

Kungsbacka kommuns Gång- och cykelstrategi

laFrillesåsÅsaFjäråsKullavikAnnebergValldaSäröKungsbackaOnsalaFrillesåsÅsaFjäråsKullavikAnnebergValldaSäröKun
bergKungsbackaSäröFjäråsÅsaFrillesåsOnsalaKullavikValldaAnnebergKungsbackaSäröFjäråsÅsaFrillesåsOnsalaKullavikV



Kungsbackas gång- och cykelstrategi antogs av nämnden för Teknik den 17 maj 2017 enligt beslut TE/2017:275.



Innehåll

Inledning	4
Uppdraget	4
Syfte	4
Avgränsningar	4
Riktning och mål	4
Andra aktörer som planerar för gång- och cykel	6
Nationell nivå	6
Regional nivå – Halland	6
Regional nivå – Göteborgsregionens kommunalförbund (GR)	7
Vem är gång- och cykeltrafikanter?	7
Alla är vi fotgängare	7
Vem är cyklist?	8
Fotgängare, cyklister och kollektivtrafiken	8
Nulägesbeskrivning; hur är det i kommunen idag?	9
Kommuninvånarnas resvanor	9
Gång- och cykeltrafikens utveckling	9
Cykelfrämjandets Kommunvelometer	10
Medborgarundersökning	10
Trafiksäkerhet	10
Gång- och cykelnätet	12
Cykelparkering	13
Drift och underhåll	13
Mobility management	13
Riktlinjer för ett attraktivt gång- och cykelnät	14
Nätets uppdelning, huvudnät och lokalnät	15
Allmänna kvalitetskrav vid ny- eller ombyggnation	15
Parkering för cykel	16
Drift och Underhåll	16
Lånecyklar	17
Mobility Management	17
Målgrupper för mobility management-arbetet	17
Uppföljning och utvärdering	19
Referenser	19
Bilaga 1 Sektionsskisser	20



Att ta sig fram till fots eller med cykel ska vara det naturliga förstahandsvalet av färdmedel för resor inom kommunens tätorter.

För de som vill ta sig mellan kommunens tätorter med cykel ska en attraktiv cykelväg finnas med hög framkomlighet, säkerhet och komfort.



Målbild för gång- och cykeltrafiken

Inledning

Sedan mitten av 80-talet har Kungsbacka kommun haft ett planeringsinstrument för utbyggnad av gång- och cykelvägar. Styrdokumentet har benämnts "Gång- och cykelplan för Kungsbacka kommun" och planen har verkat som utbyggnadsplan för det övergripande gång- och cykelnätet.

Detta är kommunens första gång- och cykelstrategi. Strategin är politiskt beslutad och ger mål och riktning för arbetet med gång- och cykeltrafiken i kommunen.

Uppdraget

Med stöd av kommunfullmäktiges prioriterade mål om "God Livskvalitet" gav nämnden för Teknik i Nämndbudget 2016 enligt beslut TE/2015:673, förvaltningen i uppdrag att utarbeta en ny gång- och cykelplan. I denna skulle det framgå hur Teknik ska förbättra möjligheterna till cykelpendling i Kungsbacka på kort och lång sikt.

Eftersom nya riktlinjer för styrdokument har tagits fram i kommunen är Kungsbackas gång- och cykelstrategi resultatet av nämndens uppdrag. Gång- och cykelplanen kommer att ändra form och bli en åtgärdsplan som beslutas av förvaltningschefen för Teknik.

Syfte

Syftet med Kungsbackas gång- och cykelstrategi är att beskriva fotgängare och cyklisters behov i transportsystemet och peka på åtgärder som krävs för att nå kommunens vision och mål. Strategin innehåller en kartläggning över hur arbetet med dessa trafikanter ser ut idag samt hur arbetet ska förbättras i framtiden.

Avgränsningar

Strategin behandlar i första hand trafik med gång- och cykeltrafikanter. Eftersom förare av moped klass II enligt lag räknas som en cyklist och eftersom de är tillåtna att färdas på gång- och cykelvägar så länge det inte är förbjudet enligt lokal trafikföreskrift, inkluderas även denna trafikantgrupp.

Planen behandlar all gång- och cykeltrafik i kommunen men med fokus på huvudnätet.

Riktning och mål

Då större fokus har lagts på cykeln som transportmedel för pendling mellan kommunens tätorter har målbilden för gång- och cykeltrafik utvecklats från föregående styrdokument och är som ovan.

Denna målbild stämmer väl överens med kommunens Vision 2030 och det som framförallt har bäring på ökad gång- och cykeltrafik är följande tre citat:

"Vi växer i regionen genom att planera och bygga strategiskt. Samhället utvecklas på ett hållbart sätt: socialt, ekologiskt och ekonomiskt. Vi lever inte över naturens tillgångar."

"Kungsbacka är en sammanhållen, grönskande och lättillgänglig stad med tydlig profil och egen identitet. Staden växer och blir ett mer framträdande nav i kommunen."

"Staden är lättillgänglig och har goda kommunikationer med kommunens orter och omvärld. Välplanerad infrastruktur och lättillgänglig kollektivtrafik minimerar transporternas miljöpåverkan."

För 2016 har politikerna i kommunfullmäktige satt upp 17 mål. De som har bäring på gång- och cykelarbetet är:

- Andelen invånare som upplever att de har inflytande ska öka.
- Andelen invånare som upplever förutsättningar för god livskvalitet ska öka.
- Andelen invånare som upplever att de är trygga ska öka.
- Andelen av kommunens invånare som är nöjda med sitt kultur- och fritidsliv ska öka.
- Antalet resor med kollektivtrafiken ska öka.
- Utsläpp av koldioxid från kommunens tjänsteresor ska varje år minska med 2,5 procent.

Satsning på gång- och cykeltrafiken är helt i linje med vad som sägs i en rad kommunala dokument som exempelvis Översiktsplanen för kommunen (ÖP2006) och den fördjupade översiktsplanen för Kungsbacka stad (ÖP037).



I Kungsbacka Översiktsplan (ÖP06) från 2006 står det följande (Kungsbacka kommun, 2006):

”När den nya fördjupade översiktsplanen för Kungsbacka revideras skall man se på möjligheten att göra centrum-kärnan mer fotgängarvänlig genom att ge möjlighet att ställa bilen i parkeringsanläggningar i utkanten av stadskärnan.”

”Längs hela Kungsbackaån bör ett gång- och cykelstråk anläggas som sträcker sig hela vägen ner till fjorden.”

”I de centrala delarna kan fotgängare, cyklister och bilister röra sig på lika villkor.”

I Fördjupad Översiktsplan för Kungsbacka stad (ÖP037) står det följande (Kungsbacka kommun, 2009):

”Skapa en gång- och cykelvänlig stad. Detta gäller både i bostadsområden och på platser där företag är belägna.”

”Folkhälsa: En stad bör byggas så att den främjar fysisk aktivitet. Att anlägga trivsamma, sammanhängande och säkra gång- och cykelstråk är centralt.”

”Ett levande centrum: ... utvecklande gång- och cykelstråk är viktigt eftersom det ökar känslan av tillgänglighet till centrum. En mer gångvänlig miljö gör Kungsbacka centrum mer stadsläk.”

”Cykelparkeringar på strategiska platser ska också planeras in för att göra gång- och cykelnätet komplett.”

Nämnden för Teknik satte 2016 upp ett mål om att antalet cykelresor ska öka. Ett mål som är nedbrutet från kommunfullmäktiges mål och direktiv: ”God livskvalitet”.

Fyrstegsprincipen

Vid all trafikinfrastrukturplanering ska fyrstegsprincipen beaktas. Detta för att få så mycket nytta för de investerade pengarna som möjligt och inte bygga ny infrastruktur innan man analyserat enklare lösningar på problemet eller bristen. Genom att förhålla sig till de fyra stegen kan alternativa lösningar hittas som innebär att optimera befintlig infrastruktur istället för att bygga ny. Metoden innebär att man ska överväga åtgärder i Steg 1 innan man använder Steg 2, Steg 2 innan Steg 3 och så vidare. De olika stegen kan beskrivas så här:

► Steg 1: Tänk om

Åtgärder som kan påverka behovet

Exempelvis: Kampanjer och mobility management-projekt som visar på nyttorna av att cykla, för individen och samhället

► Steg 2: Optimera

Åtgärder som effektiviserar nyttjandet av befintlig infrastruktur

Exempelvis: Tydlig skyltning, säkra cykelparkeringar, bättre vinterväghållning, sänka hastighetsgränser för att nyttja befintlig infrastruktur

► Steg 3: Bygga om

Begränsade ombyggnadsåtgärder

Exempelvis: Cykelfält, cykelgata, säkra passager

► Steg 4: Bygga nytt

Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder

Exempelvis: Nybyggnation av cykelväg



Andra aktörer som planerar för gång- och cykel

I kommunen finns det statliga, kommunala och enskilda vägar som fotgängare och cyklister använder för sin transport. Kommunen har ansvar (är väghållare) för i stort sett hela vägnätet i Kungälv stad. Utanför tätorten är det Trafikverket som är väghållare för det övergripande vägnätet och enskilda väghållare för mindre vägar och gator. Kommunen måste därför i de flesta projekt söka samarbetspartners för att kunna bygga ut eller rusta upp gång- och cykelnätet. Andra väghållare har även egna planer för gång- och cykeltrafiken och då framför allt Trafikverket på både nationell och regional nivå.

