrona kommun dra nytta av i sin marknadsföring och lyfta fram och förstärka cykeln som det bästa alternativet för den dagliga resan.

De traditionella medierna som tidning, tv och radio har numera också kompletterats med digitala medier vilka ger möjligheter till en snabb kommunikation som är riktade direkt till målgruppen. Ambitionen är att föra en tydlig kommunikation om vad, varför och hur kommunen arbetar med cykling. Kommunikationen ska syfta till att få fler att välja cykeln framför bilen, men också att informera om de förbättringar som kommunen hela tiden gör för cyklisterna. Även kommunen som gott föredöme inom cykel frågor behöver lyftas fram men också kommuniceras internt.

För att ytterligare förstärka bilden av Karlskrona som en cykelstad är medverkan i olika nationella och internationella forum och sammanslutningar av vikt. Nyligen har Karlskrona blivit medlem i föreningen Svenska Cykelstäder. Detta är ett kvitto på att kommunen är på rätt väg och också något som kommunen kan använda i sin marknadsföring. Kampanjer som syftar till att få fler att cykla har med framgång nyligen prövats i Karlskrona kommun i konceptet European Cycling Challenge där kommuninvånare kunde tävla mot andra kommuninvånare samtidigt som kommunen kunde jämföras med andra kommuner i Europa. Karlskrona placerade sig på en hedrande sjunde plats.

Välskötta cykelvägar

En god standard på drift och underhåll av cykelinfrastruktur är en nyckel till att få fler att cykla. Detta för att öka komforten och säkerheten för de som cyklar. Mer resurser behövs för att öka standarden och skötseln på befintliga gång- och cykelvägar och resurserna bör ökas i takt med att infrastrukturen byggs ut.

Jämfört med andra kommuner satsar Karlskrona lite på drift och underhåll av cykelvägar. Det visar den Kommunvelometer som Cykelfrämjandet årligen tar fram och där många av landets kommuner jämförs. En god standard på drift och underhåll, som säkrar att cykelvägarna är bekväma och säkra, är av stor vikt för att få fler att cykla.

Vintertid är en god snöröjning och halkbekämpning avgörande för att ge möjligheten att välja cykeln året om. En god standard på drift- och underhåll är också avgörande för att minska risken för cyklister att skadas i singelolyckor. Idag skadas tre av fyra cyklister i en singelolycka och många av dessa olyckor beror på halka eller ojämnt underlag.



Samarbete mot ett gemensamt mål är viktigt

För att lyckas med att göra cykeln till förstahandsvalet vid resor i Karlskrona kommun krävs det att kommun, arbetsgivare, fastighetsägare och privatpersoner samverkar. Det kan till exempel vara förmåner till cyklande arbetspendlare och prioritering av cykelparkering vid ny- och ombyggnationer. Tillsammans med kommuninvånarnas vilja att välja hållbara färdmedel kan mycket uppnås.

Grunden i att få fler att välja cykeln är en samhällsplanering som i alla nivåer utgår från cykeln. Det kan bland annat röra sig om att förtäta kommunen så att målpunkter ligger inom cykelavstånd, men också se till att tillräckligt utrymme skapas för infrastruktur för cykeln. En god samhällsplanering kan stötta upp med att arbetsgivare och fastighetsägare skapar goda möjligheter att välja cykel före bil. Det kan bland annat ske genom att företag skapar goda möjligheter för anställda att välja cykel på resor i samt till och från jobbet. Goda cykelparkeringar, omklädningsmöjligheter och andra förmåner ger bra förutsättningar för fler att cykla till arbetet. Fördelarna är många, bland annat att arbetsgivaren får en friskare personal som presterar bättre på jobbet samtidigt som företaget stärker sin miljöprofil. Karlskrona kommun kan här vara drivande i kampanjer riktade mot anställda.

Ett ökat samarbete med vägföreningar, föreningslivet och näringsidkare, t.ex. cykelhandlare, främjar kunskapsutbytet mellan aktörerna och kommunen. Samarbetet är en framgångsfaktor för att cykelstrategins åtgärder ska få bred förankring.

