

Gång-, cykel- och trafiksäkerhetsprogram

Antagen av Kommunfullmäktige 2020-09-28

Dokumentinformation

Fastställt av:	Kommunfullmäktige
Fastställt, datum:	2020-09-28
Dokumentsansvarig:	Plan-Trafik, Samhällsbyggnad
Framtaget av:	Denis Tomazic, Trafikplanerare Hållbara resor Martin Björklund, Trafikplanerare

Innehållsförteckning

INLEDNING	4
1 Programmets syfte.....	4
2 Programmets ursprung och uppdrag	4
3 Aktuella styrdokument och mål som programmet bygger på.....	5
INSATSOMRÅDEN.....	13
1 Ett tryggt och säkert gång- och cykelvägnät	13
2 Ett sammanhängande gång- och cykelvägnät	17
3 Hög standard på gång- och cykelvägar året runt	19
4 God service och hänsyn till trafikanterns olika behov under resan	21
5 En stark cykelkultur – Öka andelen hållbara resor i kommunen..	23
GENOMFÖRANDE OCH UPPFÖLJNING	29

INLEDNING

Gång-, cykel- och trafiksäkerhetsprogrammet för Lidköpings kommun har tagits fram som en del i arbetet med att öka andelen hållbara resor i kommunen. Programmet har sin utgångspunkt i övergripande styrdokument för kommunen som Miljöplanen, Översiktsplanen och Program för social hållbarhet. Gång och cykel ska vara det naturliga valet för transporter under 7 km i Lidköpings kommun. Cyklister och fotgängare ska ha en god framkomlighet och det ska vara tryggt och säkert för alla att transportera sig på det kommunala vägnätet. Detta program beskriver de viljeinriktningar och åtgärder som identifierats för att öka andelen hållbara transporter till fots och med cykel samt för att öka trafiksäkerheten. En bred samsyn kommer framöver krävas för att arbetet med dessa frågor skall kunna bedrivas på ett effektivt sätt. Programmet ska verka som en gemensam grund för hela Lidköpings kommun i det framtida arbetet med gång, cykel och trafiksäkerhet.

1 Programmets syfte

Lidköping är en välkomnande och hållbar kommun som ska ligga i framkant inom hållbar utveckling och i miljö- och klimatfrågor. Genom detta program konkretiseras och listas åtgärder som bedöms vara nödvändiga för att nå kommunens framtida mål för samhällsutvecklingen och skapa en hållbar och säker trafiksituation över tid, med särskilt fokus på gång, cykel och trafiksäkerhet. Programmet ska bidra till att uppnå kommunens miljömål och att förbättra folkhälsan.

Programmets syfte är att:

- Skapa ett konkret och tydligt ramverk kring det framtida arbetet med gång-, cykel- och trafiksäkerhetsfrågor i kommunen.
- Skapa en bred och väl förankrad samsyn inom kommunen kring behovet och prioriteringar av framtida åtgärder samt beakta dessa i strategisk plan och budget.

2 Programmets ursprung och uppdrag

Det har saknats en struktur och långsiktig planering av olika typer av åtgärder för att förbättra möjligheter att gå och cykla samt trafiksäkerheten i Lidköpings kommun. Genom detta program skapas ett ramverk hur sådana åtgärder ska prioriteras. Programmet syftar till att ta ett helhetsgrepp på frågan om framtidens trafikmiljö för oskyddade trafikanter.

Som en del av kommunens långsiktiga arbete med hållbarhetsfrågor och miljö har ett flertal styrdokument tagits fram där miljöarbetet och de framtida miljömålen för kommunen konkretiserats. Exempel är Miljöplanen som ersatt den tidigare Plan för energi och klimat¹. I Lidköpings kommuns

¹ Antagen av kommunfullmäktige 2017-06-19 och 2013-06-17.

översiktsplan² beskrivs kommunens långsiktiga vision och målsättningar för hur ex. bebyggelse och infrastruktur ska utvecklas över tid och i takt med att befolkningen ökar. I nuläget finns emellertid inga styrdokument som konkret behandlar frågan om hållbara resor samt hur kommunen skall arbeta med gång- cykel- och trafiksäkerhetsfrågor för att nå målet att växa till 45 000 invånare till år 2030. För att staden ska ha kapacitet att på ett hållbart sätt hantera den ökande befolkningens transportbehov behövs en tydlig och väl sammanhållen riktning i arbetet med trafiksystemet samt tydliga prioriteringar avseende gång- cykel och kollektivtrafikresor i kommunen.