Nationell nivå

Regeringen vill stimulera långsiktigt hållbara transportlösningar särskilt inom kollektivtrafik, gång och cykel. De ser att åtgärder inom cykel kan bidra till att nå flera samhällsmål så som att minska resandets miljöpåverkan, minska trängseln i tätorter och bidra till en bättre folkhälsa. Riksdagen beslutade därför i mars 2015 att en nationell cykelstrategi bör tas fram och i slutet av april 2017 presenterades "En nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling". I strategin trycker man på fördelarna med en ökad cykling så som (Näringsdepartementet, 2017):

- mindre buller, luft- och klimatpåverkan
- bättre folkhälsa
- bättre framkomlighet och ökad tillgänglighet
- näringslivs- och landsbygdsutveckling



Regeringen trycker också på att vikten att satsa på att höja säkerhetsnivån för att den ökande cyklingen verkligen ska bidra till hög livskvalitet och en hållbar samhällsutveckling. Fem insatsområden har identifierats mot bakgrund av nuläget i landet idag. Dessa är särskilt viktiga i arbetet för ökad och säker cykeltrafik och är som följer (Näringsdepartementet, 2017):

- Lyft cykeltrafikens roll i samhällsplaneringen
- Öka fokus på grupper av cyklister
- Främja en mer funktionell och användarvänlig infrastruktur
- Främja en säker cykeltrafik
- Utveckla statistik och forskning

Trafikverkets planer för cykel i Nationell plan

Trafikverket region Väst (Trafikverket region Väst, 2015) har tagit fram en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för cykel på nationellt vägnät. Syftet med ÅVSen var att kartlägga brister och behov av åtgärder på det nationella cykelvägsnätet i Region Väst samt att föreslå åtgärder som kan utföras inom ramen för nationell plan 2014–2025. I arbetet fokuserade man på ökad arbetspendling och de sträckorna med mest potential prioriterades. Sträckorna analyserades med hjälp av Kågeson-modellen som är en modell för att bedöma när en cykelväg bör övervägas mellan två orter (Kågeson, 2007). I Kungälv kommun har tre objekt i stråket E6 identifierats och prioriterats enligt följande:

- Prio 1: Väg 970, Lindome–Anneberg
- Prio 2: Väg 845, Frillesås–Väröbacka
- Prio 3: Väg 939, Torpavägen–Åsa

Trafikverket har tagit fram förslag till princip för finansiering av åtgärderna vilket i korthet går ut på att Nationell plan bekostar projektering men att cykelvägar som byggs längs med det regionala vägnätet samfinansieras enligt samma princip som i regional plan med 50 procent.

Regional nivå – Halland

Regional cykelplan för Halland 2015–2025 (Region Halland, 2015) är en del av genomförandet av den Regionala infrastrukturplanen 2014–2025. Planen har tagits fram av Region Halland i samarbete med kommunerna i Halland och Trafikverket. Det övergripande målet med cykelplanen är en ökad andel cykelresor i Halland till år 2025 och planen beskriver de åtgärder som prioriteras på det regionala vägnätet under planperioden. Cykelvision för Halland är följande:

” I cykelregionen Halland ska man VILJA och KUNNA cykla. ”



Samarbetet med turistcykelleden Kattegattleden, som är ett pilotprojekt, syftar till att utveckla cykelturismen i Sverige. Kattegattleden är den första nationella turistcykelleden i Sverige och invigdes under 2015. Åtgärderna medfinansieras med kommunala medel med 50 procent.

I Kungälv kommun har följande objekt utpekats för utbyggnad inom planperioden 2015–2025 varav tre är sträckor som ingår i Kattegattleden:

- ▶ Varbergsvägen, väg 939, Etapp Hanhals kyrkväg–Torkelstorpssvägen
- ▶ Varbergsvägen, väg 939, Etapp Torpavägen–Torkelstorpssvägen (byggnation 2017)
- ▶ Guntoftavägen, väg 954 (byggnation 2017)
- ▶ Nya Onsalavägen, väg 940 (vägplan under framtagande)
- ▶ Kläppavägen, väg 912 (klart)

Regional nivå – Göteborgsregionens kommunalförbund (GR)

Under 2016–2017 pågår ett projekt inom Göteborgsregionens kommunalförbund (GR), "Regionalt cykelkoncept för kommunal samverkan – kapacitetsutveckling". Syftet med projektet är att skapa en samsamsmodell för olika väghållare för att skapa enhetliga stomcykelnät utifrån cyklister behov och på så sätt öka regionala pendlingsresor med cykel och kollektivtrafik. Arbete ska resultera i en rapport som innehåller koncept för regionala stomcykelstråk samt en politisk avsiktsförklaring mellan GR:s medlemskommuner om att tillämpa detta när ny cykelinfrastruktur planeras och byggs.

Vem är gång- och cykeltrafikanter?

Fotgängare, cyklister och mopedister läggs ofta ihop till en grupp och kallas då "oskyddade trafikanter". Detta på grund av att trafikanterna, till skillnad från exempelvis bilister, inte omgärdas av ett skyddande skal. Även om gruppen i stor utsträckning samsas på samma yta är skillnaderna mellan dem väldigt stora och det är viktigt att förstå dessa för att förstå varje trafikantgrupps behov. Men det finns inte bara skillnader mellan trafikantgrupperna i sig utan även mellan trafikanter i samma grupp.

Alla är vi fotgängare

I stort sett alla resor vi gör består av en kedja av färdmedel som ofta börjar och/eller avslutas med en sträcka där man är fotgängare. Det kan finnas flera syften med att gå. Det kan handla om en ren transportsträcka som exempelvis från hemmet till jobbet då målet är väldigt tydligt. I dessa fall är fotgängaren mycket avståndskänslig och vill ha en så gen väg som möjligt. Fotgängare som går mer planlöst exempelvis när de är ute på promenad i naturen eller flanerar i staden har andra krav. I dessa fall spelar avstånd och genhet mindre roll och istället ställs det högre krav på den omgivande miljön. Bilfria områden så som gågator, parker, skog och mark anses då som attraktiva miljöer. Det kan vara svårt att objektivt räkna på gångstråks gångvänlighet och attraktivitet. Det finns dock flera metoder som exempelvis Walkabilityindex, Walk score och Space syntax som kan användas för att bedöma dess potential.



Till trafikantgruppen fotgängare räknas enligt Trafikförordningen (SFS 1998:1276) en person som:

- ▶ åker skidor, rullskidor, rullskridskor eller liknande,
- ▶ för, leder, skjuter eller drar sparkstötting, lekfordon eller liknande fordon,
- ▶ leder, skjuter eller drar cykel, moped, motorcykel, barnvagn eller rullstol, eller
- ▶ för ett motordrivet fordon avsett att föras av gående
- ▶ men också en person som i gångfart själv för en rullstol, eller ett annat eldrivet fordon, utan tramp- eller vevanordning, som är att anse som en cykel.

Gruppen är väldigt brokig och eftersom alla någon gång är gångtrafikant består gruppen av människor i alla olika åldrar, livsstil, fysik, hälsa, ekonomiska förutsättningar och utbildningsnivå.

Många personer har någon form av funktionsnedsättning. Detta ställer höga krav på tillgänglighet. Enligt 8 kap 2 § andra stycket och 12 § andra stycket i Plan- och bygglagen (2010:900, u.d.) ska publika lokaler och allmänna platser göras mer tillgängliga och användbara för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga. Detta kommer inte diskuteras mer i denna skrift utan frågan behandlas i Tillgänglighetsprogram för Kungälv som kommer att tas fram under 2017.

Vem är cyklist?

Enligt en studie som SIFO (Svenska institutet för opinionsundersökningar) gjorde för branschorganisationen Svensk Cykling 2016, cyklar 29 procent av svenska folket minst en gång i veckan (Svensk Cykling, 2016). Av de boende i Göteborgsområdet cyklar 43 procent enligt samma studie.

En cyklist är enligt Trafikförordningen (SFS 1998:1276) en person som färdas på ett fordon som:

- ▶ är avsett att drivas med tramp- eller vevanordning och som inte är ett lekfordon.
- ▶ är eldrivet utan tramp- eller vevanordning som är konstruerat för en hastighet av högst 20 kilometer i timmen men också ett eldrivet fordon med en tramp- eller vevanordning om elmotorn endast förstärker kraften från tramp- eller vevanordningen men inte ger något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen eller har en nettoeffekt som inte överstiger 250 watt.

Detta betyder att även elcyklar, segways och mopeder räknas som en cykel enligt lagen och de får därmed trafikera gång- och cykelvägar.

Det finns väldigt många olika typer av cyklar och gruppen cyklister är nästan lika brokig som fotgängarna och det ställer höga krav på infrastrukturen. Vissa cyklister cyklar långt och snabbt och väljer i många fall hellre bilväg än cykelväg eftersom de kräver en mycket god framkomlighet. Andra cyklister tar det mer lugnt och störs inte nämnvärt av hinder som står i vägen så länge det går relativt enkelt att komma förbi dem.

Cyklarna ser olika ut, det finns cyklar för barn och för vuxna, det finns liggcyklar, tandemcyklar, minicyklar, trehjulingar, transportcyklar och cyklar för landsvägscyckling. Till sin cykel kan man också koppla på diverse tillbehör så som cykelkärror både för transport av barn eller varor, vilket ställer krav på god framkomlighet. Dessa tillbehör är blir allt vanligare på gång- och cykelvägarna och användandet kommer att öka, inte minst med ökad turistcykling. Större fordon ställer andra krav på utformning på både vägar och parkering.

Turistcyklisten

Turistcyklingen har de senaste åren ökat och allt fler använder cykeln som färdmedel på semestern. I Kungälv som i övriga Halland finns en stor potential för ökad turistcykling inte minst efter öppnandet av Kattegattleden. Förutom önskemål om hög framkomlighet, säkerhet och komfort efterfrågas i dessa stråk även rekreativa funktioner så som bad, natur, matupplevelser och bra boenden. Här behöver planeringen av infrastrukturen och näringslivets erbjudande gå hand i hand.

Fotgängare, cyklister och kollektivtrafiken

I det intermodala (användandet av flera transportsätt) hållbara resandet är kombinationen cykel och kollektivtrafik extremt effektivt både utsläppsmässigt, ytmässigt, hälsomässigt samt privat- och samhällsekonomiskt. För att bytet mellan de två transportslagen ska bli så smidigt som möjligt är det viktigt att det finns nära och attraktiva parkeringsmöjligheter vid stationer och hållplatser.

Ett annat sätt för att underlätta kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik är att göra det enkelt att ta med sin cykel på bussen eller tåget. I dagsläget får cyklar tas med på Västtågen (Kungälvapendeln) och Öresundståget mot avgift. På bus-sar inom kommunen är det dock inte tillåtet. Det gäller dock inte hopfällbara minicyklar, så kallade vikcyklar, som kan betraktas som bagage.