Fastighetsägare har ett stort ansvar att ge goda möjligheter för boende, besökare och kunder att välja andra alternativ än bil. Det kan röra sig om att skapa goda anslutningar till cykelvägnätet samt cykelparkeringar. Karlskrona kommun kan ge styrning genom att ställa krav på cykelparkering vid ny- och ombyggnad.

Karlskronas kommuninvånare har en stark vilja att förändra samhället i en hållbar riktning. De vill skapa goda uppväxtmiljöer där barnens rörelsefrihet inte begränsas eller att de får en sämre hälsa på grund av trafiken. Minskade barriärer, utsläpp och tystare miljöer är något som alla värdesätter, och genom att bjuda in till dialog och ge möjlighet till påverkan i dessa viktiga framtidsfrågor kan kommunens invånare bidra till att kommunen tar viktiga steg i cykelvänlig riktning.



5 Vision och mål

Karlskrona ska bli en av landets bästa cykelkommuner. Detta kräver målmedvetna satsningar på en infrastruktur med hög kvalitet och en prioritering av cykeltrafiken.

Cykelstrategins vision:

År 2030 är cykeln, tillsammans med gång- och kollektivtrafiken, det prioriterade och självklara valet i Karlskrona. Den höga kvaliteten på kommunens cykelinfrastruktur gör det enkelt och säkert för alla att välja cykeln i första hand.

Effektmål:

1. År 2030 cyklar minst 30 procent av kommuninvånarna året runt till sitt arbete eller utbildning.

Delmålet för år 2021 är att öka andelen som cyklar till 12 %.

Det första målet är att öka andelen resor som görs med cykel från 2012 års 7 % till 30 % fram till 2030 med ett delmål på 12 % fram till 2021. Vid den resvaneundersökning som genomfördes till kommunanställda under 2015 angav 7 % att de cyklar till och från arbetet. Detta indikerar att det blir svårt att nå delmålet fram till 2021.

2. Minst 75 procent av kommuninvånarna ska tycka att Karlskrona är en bra cykelkommun.

Delmålet för år 2021 är att öka andelen till 55 %.

En god infrastruktur med hög kvalitet är bland de viktigaste åtgärderna för att få fler att cykla. En trafiksäker, bekväm, gen och välskött cykelinfrastruktur är avgörande. 2012 tyckte drygt 40 procent av kommuninvånarna att Karlskrona är en bra eller mycket bra cykelkommun. Ingen uppföljning har gjorts de senaste åren.

3. Risken för en cyklist att skadas i trafiken ska halveras jämfört med 2011 års nivå.

Delmålet för år 2021 är att risken ska minska med 15 %.

2011 skadades 82 cyklister i trafikolyckor i Karlskrona kommun och 2016 skadades 57 i trafikolyckor. Detta tyder på att risken att skadas i trafiken minskat, och det ser positivt ut att nå både delmålet och det långsiktiga målet.

6 Uppföljning och mätning

Utvecklingen inom cykelområdet ska kontinuerligt utvärderas och mätas. Detta ska ske på följande sätt och med följande intervall:

Resvaneundersökning. Andel som väljer cykel på resor till arbete och skola. Genomförs vart fjärde år tillsammans med Region Blekinge m.fl. samt årligen riktad till kommunanställda.

Trafikräkningar. Andel cyklister över Brohålan i jämförelse mellan kollektivtrafikresenärer, gående, cyklande och bilister. Genomförs två gånger per år tillsammans med Blekingetrafiken. Stationära cykelräkningsstationer ska också införas på flera platser i kommunen för att få löpande uppföljning på antalet cyklister.

GIS-analys. Andel boende inom 200 meter från cykelväg. Andel korsningar som är hastighetssäkrade. Andel korsningar med cykelprioritet. Antal cykelparkeringar. Analyser genomförs årligen och presenteras i cykelbokslutet.

Cykelbokslut. Varje års cykelarbete ska redovisas efter årets slut i ett bokslut som beskriver hur investeringsbudgeten använts.