Detta program skall visa den framtida riktningen för arbetet med gång-, cykel och trafiksäkerhet. Nyttan med programmet är flera. En samhällsekonomisk nytta uppstår genom att fler uppmuntras till att gå eller cykla istället för att ta bilen. Genom att fler går och cyklar uppnås en bättre folkhälsa och miljö samt en trivsammare stadsmiljö. Genom att arbetet med dessa frågor förankras på ett brett sätt i kommunen ökar dessutom möjligheterna för effektiviseringar gällande arbetssätt och prioriteringar på området.

I och med detta program så utförs också det uppdrag som Samhällsbyggnadsförvaltningen fick av KF och SBN 2012³ att ta fram ett cykelprogram.

3 Aktuella styrdokument och mål som programmet bygger på

3.1 Översiktsplan

Kommunens gällande översiktsplan som antogs av kommunfullmäktige i oktober 2018 beskriver hur den fysiska miljön skall utvecklas, användas och bevaras framöver och omfattar hela kommunen. Planen har ett brett perspektiv från stadsnivån till kommunal och regional nivå. Tre målbilder finns formulerade.

- Erkänt god livskvalitet, hälsosam miljö och bra service för alla gör att fler flyttar till Lidköpings kommun och vi är minst 45 000 lidköpingsbor.
- Lidköpings kommun är en mötesplats som har fördubblat antal besökare.
- Det ska finnas jobb inom räckhåll för alla som vill bo i Lidköpings kommun och kommunikationer så man kan ta sig till och från utbildning och arbete.

² Antagen av kommunfullmäktige 2018-10-29.

³ SBN 120911 § 133 / KF 121119 §163

Översiktsplanen är vägledande för allt kommunalt arbete som rör fysisk planering och utveckling i kommunen och är som sådan en viktig utgångspunkt även för detta program. Särskilt i hänseende av planering kring transporter och förflyttningar i nya bostadsområden eller större infrastrukturförändringar. Frågor om gång- cykel- och trafiksäkerhetsfrågor skall exempelvis ingå som en naturlig del när nya bostadsområden planeras. I ett tidigt skede bör man planera för alternativen till resor med egen bil och för hållbara och trafiksäkra transporter både till fots och med cykel.

3.2 Miljöplan 2017

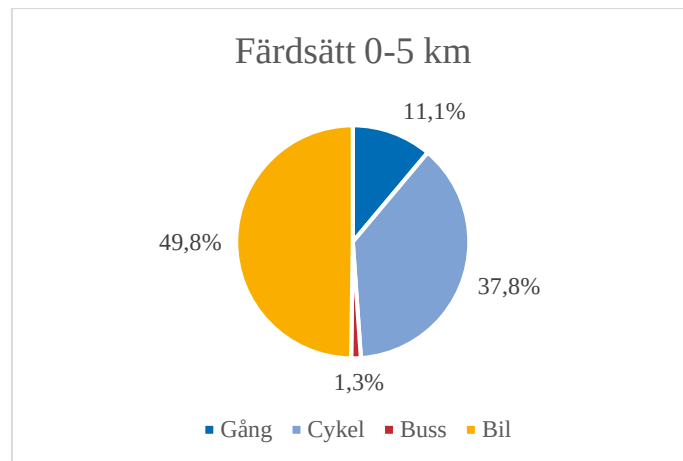
Gång-, cykel och trafiksäkerhetsprogrammet bygger vidare på de målsättningar för hållbara transporter som fastslagits i Miljöplanen. Lidköping ska vara en stad som erbjuder god livskvalitet, en hälsosam miljö och bra service. Till 2030 är målet att staden ska växa till 45000 invånare från dagens ca 40000. Lidköpings kommun ska vara en mötesplats som har ett fördubblat antal besökare till kommunen och jobb ska finnas inom räckhåll för alla som vill bo i Lidköpings kommun. Det ska finnas bra kommunikationer så man kan ta sig till och från utbildningsorter och arbetsplatser.

Följande viljeinriktningar har identifierats:

- Satsa på att öka andelen gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafikåkande.
- Främja gemensamhetslösningar som minskar behovet av egen bil
- Planera nya bostadsområden så att det finns alternativ till resor med egen bil.
- Förbättra och prioritera möjligheten att färdas till fots, med cykel och kollektivtrafik.
- Möjliggöra att färdas på ett trafiksäkert, tryggt och miljömässigt bra sätt.