Nulägesbeskrivning Hur är det i kommunen idag?

Kommuninvånarnas resvanor

För att få en helhetsbild över hur resvanorna ser ut generellt och hur stor andel gång och cykling har i det totala trafikarbetet i kommunen, krävs det en övergripande resvaneundersökning (RVU). En kommunal resvaneundersökning gjordes i kommunen 2012 och färdmedelsfördelningen visar att 5 procent av alla resor sker till fots, 3 procent sker med cykel och 1 procent sker med moped eller motorcykel se **figur 1** (Kungsbacka kommun, 2012).

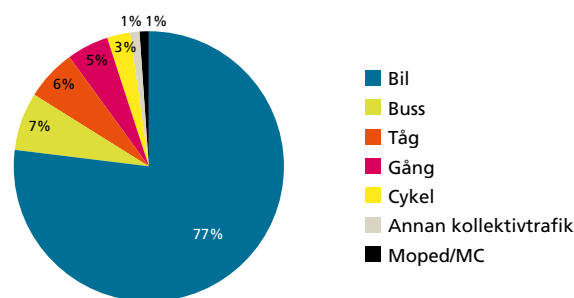
Det skiljer mycket mellan kommundelarna och Kungsbacka stad sticker ut som den kommundel där man cyklar och går mest. Resterande kommundelar ligger alla under snittet, se **figur 2**. Färdmedelsfördelningen är i stort sett identisk mellan könen men kvinnor gör något fler förflyttningar till fots eller med cykel.

Drygt 86 procent av de boende i kommunen har alltid eller ibland tillgång till en cykel. Tillgången till cykel varierar dock mellan kommundelarna. I kommundelen Åsa Frillesås har de boende högst tillgång (88 procent) och i Gällinge lägst tillgång (74 procent).

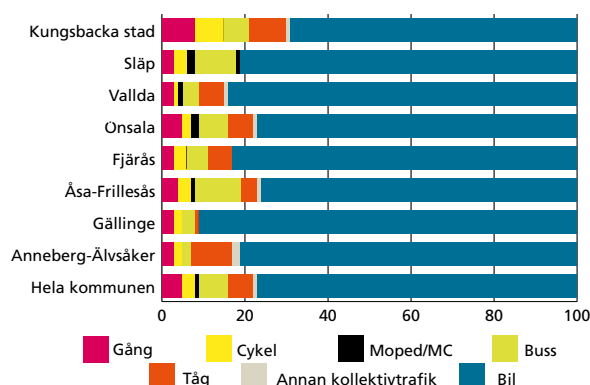
Gång- och cykeltrafikens utveckling

Sedan 2011 har cyklister som passerar under järnvägen vid Lindens torg räknats. Här finns en av kommunens fasta mätpunkter vilka ger mycket värdefull information för hur cyklandet ser ut under årets alla årstider. Sedan 2011 har ytterligare fyra cykelmätpunkter tillkommit i Kungsbacka stad och våren 2016 gjordes en stor manuell mätning av fotgängare och cyklister i staden. Resultaten är redovisade i **figur 3** och **figur 4**.

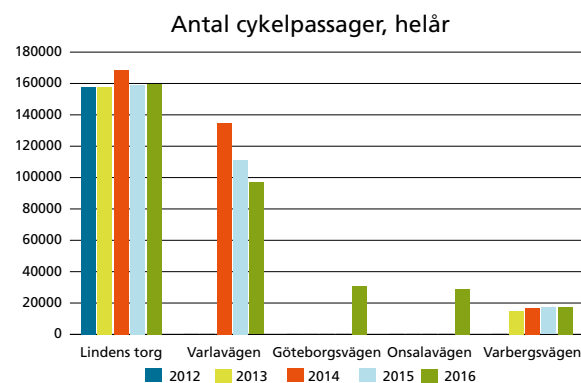
Under perioden april-oktober görs ca 70 procent av årets alla cykelpassager vid mätpunkterna i centrum (Lindens torg och Varlavägen) medan det under samma period görs mellan 85–89 procent av årets cykelpassager vid mätpunkterna i stadsgränsen. Anledningen till detta kan vara att de som passerar mätpunkterna i stadsgränsen har en längre resa och därför är mer väderberoende.



Figur 1 – Kommuninvånarnas resor fördelat på färdmedel, i procent (Kungsbacka kommun, 2012)

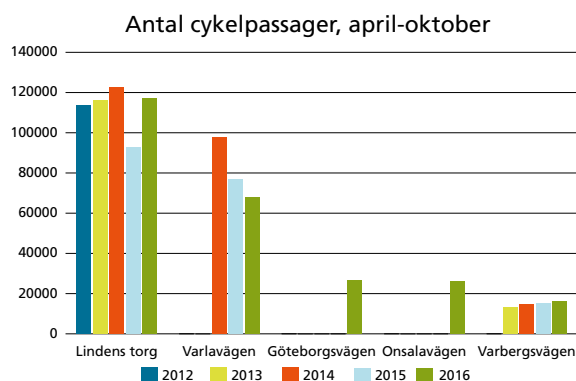


Figur 2 – Resor fördelat på färdmedel och kommundel, i procent (Kungsbacka kommun, 2012)



Figur 3 – Antal cyklistar per år, vid de fasta mätpunkterna.

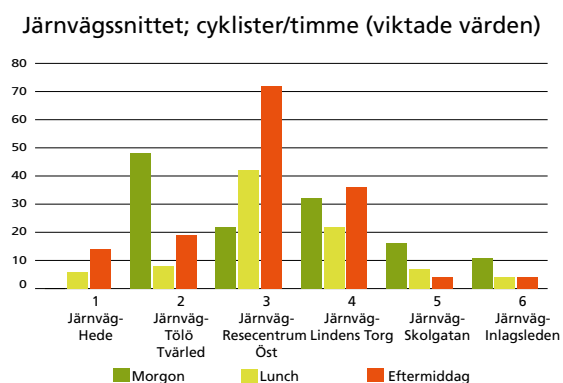




Figur 4 – Antal cyklister april–oktober, vid de fasta mätpunkterna.

Totalt räknades 2527 fotgängare och 1170 cyklister i 53 punkter vid den manuella räkningen av cyklister och fotgängare som genomfördes i april 2016. För både gruppen cyklister och gruppen fotgängare var antalet kvinnor dominerande, 55 procent. Samtidigt som trafikanterna räknades och deras färdväg antecknades observerades också om cyklisterna bar hjälm. Studien visade att 35 procent av alla cyklister bär hjälm. Män är lite mer benägna att använda hjälm (38 procent) jämfört med kvinnor (33 procent).

Eftersom järnvägen är en stor barriär för fotgängare och cyklister i Kungälv är det intressant att se på hur många som rör sig över detta snitt. Resultatet är redovisat i figur 5 nedan.



Figur 5 – Antal cyklister per timme under morgon (6.30–9.00), lunch (11.00–14.00), och eftermiddag (15.00–18.00) vid de fasta mätpunkterna i viktade värden.

Den mest trafikerade fasta mätpunkten i Kungälv är den vid Lindens torg. Detta är också en punkt där cyklisterna räknades manuellt i det så kallade järnvägssnittet. I den mätningen kan man se att trafiken vid Resecentrum är avsevärt högre vid alla tidpunkter.

Cykelfrämjandets Kommunvelometer

Cykelfrämjandets Kommunvelometer är en granskning och jämförelse av kommunernas satsningar på att öka cykling och att göra cykling säkrare och mer attraktivt. Totalt kan en kommun få 60 poäng fördelat på sex områden: uppföljning och mätning, cykelpolitik, aktiviteter, investeringar (information/

marknadsföring), investeringar (infrastruktur/underhåll) och befintlig infrastruktur. Första gången Kungälv kommun var med var 2011 och då placerade sig kommunen i den nedre delen av fältet med precis under 30 poäng (Cykelfrämjandet, 2011). Sedan dess har dock kommunen intensifierat arbetet med cykling och i mätningen 2014 och 2015 placerade kommunen sig avsevärt bättre. 2014 placerade kommunen sig på den övre halvan av fältet (Cykelfrämjandet, 2014). 2015 kom kommunen på andra plats efter Karlstad i gruppen mellanstora kommuner (50 000–100 000 invånare) (Cykelfrämjandets, 2015). Resultaten är uppdelade per kategori i tabell 1 nedan.

Medborgarundersökning

Kungälv kommun deltar varje år i SCB:s medborgarundersökning som visar hur invånarna upplever kommunen och kommunens tjänster. Undersökningen skickas ut till ett statistiskt urval av kommunens invånare. Maximalt poäng för frågorna är 10. Resultaten är uppdelade per fråga i tabell 2 på nästa sida. Viktigt att poängtera är att frågorna gäller hela trafiknätet och inte enbart där kommunen är väghållare och direkt ansvarig för infrastrukturen.

Tabell 1 Uppföljning Kommunvelometer	2011	2014	2015
Befintlig Infrastruktur	5	5	5
Infrastruktur/Underhåll	6,5	10	10
Information/Marknadsföring	6,5	5	4,5
Aktiviteter	10	10	10
Cykelpolitik	2	6	8
Uppföljning/Mätning	0	8	10
Totalpoäng	28,5	44	47,5

Skillnaden på svaren är väldigt liten eller ingen mellan könen förutom gällande frågan om trygghet där kvinnorna har angett avsevärt lägre betyg, i medeltal 0,5 lägre.