Bild 14. Cykelbarometern räknar och sänder budskap

7 Insatsområden och konkreta åtgärder

Cykelturism

Åtgärd	Mål	Kostnad (tkr)	År	Ansvar
Cykelkarta	2	150	2019	Visit/Dsf/Kff
Cykelrastplats med cykelinformation	2	150	2021	Dsf
Digital cykelrunda	2	Inom budget	Årligen	Dsf/Visit
Informationstavlor	2	200	2021	Dsf

Mobility management

Insatser mot skolan ex: - Gå och cykla till skolan - Skolreseplan - Säkra trafikmiljöer infoutskick - Inventera passager - Skolorna/åtgärdslista	1,2,3	30/år	Årligen	Ksf/Dsf
Trafiksäkerhetskampanjer ex: - Använd reflex - Koll i trafiken	3	30/år	Årligen	Dsf/Klf
OHOJ - uppmuntringskampanj ex: - Vinn en elcykel - Ny adress nya resvaror - utskick - Tack för att du cyklar - Cykelkampen - Cykelvänlig arbetsplats - Cyklning utan ålder	1,2,3	200/år	Årligen	Dsf/Klf/Visit/Kff
Åretruntcykling	1,2	80/år	2019 - 2021	Dsf/Klf
Cykelidoler	1	Inom budget	2020	Dsf/Klf/Visit/Kff

Marknadsföring av cykel och cykelnät

Cykelbarometer	1,2	200/år	Årligen	Dsf
Marknadsföra enskilda cykelstråk	1,2	Inom budget	2019 - 2021	Dsf/Klf/Visit
Samverkan med externa aktörer	1,2,3	Inom budget	2021	Dsf/Klf/Visit
Informations- och produktionskostnader ex:	1,2,3	200/år	Årligen	Dsf

Åtgärd	Mål	Kostnad (tkr)	År	Ansvar
• FB • Film • Foton • Giveaways				

Kommunen gott exempel

Väderskyddade cykelställ	1,2	150	2021	Dsf
Testcyklist	1,2,3	80/år	Årligen	Dsf/Klf
Återvinna skrotcyklar	1,3	50/år	Årligen	Dsf/Arb.f
Medlemsskap i nätverk	1,2,3	15/år	Årligen	Dsf

Enklare utan bil

Lägga angöringsplatser längre från skolor	1,2,3	Inom budget	2018 - 2021	Msf/Dsf
Åtgärda felande länkar till skolor	1,2,3	500/år	Årligen	Dsf/Ksf
Utbyggnad av cykelparkeringar, ex. Vid anslutning till kollektivtrafik och fritidsanläggningar	1,2,3	50/år	Årligen	Dsf/Region Blekinge/Kff
Cykelgarage med service ex. dusch	1,2	1500	2020	Dsf/Msf
Fortsatt utbyggnad cykelvägnät	1,2,3	Se investering	Årligen	Dsf
Laddningsstolpar för elcykel	1,2	20	2018	
Pendlingscykelväg - beakta i FÖP/DP	1,2,3	Inom budget	Årligen	Msf/Dsf
Fordonspooler - verka för etablering	1,2,3	Inom budget	2018	Dsf
Cykelpumpar + servicestationer	1,2	150	2019	Dsf
Prioritering av cyklister i korsningar	1,2,3	Inom budget	Årligen	Dsf
Ta med cykel på utvalda bussturer	1,2,3	Inom budget	Årligen	Region Blekinge
Modala knutpunkter	1,2,3	100/år	Årligen	Dsf/Msf
Räcken längs Verkövägen/ järnvägen	1,2,3	2 000	2018	Dsf
Cykelhållare vid trafiksignaler	1,2	50	2021	Dsf

Välskötta gc-vägar

Komplettera cykelvägvisning	2	100/år	Årligen	Dsf/Visit/Kff
Återställning efter grävning etc.	2,3	Inom budget	Årligen	Dsf