Trafiksäkerhet

Under perioden 2011–2015 rapporterades det till trafikolycksstatistikdatabasen STRADA, in totalt 1297 trafikolyckor i Kungälv kommun (STRADA, Uttag: 2016-11-17). 882 (68 procent) av dessa var det en gångtrafikanter, en cyklist och/eller mopedist inblandad, en så kallad GCM-olycka. Att GCM-olyckorna står för en stor del av trafikolyckorna är inget som är unikt för Kungälv, utan det ser generellt likadant ut i övriga delarna av landet (Sveriges Kommuner och Landsting, 2010)

Skadegrad delas in i:

- ▶ Lätta skador (ISS 1 – 3), exempelvis sår och blåmärken
- ▶ Måttliga skador (ISS 4 – 8), exempelvis frakturer på handled, underarm och fotled
- ▶ Allvarliga skador (ISS 9 –), exempelvis höftledsfrakturer och inre skallskador.
- ▶ Dödsolycka, död på plats eller dödsfall inom 30 dagar på grund av olyckan.



Tabell 2 SCB:s medborgarundersökning Kungsbacka kommun 2012–2016	2012	2013	2014	2015	2016
Hur nöjd är du med din kommun i dess helhet som en plats att bo och leva på?	7,9	7,9	7,9	8	7,9
Föreställ dig en kommun som en plats som är perfekt att bo och leva på. Hur nära ett sådant ideal tycker du att din kommun kommer?	7,1	7	6,9	7	6,8
... tillgången till gång- och cykelvägar?	6,2	6,1	6,4	6,8	6,5
... möjligheterna till att använda kollektivtrafiken för resor?	5,8	6	6,1	6,6	6,3
... möjligheterna till att enkelt kunna transportera sig med bil?	8,1	8,2	8,2	8,3	8
... möjligheterna till att kunna utöva fritidsintressen t.ex. sport, kultur, friluftsliv, föreningsliv?	7,6	7,8	7,8	7,8	7,7
... hur tryggt och säkert du kan vistas utomhus på kvällar och nätter?	7	7,1	7,2	7,2	6,6

Det flesta av olyckorna i denna kategori är singelolyckor (85 procent) och där är majoriteten av olyckorna av skadegraden lindriga eller måttliga. Av singelolyckorna är det fotgängarolyckorna som dominerar (45 procent), följt av cykel (29 procent) och moped (11 procent). Enligt GCM-handboken (Sveriges Kommuner och Landsting, 2010) beror singelolyckor både på fel eller brister i utformning och underhåll av vägar samt ett bristande trafikbeteende hos trafikanterna. Fotgängarolyckor sker generellt på vintern, medan cykelolyckor till största delen sker på sommaren. Detta beror på att cykling är mer väderberoende än resor till fots.

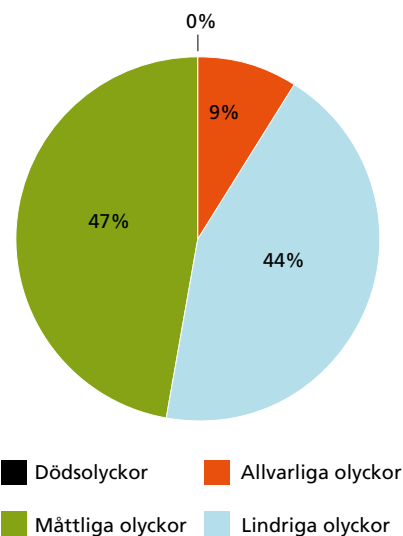
Under perioden har det skett en dödsolycka vilken inträffade under ett cykellopp där en av motionärerna körde på en bilspärr som stängts under loppet.

Olyckor mellan oskyddade trafikanter och motorfordon står för cirka tolv procent av alla GCM-olyckor. Det är relativt jämnt mellan transportslagen men en liten övervikt på cykelolyckor. Då mopedresor står för en avsevärt mindre andel av resandet är antalet anmärkningsvärt. En del av förklaringen kan vara att mopeder i större utsträckning kör i blandtrafik (Moped klass I får inte föras på gång- och cykelvägar) och har i de flesta fall högre hastighet. De flesta av olyckorna i denna kategori är av måttlig eller lindrig skadegrad.

Fyra procent (34 stycken) av alla GCM-olyckor är en följd av en kollision mellan trafikanterna inom gruppen alltså fotgängare-cykel, fotgängare-moped, cykel-cykel, cykel-moped eller moped-moped. Av dessa har tolv olyckor inträffat på en gång- och cykelväg, resterande olyckor har skett på en gata/väg eller så är platsen okänd (sex stycken olyckor). Även om antalet olyckor på gång- och cykelvägar är relativt få är trygghetsaspekten viktig att arbeta med. Om trafikanterna inte känner sig trygga att använda våra gång- och cykelvägar kanske de tar bilen istället eller väljer att stanna hemma.

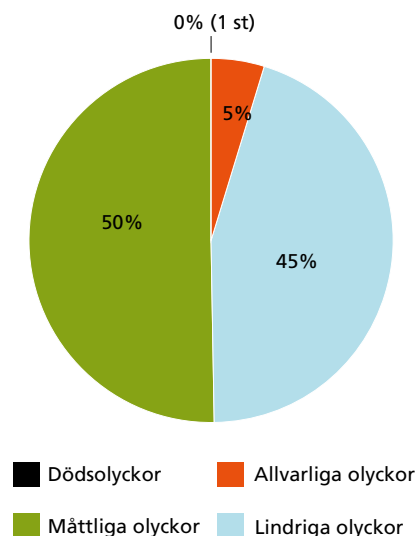
I Kungsbacka stad på kommunalt väghållningsområde rapporterades det in 200 GCM-olyckor perioden 2011–2015. Detta motsvarar 74 procent av trafikolyckorna inom Kungsbacka stad. Det sker alltså något fler GCM-olyckor i staden än i kommunen i stort, se **figur 6** och **7**. Detta kan bero på att det rör sig fler människor i staden och att man där går och cyklar mer än i övriga orter. Däremot står singelolyckorna för en något lägre andel av GCM-olyckorna i Kungsbacka stad än i övriga kommunen, 78 procent jämfört med 85 procent.

Kungsbacka stad



Figur 6 – Skadegradsfördelning av de GCM-olyckor som inträffade i Kungsbacka Stad på kommunalt väghållningsområde perioden 2011–2015, (STRADA, Uttag: 2016-11-17).

Kungsbacka kommun



Figur 7 – Skadegradsfördelning av de GCM-olyckor som inträffade i Kungsbacka kommun under perioden 2011–2015, (STRADA, Uttag: 2016-11-17)



Gång- och cykelnätet

Idag finns cirka 186 km gång- och cykelvägar i kommunen. Den största delen (128 km) har kommunalt huvudmannaskap och sköts av Teknik. Trafikverket ansvarar för 25 km och resterande del (33 km) ligger på det enskilda vägnätet se **figur 8** nedan.

I dagsläget bor 56 242 personer inom en radie av 100 meter från gång- och cykelvägsnätet om även gator som är reglerade till 30 km/h räknas med. Detta är 70 procent av kommunens invånare.

Cykelleder

Det finns tre skyltade cykelleder i kommunen: Kattegattleden, Cykelspåret och Sverigeleden se kartan i **figur 9** nedan.

Kattegattleden är en cykelled som går mellan Göteborg och Helsingborg genom totalt tre regioner och tio kommuner. Satsningen ingår i regeringens infrastrukturpaket och finansierare och projektägare är kommunerna längs leden, Västra Götalandsregionen, Region Skåne, Region Halland, Trafikverket

samt Europeiska Unionen. Ambitionen är att skapa en cykelled med kärnvärdena havsnära, variation, välkommande, upplevelserik samt trygg och säker. Arbetet med leden innefattar inte endast väg och skyltning utan även rastplatser och annan service och i projektet arbetar man i nära samarbete med lokala företagare för att få en cykelled med bra service.

Eftersom det inte finns gång- och cykelväg längs hela sträckan idag pågår nu ett arbete med att planera och bygga infrastruktur. Ledens sträckning genom kommunen kan ses i figuren. Sträckningen kommer dock att förändras kontinuerligt när nya gång- och cykelvägar blir utbyggda.

Vår omvärld – Goda grannar

Kungsbacka kommun gränsar till fyra kommuner, Göteborg och Mölndal i norr, Mark i öster och Varberg i söder.

Kungsbacka och Göteborg är väl sammankopplade med gång- och cykelvägen på Särö banvall som av Göteborg i deras Cykelprogram – för en nära storstad (Göteborgs stad, 2015) är utpekad som ett pendlingsstråk.

Mot Mölndal finns det i dagsläget ingen koppling men i Mölndals cykelhandlingsplan 2011–2015 (Mölndals stad, 2011) föreslås två nya kopplingar från Lindome längs Spårhagavägen till Kullavik och från Lindome längs Göteborgsvägen till Anneberg. Denna sträcka är också identifierad av Trafikverket i ÅVSen för cykel på nationellt vägnät.



Figur 8 – Väghållarskap för gång- och cykelvägarna i kommunen. Röd: Kommunen är väghållare, Orange: Trafikverket är väghållare, Blå: Vägföreningar eller samfälligheter är väghållare.



Figur 9 – Cykelleder i Kungsbacka: Kattegattleden (röd), Cykelspåret (grön) och Sverigeleden (blå).



I söder finns det en koppling mellan Kungsbacka och Varberg över bron vid Löftaån. Det finns dock idag inga kopplingar till denna på någon sida av gränsen utom till det enskilda vägnätet. Varbergs kommun skriver i sin Cykelplan 2016–2020 (Varbergs kommun, 2016) att det är viktigt att knyta ihop kommunens tätorter. Trafikverket har i ÅVSen för cykling längs det nationella vägnätet (Trafikverket region Väst, 2015) identifierat sträckan Strävalla (Varbergs kommun) och Frillesås (Kungsbacka kommun).

Mot Marks kommun finns det idag inga kopplingar och enligt Trafiksäkerhetsplan för gång-, cykel- och mopedvägar i Marks kommun (Mark kommun, 2000, reviderad 2005 och 2009) finns heller inga framtida planer på att utveckla gång- och cykelinfrastrukturen i gränsområdet.

Cykelparkering

I Kungsbacka centrum finns det idag cirka 700 cykelparkeringar på allmän plats där de flesta är i anslutning till Resecentrum. Till dessa tillkommer parkering på kvartersmark som exempelvis vid skolor och arbetsplatser.

Våren 2016 gjordes en beläggningsstudie för cykelparkeringarna i Kungsbacka centrum. Av denna kunde man utläsa att antalet parkeringsplatser tillgodoser behovet i staden utom vid Resecentrum där det särskilt på den östra sidan finns en större efterfrågan än vad det finns platser. I Innerstaden fanns det ledig kapacitet i de cykelställ som finns men många parkerar ändå sin cykel på trottoarer (I studien räknades endast cyklar som stod i direkt anslutning till cykelparkeringarna). En orsak till detta är att det i många fall saknas parkeringsmöjligheter i direkt anslutning till målpunkter och att det inte på alla ställen finns möjlighet att låsa fast sin cykel.

Under 2016 genomfördes en beläggningsstudie av cykelparkeringsanläggningar vid tågstationerna och de större hållplatserna i kommunen. Den visade på god kapacitet på alla anläggningar utom vid Resecentrum och vid Annebergs station. På båda dessa ställen har dock nya platser tillkommit efter studien och beläggning kommer att följas upp under 2017.

Drift och underhåll

De senaste åren har kommunen jobbat hårt med att höja standarden på driften och underhållet av gång- och cykelnätet. Reinvestering i beläggning av gång- och cykelvägar har ökat och inför vintern 2016/2017 identifierades ett prioriterat gång- och cykelnät där insatstiden varit 3,5 timme istället för de normala 6 timmar. Sopningen av vägarna vid vinterns slut har också prioriterats.

Mobility management

I Kungsbacka kommun arbetar vi dagligen med mobility management. En del i detta arbete är att informera kommuninvånarna om vilka möjligheter det finns att resa på ett hållbart sätt. Det finns en webbsida om cykling på kommunens hemsida kungsbacka.se som ska fungera som en guide i kommunens arbete med cykling. Det finns en cykelkarta för Kungsbacka stad som uppdateras i stort sett årligen. Efterfrågan på kartan

har varit väldigt stor så nu finns det även en webbaserad karta för hela kommunen så att man kan skriva ut sin egen karta över det område man cyklar själv. Kommunen är också med i Göteborgsregionens samarbete över den webbaserade cykelreseplaneraren, se **figur 10**. Med den kan man enkelt beräkna sin rutt, ungefärlig restid och kaloriåtgång för cykelfärden. Man kan även lätt se närmsta cykelparkering och var det finns serviceställen.



Figur 10 – Bildexempel på hur Cykelreseplaneraren ser ut (kartsnitt över Kungsbacka) (Trafiken.nu, 2017-03-28)

Nätverk för mobility management

Kungsbacka kommun deltar i nätverket Hållbart Resande Väst, som är ett samarbete mellan Region Halland och Västra Götaland. Hållbart Resande Väst erbjuder koncept och projekt för kommuner som kan genomföras lokalt, de initierar även utbildningar och sprider goda exempel på mobility management-arbete. Kommunen har drivit flera projekt som Hållbart Resande Väst har tagit fram, exempelvis På Egna Ben, en utmaning för mellanstadieklasse som går ut på att samla poäng när man går, cyklar eller åker kollektivt; Vintercyklisten, ett projekt för att visa på att cykel är ett bekvämt och effektivt transportmedel även på vinterhalvåret samt Cykelvänlig arbetsplats, som går ut på att uppmuntra arbetsplatser som gör det lätt för sina anställda att välja cykel som transportmedel.

Sedan 2011 har cykelnätverket "Tyck om Cykel" funnits vars syfte är att samla Kungsbacka cyklister så att kommunen kan få feedback på vad som görs bra och dåligt. Målet är att ha regelbundna träffar med gruppen där olika aspekter av cykling kan diskuteras. Gruppen har även använts som referensgrupp i olika projekt. Ett exempel på det är en workshop som genomfördes våren 2016 under arbetet med denna plan.



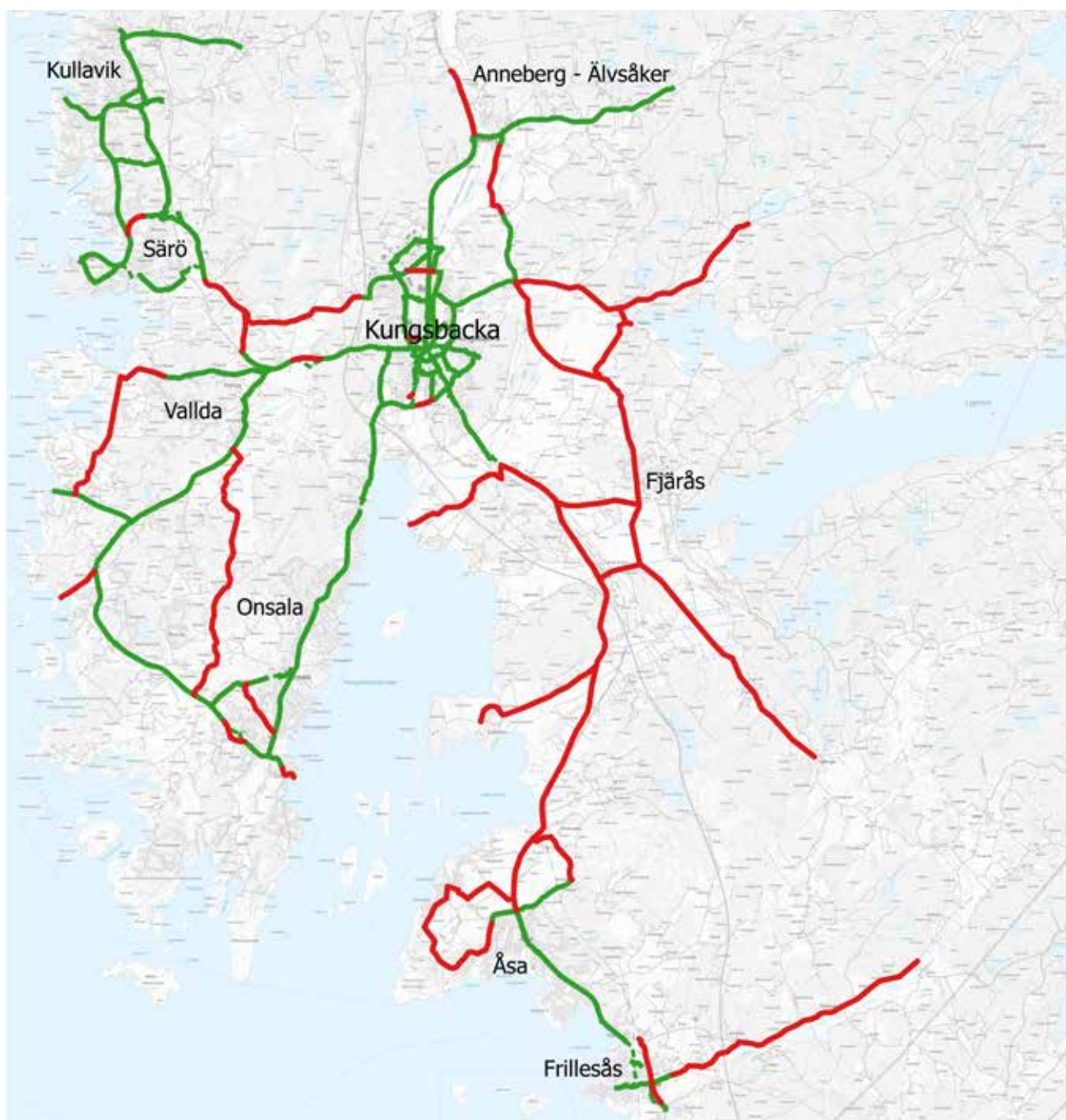
Riktlinjer för ett attraktivt gång- och cykelnät

Efterfrågan på gång- och cykelinfrastruktur är mycket stor i hela kommunen. Där det saknas infrastruktur önskas gång- och cykelvägar främst av trafiksäkerhetsskäl. Där infrastruktur finns trycker man på att det är otryggt och osäkert att blanda fotgängare och cyklister men också att framkomligheten måste förbättras.

För att skapa ett attraktivt gång- och cykelnät krävs det att gång- och cykelvägarna håller en hög och kontinuerlig standard. Nätet ska vara sammanhängande och det ska vara lätt att orientera sig. Vägarna ska vara utformade för högsta möjliga

säkerhet, framkomlighet och komfort. Detaljutformningen är extra viktig för gång- och cykeltrafikanterna. Kantstenar, stolpar och vegetation som står för nära vägen, onödiga omvägar och hinder begränsar framkomligheten och leder till irritation hos trafikanterna samtidigt som det ökar risken för olyckor.

Gång- och cykelvägar till och från skolor ska prioriteras så att barnen kan ta sig till och från skolan på ett trafiksäkert sätt. När nya bostads- och verksamhetsområden planeras är det viktigt att först tänka på hur de som kommer utan bil enkelt kan ta sig till och runt i området på ett smidigt och säkert sätt. Detta för att skapa en miljö där bilen inte blir ett måste.



Figur 11 – Målbild för huvudnätet. Gröna sträckor är utbyggda, gula sträckor är under byggnation och röda sträckor saknas. Kattegattleden är redovisad med svart punktsträckt linje.



Gång- och cykelnätet i kommunens tätorter är på flera ställen väl utbyggt vilket betyder att vi parallellt med arbetet med utbyggnadsplanen kan arbeta för att höja attraktiviteten på det befintliga nätet.

Nätets uppdelning, huvudnät och lokalnät

Cykelnätet har delats upp i två kategorier; huvudnätet (det snabba) och lokalnätet (det tillgängliga). Kommundelstråken är en del av huvudstråket och är de infartsvägar som kopplar ihop våra olika kommunelar med Kungsbacka centrum.

Huvudnätet

Huvudnätet ska vara snabbt, säkert och med god framkomlighet. Komforten ska vara hög och vägarna ska vara utan onödiga hinder. Detta betyder att cyklisterna ska, där det är möjligt, separeras från fotgängare så att färre konflikter mellan de två transportslagen uppkommer. Korsningar med motorfordon ska minst vara fartdämpade till 40km/h eller vara planskilda. Driftmässigt prioriteras dessa stråk vid halkbekämpning och vid sopningen om våren.