Utvecklingsplaner

Åtgärd	Mål	Kostnad (tkr)	År	Ansvar
Optimerade drift- och underhållsrutiner	2,3	Inom budget	Årligen	Dsf
Nybeläggningar	2,3	1 000/år	Årligen	Dsf
Trafiksäkerhetshöjande åtgärder	1,2,3	200/år	Årligen	Dsf
Samverkan med vägföreningar - anslag till cykelfrämjande åtgärder	1,2	500/år	Årligen	Dsf

Parkeringsnorm bil + cykel	1,2	Inom budget	2018	Dsf/Msf
Pendlingscykelvägarutredning	1,2	Inom budget	2018	Dsf/Msf
Skyltplan	2	Inom budget	2018	Dsf/Visit/Klf/Msf
Rekreationscyklingsplan	1,2	Inom budget	2018	Klf/Dsf/Visit
Trafiksäkerhetsprogram	3	Inom budget	2018	Dsf
Framtagandet av riktlinjer för utformning av korsningar/ cykelvägar	1,2,3	Inom budget	2019	Dsf/Msf
Cykelflödesprognoser/bredder 2030	1,2,3	Inom budget	2018	Dsf
Förbättra separering gång/cykel	1,2,3	Inom budget	2018	Dsf
Översyn och borttagande av hinder på GC-väg	3	Inom budget	2019	Dsf
Plan för hållbart arbetsliv	3	Inom budget	2019	Klf
Prioritering av intressepunkter	3	Inom budget	2018	Dsf/Region Blekinge

Uppföljning

Uppföljning av flöden, nöjdhet, framsteg och avvikelser genom: cykelbokslut m nyckeltal	1,2,3	Inom budget	2018 - 2021	Dsf
Cykelräkning + abonnemang	1,2	50/år	2018 - 2021	Dsf
Resevaneundersökning	1,2,3	300	2019	Dsf/Region Blekinge
Cykelfrämjandets kommunvelometer	1,2,3	15/år	Årligen	Dsf