Huvudnätet är det nät som förbinder alla kommunens tätorter och leder till viktiga målpunkter. I **figur 11** finns målbilden för huvudnätet. Gröna sträckor är utbyggda, gula sträckor är under byggnation och röda sträckor saknas.

Inom huvudnätet i Kungsbacka har några stråk lyfts fram som kopplar samman kommunens orter och Kungsbacka centrum, de så kallade kommunelstråken. Dessa är viktiga pendlingstråk för både de boende i Kungsbacka och för de som pendlar från kommunens övriga kommunelar och har därför hög prioritet. I **figur 12** finns målbilden för Kungsbacka.

Lokalnätet

Lokalnätet är det uppsamlande nätet som kompletterar huvudnätet i våra bostadsområden. Fokus ligger på trafiksäkerhet, trygghet och tillgänglighet och samspelet mellan fotgängare och cyklisterna är på detta nät extra viktigt.

Allmänna kvalitetskrav vid ny- eller ombyggnation

Följande krav på kvalitet på gång- och cykelnätet ställs vid ny- eller ombyggnation. Dessa baseras på rekommendationer från GCM-handboken (Sveriges Kommuner och Landsting, 2010).

- ▶ Trottoarer och gångvägar ska vara minst 1,75 m breda men önskvärd bredd är 2,0 m
- ▶ Separerad gång- och cykelväg ska ha en gångdel på minst 1,75 m och cykeldel på minst 2,25 m om den är dubbelriktad
- ▶ Gång- och cykelvägar i våra tätorter ska vara minst 3 m breda och där det är mycket trafik ska separering av transportslagen diskuteras
- ▶ Gång- och cykelvägar på landsbygden ska vara minst 2,5 m breda och där det är mycket trafik ska standarden höjas och bredden bör då vara minst 3,0 m

Skiljeremsa mellan vägbana och gång- och cykelvägen ska vara 2–3 meter bred. Vid trånga passager där separering med

skiljeremsa inte är möjligt och separering istället görs med en kantsten, ska bredden på gång- och cykelvägen utökas med 0,5 meter. Skisser på sektionerna kan ses på sidorna 20–23.

Hastighetsdämpning

Bilspärrar och andra hinder ska användas restriktivt och endast användas i syfte att sänka hastigheten på gång- och cykeltrafikanter och på så sätt höja säkerheten i exempelvis skymda korsningar. I de fall där man vill minska framkomligheten för motorfordon ska detta göras utan påverkan på gång- och cykeltrafiken.

Placering av gång- och cykelväg och passager

Att anlägga gång- och cykelvägar som byter sida av vägen betyder inte bara att man utsätter trafikanterna för en ökad risk för olycka, man sänker också standarden på vägnätet eftersom framkomligheten försämras. I planeringen av nya gång- och cykelvägar ska det därför alltid eftersträvas att den läggs på en sida av vägen och i de fall det inte går att bredda åt ett håll ska en flytt av vägbanan utredas. Där detta inte går är det viktigt att säkra upp passagen över vägen genom att reducera motorfordonens hastigheter.

Belysning

Det är från säkerhets- och trygghetssynpunkt viktigt att belysa gång- och cykelvägar. Vid nybyggnation är därför belysning standard i kommunen. Trafikverket har dock som riktlinje att endast belysa de sträckor som ingår i ett regional utpekat stamnät med ett stort antal förväntade cyklisterna. På övriga delar ska



Figur 12 – Huvudnätet (grönt) med kommunelstråken (mörkgrönt) i Kungsbacka. Punktstreckade linjer avser sträckor i blandtrafik.



enbart korsningspunkter belysas av trafiksäkerhetsskäl (Trafikverket, 2014a och Trafikverket, 2014b). Detta kan medföra att kommunen kan få stå för hela investeringskostnaden för belysningen när gång- och cykelvägar byggs ut i nationell- eller regionalplan.

Vägvisning

Cykelvägvisning är en av grunderna för att få ett attraktivt gång- och cykelnät. Skyltarna ger information till trafikanterna om vilken väg som är rekommenderad till en viss målpunkt, men skyltarna tjänar även som reklampelare för vägnätet.

I Kungsbacka kommun finns ett övergripande cykelvägvisningssystem vilket behöver underhållas och förbättras. Under förra planperioden infördes ett nytt vägvisningssystem i Kungsbacka stad. En plan för vägvisning i både Kungsbacka stad och i kommunen som helhet bör finnas. Skyltarna måste inspekteras årligen och underhållas regelbundet. Vägvisningen behöver självklart även justeras och uppgraderas i samband med nya exploateringar eller när nya cykelstråk färdigställs.

Parkering för cykel

Attraktiv och säker parkering för cykel är viktig för att få fler att cykla. Nya anläggningar som byggs ska ha ett konsekvent utseende så det blir ett varumärke för kommunens cykelsatsning. På alla platser ska det vara möjligt att låsa fast sin cykel och där det är långtidsparkering ska anläggningen ha tak. Cykelparkeringar bör även vara anpassad för olika typer av cyklar exempelvis för lådcyklar och cykelkärror.

På flera platser i kommunen finns det kvarlämnade skrotcyklar som både försämrar framkomligheten och tillgängligheten samt ger ett skräpigt intryck. Att ha en rutin över hur man hanterar så kallade skrotcyklar är ett måste för att bibehålla cykelparkeringarnas standard.

Vid stora målpunkter bör även extra service finnas för cyklister. Denna service kan exempelvis vara en cykelpump, cykelkartor samt mindre reparationsverktyg.

En parkeringsstrategi för kommunen har under de senaste åren arbetats fram av tjänstemän på Teknik, Kommunledningskontoret och Plan & Bygg. Denna behandlar bil- och cykelparkering på offentlig plats men även parkeringstal vid bostäder och verksamheter. Förhoppningen är att strategin blir antagen av fullmäktige under 2017.

Drift och Underhåll

Drift och underhållsfrågor är särskilt viktiga när man pratar om säkerheten för gång- och cykeltrafikanter. Löv, sand, grus, snö och is på vägbanan eller dålig beläggning kan förorsaka olyckor, och som kan läsas i avsnittet om Trafiksäkerhet (kapitel 5.5) så ligger dessa faktorer bakom flertalet av de olyckor där framförallt fotgängare är inblandade i. Dåligt underhållna gång- och cykelvägar kan också leda till att cyklister väljer att cykla i blandtrafik. Huvudnätet ska därför inspekteras årligen för att identifiera och åtgärda brister.

Då fotgängare och cyklister inte bara färdas på gång- och cykelvägar, utan även i blandtrafik i exempelvis våra villaområden, är det viktigt att hålla en hög standard på driften och underhållet även här.

Kungsbacka kommun har skötselansvar för merparten av gång- och cykelvägarna i kommunen, även för flera av dem som ligger utmed det statliga vägnätet. Separata avtal som reglerar detta skrivs mellan Trafikverket och kommunen för varje nytt gång- och cykelvägsprojekt.

Sopning av gång- och cykelvägarna vid vinterns slut är en viktig faktor för att höja standarden på gång- och cykelnätet. Kantig flis kan inte bara medföra punkteringar för cyklister och mopedister utan även medföra halka vid blidväder. Det är därför viktigt att jobba med att få upp gruset så snart risk för snö och is är borta eller använda halkbekämpningsmetoder som inte innebär spridning av grus, sand eller flis, som exempelvis saltning.

I samband med arbeten i gata och väg tas det ofta mycket stor hänsyn till motorfordonstrafiken. Detsamma måste även gälla gång- och cykelvägar då en dåligt markerad grop eller belägg-





ningskant kan få förödande konsekvenser för en cyklist eller en inlinesåkare.

Låncyklar

Under de senaste åren har Stockholm, Göteborg och flera andra stora europeiska städer utvecklat ett system med låncyklar. Det finns olika syften till att städer etablerar låncykelsystem och de två vanligaste är antingen för att det är en profilfråga eller för att ge förutsättningarna för ett hållbart resande. Dessa system fungerar oftast som ett komplement till kollektivtrafiken och stationerna är placerade vid hållplatser och vid andra stora målpunkter.

Under 2014–2015 utreddes potentialen för ett låncykelsystem i Kungälv stad, med syfte att systemet skulle bidra till ett hållbart resande och vara ett komplement till kollektivtrafiken. Kungälv bedömdes dock vara för litet för att nå en tillräcklig nytta av ett låncykelsystem, i förhållande till de kostnader systemet skulle medföra. Staden har dock en lämplig struktur för att ha ett låncykelsystem i centrum, som skulle kunna byggas ut i etapper. En av slutsatserna i utredningen var att det inte var aktuellt att kommunen skulle upphandla ett eget låncykelsystem. Däremot ansågs det att kommunen bör verka för ett regionalt samarbete, där riktlinjer och en samsyn tas fram. Vidare visade utredningen att kommunen bör ställa sig positivt till att lokala aktörer kommer med initiativ om ett egenfinansierat system där aktören själva kommer att driva projektet.

Mobility Management

För att öka andelen gång- och cykelresor gäller det att, förutom att förbättra infrastruktur, också informera om och visa hur man på ett lätt sätt tar sig från en punkt till en annan till fots eller med cykel. Typen av projekt som anammar detta kallas för mobility management och syftet med dessa är att påverka resan innan den har börjat. En mobility management-plan ska tas fram för att skapa en helhet och få kontinuitet i arbetet med att öka gång- och cykelresor.

Vad är mobility management?

Mobility management är ett koncept för att främja hållbara transporter och påverka bilanvändningen genom att förändra resenärers attityder och beteenden. (Trafikverket, 2013)

Målgrupper för mobility management-arbetet

För att göra arbetet med mobility management effektivt gäller det att fokusera på grupper där projekten gör mest nytta. Dessa kan exempelvis vara:

- Barn, ungdomar och föräldrar som skjutsar
- Sommarcyklister – vinterbilister
- Nyinflyttade i nybyggda bostadsområden
- Boende i områden med ny gång- och cykelinfrastruktur
- Personer och arbetsplatser vars framkomlighet till och från jobb påverkas av större infrastrukturprojekt eller byggprojekt
- Arbetsgivare som vill bli en attraktivare arbetsplats och samtidigt få friskare personal



Barn, ungdomar och föräldrar som skjutsar

Idag går och cyklar färre barn till skolan. Andelen har minskat från 94 procent 1981 till 47 procent 2009 och detta är ett nationellt problem (Licht, 2017). Barnen blir istället skjutsade till och från skolan av sina föräldrar vilket ger upphov till en svårhanterad trafiksituation kring många av kommunens skolor vid hämta och lämna tider. Vardagsrörelsen och andra vanor som fås i ung ålder sätter präg på hur en person beter sig resten av livet, därmed är även detta ett problem ur folkhälsosynpunkt. Cyklar man som barn är det större sannolikhet att även göra det som vuxen.

För att komma åt detta problem kan kampanjer riktade till skolbarn, skolpersonal eller föräldrar vara effektiva. Placeringen av skolor är också viktigt och är avgörande för att skapa bra förutsättningar för att ta sig till skolan till fots eller cykel på ett säkert sätt.

Sommarcyklister – vinterbilister

Många cyklar under sommarhalvåret men slutar när vädret blir sämre under hösten och väljer då ett annat transportmedel, exempelvis bil. I Kungsbacka kommun har vi barmark större delen av året och med en god vinterväghållning finns det bra

förutsättningar för cykling även under vinterhalvåret. Kampanjer som riktar sig mot personer som cyklar på sommarhalvåret men inte på vintern kan bli effektiva eftersom denna grupp har en lägre tröskel för att förändra sitt beteende vintertid.

Nyinflyttade i nybyggda bostadsområden

Som tidigare nämnts i kapitlet om attraktivt gång- och cykelnät, ska nya bostads- och verksamhetsområden planeras och byggas ut så att det är lätt att ta sig fram inom området till fots och med cykel. Generellt kan man säga att det är svårt att ändra på redan invanda mönster, därför är det lättare att få personer att ändra vanor när de flyttar till ett nytt område än att försöka påverka personer som bott länge på samma ställe. Kampanjer bör därför ske direkt i samband med inflyttning. Det kan vara svårt att ersätta alla bilresor med cykel, men för vissa familjer skulle en cykel kunna ersätta hushållets andra bil.

Boende i områden med ny gång- och cykelinfrastruktur

När det byggs ny infrastruktur för gång- och cykel är det bra att gå ut med kampanjer i samband med att dessa öppnas för bruk. Detta för att uppmärksamma att det finns en ny möjlighet att transporteras på, för att på så sätt öka användandet av den nya infrastrukturen. En kampanj skulle kunna vara att låna ut cyklar till personer som bor i närheten av en nybyggd hållplats, men som normalt tar bilen till hållplatsen eller som tar bilen hela vägen till arbetsplatsen. Det kan vara olika typer av cyklar beroende på behov exempelvis el-cyklar för den som har en längre resa eller stora höjdskillnader eller en vikcykel som är enkel att ta med sig på kollektivtrafiken. Detta skulle då kunna minska trycket på bilpendelparkering vid hållplatser och stationer samt bilparkeringsplatser vid målpunkter i kommunen.

Personer och arbetsplatser vars framkomlighet till och från jobb påverkas av infrastrukturprojekt eller byggprojekt

Vid stora infrastruktur- eller byggprojekt är det extra viktigt att prioritera framkomligheten för oskyddade trafikanter. Att arbeta med mobility management i byggskedet är ett sätt att främja de hållbara resorna under byggtiden och även efteråt, då den positiva effekten kan bli bestående. Det är en del av störningshanterings- och säkerhetsarbetet för byggplatsen. Detta kan göras genom fysiska åtgärder som information och kommunikation med berörda boenden och arbetsplatser. Detta kan även vara ett tillfälle att bedriva kampanjer som riktar sig mot de som påverkas mest av byggarbetet exempelvis genom att låna ut cyklar.

Arbetsgivare som vill bli en attraktivare arbetsplats och samtidigt få friskare personal

Många av de resor som sker i staden är mindre än 5 km, vilket är en rimlig sträcka att cykla. Om fler hade cyklat till och från jobbet hade detta bidragit till minskade bilköer i högtrafik och mindre koldioxidutsläpp. För arbetsplatser finns det även fördelar att jobba för ett ökat cyklande bland de anställda. Cyklande medarbetare är generellt friskare, och det minskar också trycket på parkeringsytorna vid arbetsplatsen. Det ger också en stärkt image som visar att arbetsplatsen mår om sin personal och miljön.



Uppföljning och utvärdering

För att bli framgångsrik i arbetet med att öka andelen resor med gång och cykel krävs det uppföljning och utvärdering. En metod för detta är att sammanställa ett gång- och cykelbokslut. I bokslutet samlar man kunskap om utvecklingen och ger förutsättningar för värdefulla reflektioner till det fortsatta arbetet. Ett bokslut bör tas fram i samband med varje ny gång- och cykelplan. Ett enklare bokslut som ger riktning och ambitionsnivå för kommunens arbete med gång- och cykeltrafiken kan fungera som ett bra informationsunderlag till kommuninvånare, tjänstemän och politiker. Detta ska tas fram årligen.

Det som bör finnas med i ett gång- och cykelbokslut är i stort sett det som är redovisat under avsnittet Nulägesbeskrivning men med några tillägg:

- Kommuninvånarnas resvanor
- Medborgarundersökningar
- Gång- och cykeltrafikens utveckling
- Olycksstatistik
- Genomförda åtgärder
- Satsningar (i det enklare bokslutet)

Kommunen kan med fördel även delta i Cykelfrämjandets Kommunvelometer för att få en relevant jämförelse med övriga kommuner i landet.



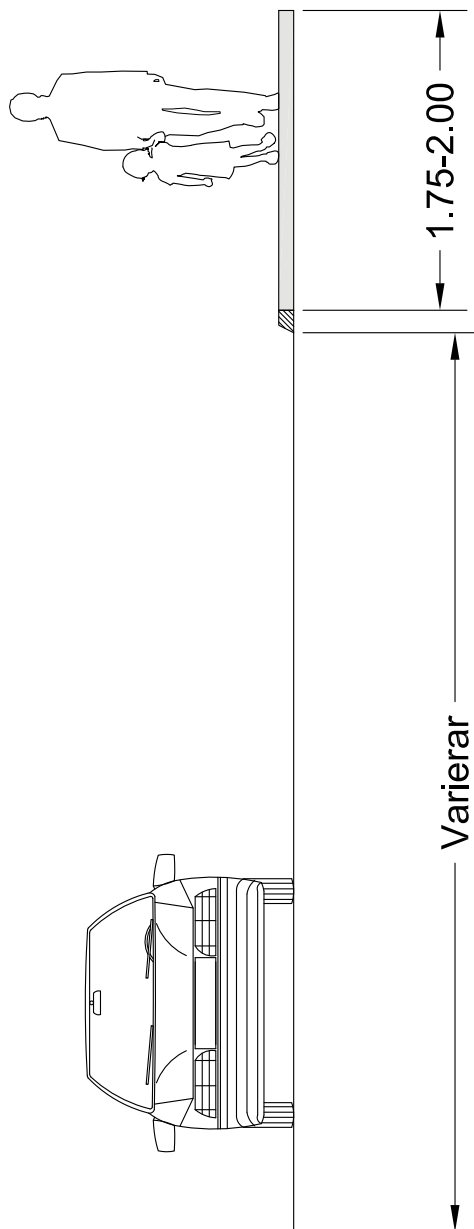
Referenser

- Cykelfrämjandet, 2011. *Cykelfrämjandets Kommunvelometer 2011*
- Cykelfrämjandet, 2014. *Cykelfrämjandets Kommunvelometer 2014*
- Cykelfrämjandet, 2015. *Cykelfrämjandets Kommunvelometer 2015*
- Göteborgs stad, 2015. *Cykelprogram – för en nära storstad*
- Kungsbacka kommun, 2006. *Kungsbacka översiktsplan 2006 (ÖP06)*
- Kungsbacka kommun, 2009. *Fördjupad översiktsplan för Kungsbacka stad*
- Kungsbacka kommun, 2012. *Kungsbacka Resvaneundersökning*
- Kungsbacka kommun, 2013. *Fördjupning av översiktsplanen för Åsa (ÖP039)*
- Kågeson, P., 2007. *Modell för regional inventering och planering av cykelvägar (Vägverket Publikation 2007:13)*
- Licht, P. d. F., 2017
- Mark kommun, 2000, reviderad 2005 och 2009. *Trafiksäkerhetsplan för gång- cykel- och mopedvägar i Marks kommun*
- Mölnads stad, 2011. *Cykelhandlingsplan 2011–2015 – Mål och åtgärder*
- Näringsdepartementet, 2017, *En nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling – som bidrar till ett hållbart samhälle med hög livskvalitet i hela landet (N2017:19)*
- Region Halland, 2015. *Regional cykelplan för Halland*
- SFS 2010:900, *Plan- och bygglag PBL*
- SFS 1998:1276, *Trafikförordning TfF*
- STRADA, *Uttag: 2016–11–17*
- Svensk Cykling, 2016. *Cykeltrendrapport 2016*
- Sveriges Kommuner och Landsting, 2010. *GCM-handboken, Utformning, drift och underhåll med gång- cykel- och mopedtrafik i fokus*
- Trafiken.nu, 2017-03-28. *Cykelreseplaneraren*
- Trafikverket region Väst, 2015. *Åtgärdsvalstudie för cykel nationellt vägnät (TRV 2014/74892)*
- Trafikverket, 2013. *Mobility management i byggskedet – En vägledning till vad, varför och hur.*
- Trafikverket, 2014a. *Belysning (TDOK 2014:0286)*
- Trafikverket, 2014b. *Säker cykling (TRV 2014:03)*
- Varbergs kommun, 2016. *Cykelplan 2016–2020*