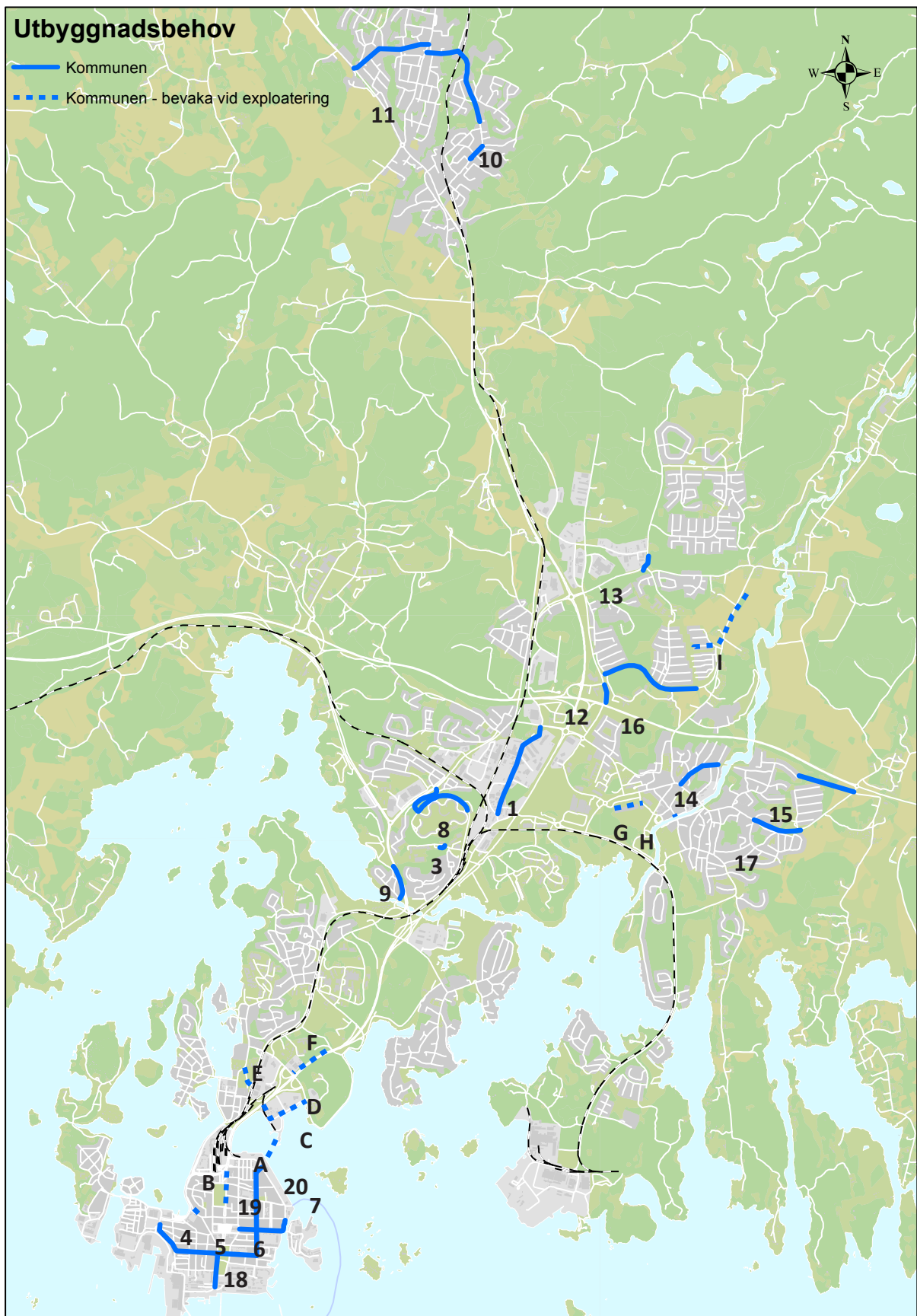
8 Utbyggnadsbehov

Runt om i kommunen finns behov av att bygga ut cykelvägnätet. Cykelstrategins fysiska åtgärder fokuserar huvudsakligen på de områden där kommunen själva är väghållare och bär ansvaret för utbyggnaden. Dock syftar cykelstrategin till att öka cyklandet i hela kommunen och identifierar därför sträckor som är i behov av utbyggnad oavsett väghållare.

I tabellen nedan (1-20) samt på kartan på nästa sida redovisas utbyggnadsbehovet av cykelvägar på det kommunala nätet de kommande åren, samt uppskattad kostnad och utbyggnadsprioritet. I undre tabellen (A-I) redovisas även länkar som bör beaktas vid annan exploatering.

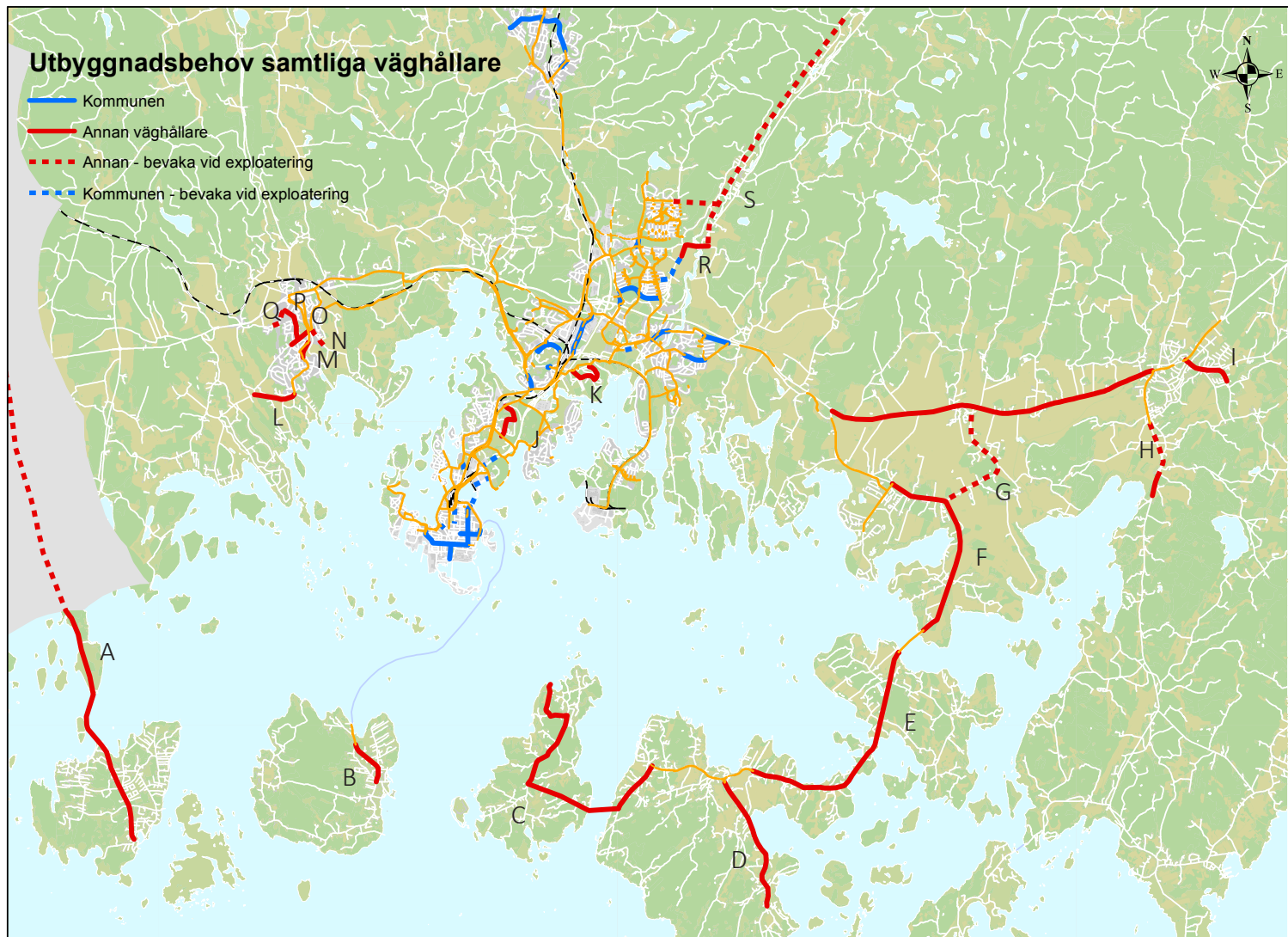
Prio	Sträcka	Längd (m)	Kostnad	År	
1.	Gullbernavägen, etapp 2, Gullberna	780	1 200 000	2017	
2.	Holmsjö skolväg-Affärsvägen, Holmsjö	230	350 000	2017	(Ej med på karta)
3.	Sunnadalsvägen, Marieberg	350	300 000	2018	
4.	Dockegatan, Trossö	310	1 600 000	2018	
5.	Amiralitetsgatan, etapp 1, Trossö	390	2 000 000	2019	
6.	Amiralitetsgatan, etapp 2, Trossö	360	1 800 000	2020	
7.	Östra Hamngatan, Trossö	110	350 000	2020	
8.	Kungsmarken	950	1 900 000	2021	
9.	Lindesnäs	290	900 000		
10.	Stationsvägen, Rödeby	1300	3 300 000*		(*Kostnader för marklösen tillkommer)
11.	Johannesbergsvägen, Rödeby	750	2 100 000		
12.	Vedebygata, Vedeby	180	600 000		
13.	Stålvägen, Vedeby	170	600 000		
14.	Stärkelsevägen, Lyckeby	420	1 300 000		
15.	Sjötorpsvägen-Riksvägen, Lyckeby	540	1 900 000		
16.	Afvelsgärdevägen, Lyckeby	1000	3 800 000		
17.	Riksvägen, Ö Torpskolan Lyckeby	460	2 800 000		
18.	Amiralitetsgatan-Amiralitetstorget, Trossö	300	1 000 000		
19.	Kyrkogatan, Trossö	390	2 600 000		
20.	Drottninggatan, Trossö	790	5 300 000		