Bilaga 1: Sektionsskisser

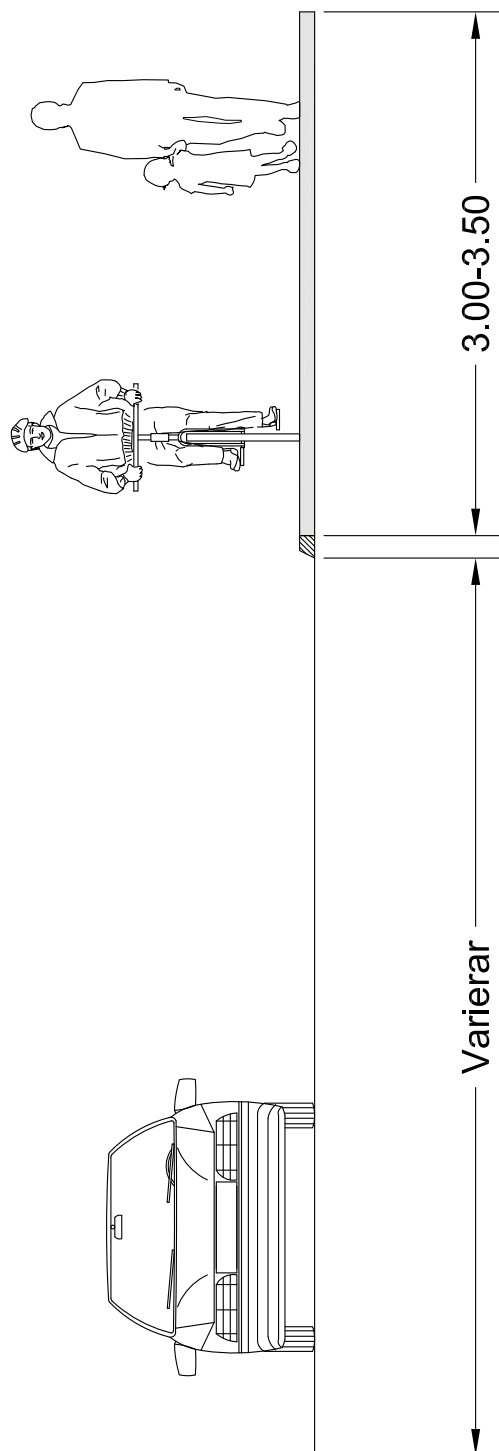
Trottoar





Bilaga 1: Sektionsskisser

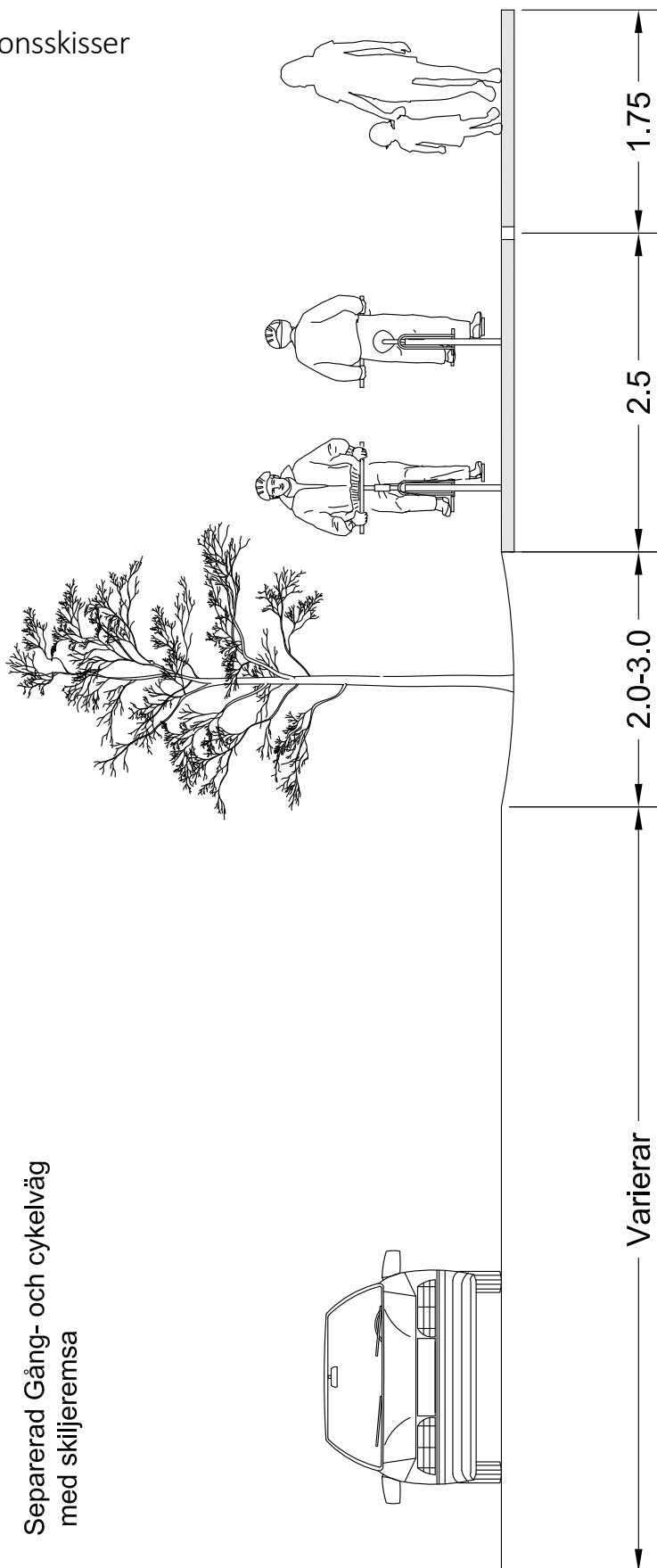
Kombinerad Gång- och cykelväg
med kantsten





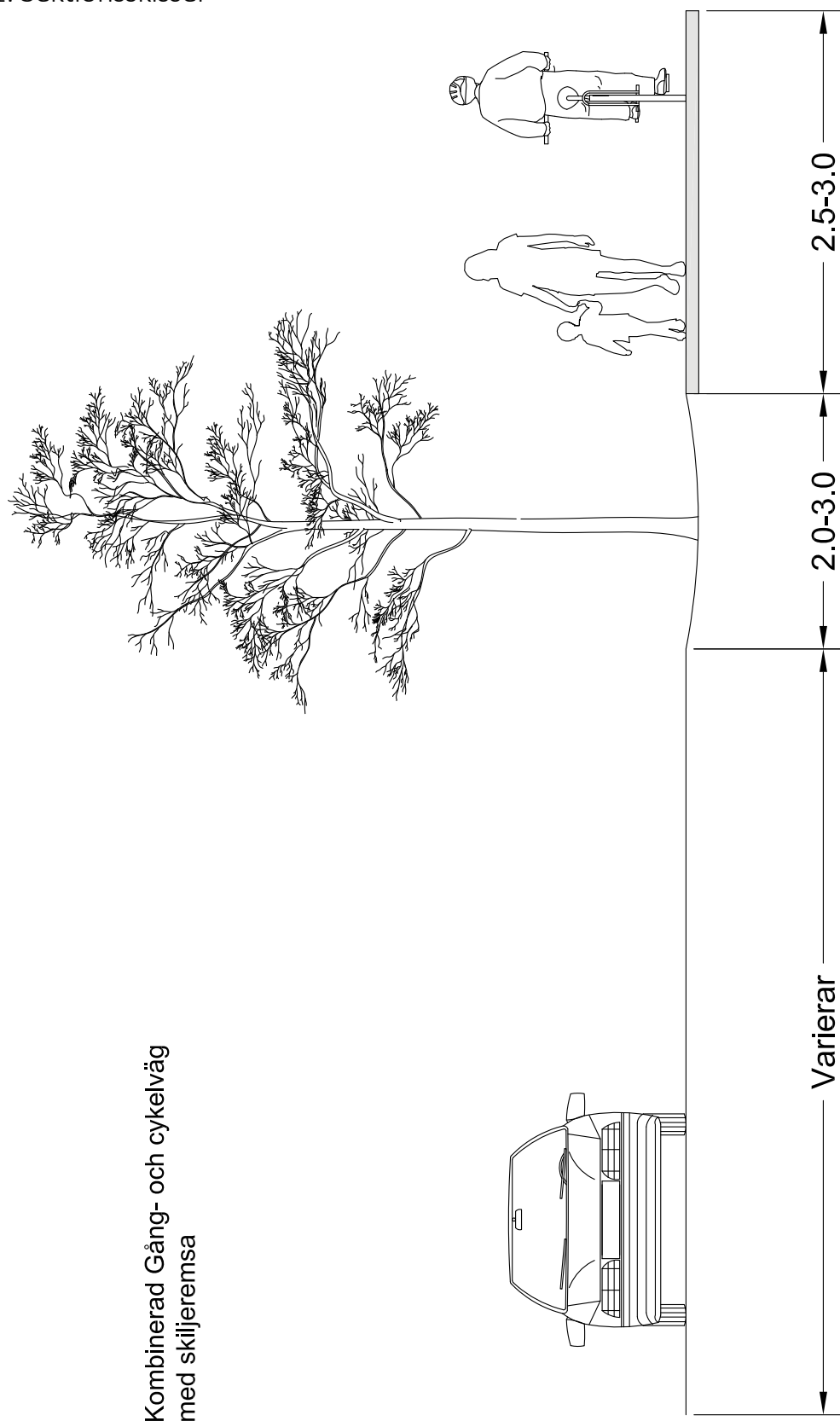
Bilaga 1: Sektionsskisser

Separerad Gång- och cykelväg
med skiljeremsa





Bilaga 1: Sektionsskisser



Kombinerad Gång- och cykelväg
med skiljeremsa



Att ta sig fram till fots eller med cykel ska vara det naturliga förstahandsvalet av färdmedel för resor inom kommunens tätorter.

För de som vill ta sig mellan kommunens tätorter till fots eller med cykel ska en attraktiv cykelväg finnas med hög framkomlighet och säkerhet.

Det är Kungsbacka kommuns målbild för gång- och cykeltrafiken.



Kungsbacka