A.	Kungsplan och N. Kungsgatan, Trossö	F.	Vitsippevägen, Blå Port
B.	Borgmästaregatan, Trossö	G.	Stationsvägen, vid Slottsbacken, Lyckeby
C.	Bro till Hattholmen, Pantarholmen	H.	Bro vid G. Brovägen-Cedergrensvägen, Lyckeby
D.	Hattholmen, Pantarholmen	I.	Mölletorp, Lyckeby
E.	Tullparken, Pantarholmen		



Figur 16: Karta över utbyggnadsbehovet på det kommunala vägnätet.

I tabellen nedan (A-S) samt på kartan (i rött) redovisas även framtida utbyggnadsbehovet av cykelvägar där kommunen inte är väghållare, utan inbördes prioritetsordning.



Figur 17: Karta över utbyggnadsbehovet, oavsett väghållare.

- | | |
|-------------------------------------|------------------------------------|
| A. E22- Lv 673 Hasslö Garpen | J. Blekingesjukhuset |
| B. Lv 707 Aspö-Madvik-Drottningkärr | K. Gullberna Park |
| C. Lv 738 Tjurkö-Sanda | L. Mjöviksvägen, Nättraby |
| D. Lv 742 Kullen Uttorp | M. Åvägen Nättraby |
| E. Trummenäs-Sturkö | N. Kyrkvägen, Nättraby |
| F. E22-Jämjö | O. Mjöviksvägen, Nättraby |
| G. Trummenäs- Ramdala skola | P. Fredriksdalsvägen, Nättraby |
| H. Hallarumsviken, Jämjö | Q. Idrottsvägen, Nättraby |
| I. Klakebäcksvägen, Jämjö | R. Mölletorp-Augerums kyrka |
| | S. Mölletorp/Bastasjö- Kättilsmåla |

Referenser

1. Trondheim 2030
<http://trondheim2030.no/2016/03/15/bilfri-midtby/>
2. Transport transitions in Copenhagen: Comparing the cost of cars and bicycles, Stefan Gössling, Lunds universitet
<http://www.lu.se/article/forskare-sex-ganger-dyrare-om-du-valjer-bilen>
3. Transport, forbrug og adfærd, en undersøgelse af danskernes handelsliv oktober 2015, Pablo Celis, Aarhus Kommune
4. Resvaneundersökning i sydöstra Sverige, Blekinge, Småland och Öland, Trafikverket 2012
<http://docplayer.se/3864949-Resvaneundersokning-i-sydostra-sverige.html>
5. Konsumentundersökning- Cyklisternas betydelse för handeln i Växjö centrum
AB Handelns Utredningsinstitut 2010
6. Förutsättningar för cykelturism i Sverige, Per Kågeson, Nature Associates, 2007
7. Muntliga uppgifter från Malin Hagberg Andersson, Guide- och grupparrangör Visit Karlskrona samt Sarah Johansson, receptionsansvarig Dragsö Camping.
8. Forum för hållbar konsumtion och produktion
<http://www.ecoprofile.se/thread-2710-ga-eller-cykla-till-skolan-och-fa-bättre-betyg.html>
- 9 & 10. Resvaneundersökning i sydöstra Sverige, Blekinge, Småland och Öland, Trafikverket 2012
<http://docplayer.se/3864949-Resvaneundersokning-i-sydostra-sverige.html>
11. Kommunvelometern. Cykelfrämjandet 2016
- 11,12 & 13. Utrag från STRADA 2015
14. Breddbehov utifrån Sykkelhåndboka, Statens vegvesen.
15. Hvordan gåing og sykling kan konkurrere med bilen
Hilde Solli, Miriam Sognen, Haugsbo og Mari Fossheim Betanzo, utredare i Urbanet Analyse.
<https://samferdsel.toi.no/sykel/hvordan-gaing-og-sykling-kan-konkurrere-med-bilen-article33249-1430.html>