Ett mål i Miljöplanen är att andelen gång-, cykel- och kollektivtrafikresor under tio km ska öka med minst 30 procent till 2020 jämfört med 2014⁴. I strategisk plan och budget finns det bland annat en politisk prioritering att underlätta för medborgare att göra miljömässigt hållbara val. Som indikator används andelen hållbara resor (gång, cykel och kollektivtrafik) under fem km med målvärdet 55 procent 2023. Senaste resvaneundersökningen från 2014 visar att 37 procent går, cyklar eller åker kollektivt vid resor under tio kilometer. För resor under fem km är andelen 50 procent, Figur 1.

⁴ Miljöplan, 2017



Figur 1: Medborgarnas färd sätt för resor under fem km, enligt resvaneundersökning 2014.

En undersökning bland kommunanställda 2016⁵ visar att 18 procent av de som reser med bil fem dagar i veckan har kortare än fem kilometer till arbetet.

3.3 Lidköpings framtida stadskärna – Scenarioundersökning 2013

2013 distribuerades en enkät till 2 500 personer i åldern 18-75 år i Lidköping⁶. Enkäten presenterade tre olika framtidsbilder för trafikens utformning i Lidköpings stadskärna som medborgarna fick möjlighet att tycka till om.

Resultatet som är baserat på 1 440 svar visar att majoriteten av Lidköpings invånare var för en utformning av stadskärnan som är mer restriktiv vad gäller biltrafik och bilparkering än vad som är fallet idag. En fjärdedel föredrog att utrymmet för biltrafik och bilparkering utökas. Nästan 30 procent av de svarande stödjer mer långtgående förändringar där fotgängare, cyklister och busstrafik prioriteras högt och där genomfartstrafik med bil inte längre blir möjligt i stadskärnan. Nästan hälften av de tillfrågade förespråkade åtgärder där lägre hastighetsgränser och utrymme för biltrafik används för att ge mer utrymme och ökad prioritet för fotgängare, cyklister och bussar. Scenarioundersökningen visar att det finns ett stöd för en innerstadsmiljö som i högre utsträckning än idag utformas med fokus på gång, cykel och kollektivtrafik.

3.4 Barnkonventionen och jämlikhetsperspektivet

I juni 2018 röstade en majoritet i riksdagen för att göra FN:s konvention om barnets rättigheter till svensk lag. Barnets rättigheter ska beaktas vid

⁵ CERO undersökning, 2016

⁶ VTI rapport 4-2013

avvägningar och bedömningar som görs i beslutsprocesser i ärenden som rör barn⁷.

Programmet bedöms ha en positiv påverkan på barns möjligheter att transportera sig själva till och från olika målpunkter på ett säkert sätt och med en högre känsla av trygghet i vardagen. Ur ett barnperspektiv är det positivt med ett cykel- och gångvägnät som är mer gent och där andelen osäkra passager eller cykling i blandtrafik exempelvis minskas. Genom åtgärder som syftar till att öka framkomligheten på våra vägar kan programmet samtidigt få positiva effekter på andelen hållbara resor bland alla grupper i samhället. När fler upplever att cykel- och gångvägnätet är säkrare och tryggare kan fler uppmuntras att resa hållbart i vardagen. Detta bedöms vara positivt särskilt ur jämlikhetsperspektivet då alla individer oavsett kön, eller eventuella funktionsnedsättningar känner att vägnätet är tillgängligt.

En viktig del i programmet är insatser som syftar till att öka andelen hållbara resor till fots, med cykel och kollektivtrafik. Även bland barn. Barn är ofta en stark påverkanskälla på omgivningen som föräldrar, anhöriga och syskon. Genom olika projekt och aktiviteter i skolorna kan barn lära sig goda resvanor tidigt i livet samtidigt som dom kan inspirera allmänheten och omgivningen. Programmet bedöms av dessa anledningar ha flera positiva effekter ur barn- och jämlikhetsperspektivet.

3.5 Nollvisionen

Allt trafiksäkerhetsarbete i Sverige utgår från Nollvisionen, målet att ingen ska dödas eller skadas allvarlig i trafiken. Det innebär inte i första hand att totala antalet olyckor ska minska, utan fokus ligger på att allvarlighetsgraden minskar. I dagsläget tillämpar Lidköpings kommun 30/40/60 km/h som hastighetsbegränsning vilket innebär att några genomfartsvägar har 60 km/h medan merparten av kommunens gator är begränsade till 40 km/h eller lägre. Vid dessa hastigheter är en stor majoritet av de allvarliga olyckorna kollisionsolyckor mellan oskyddade trafikanter och motorfordon, det tillkommer även singelolyckor för cykel/moped samt singelolyckor för fotgängare. Det är därför naturligt att det kommunala trafiksäkerhetsarbetet fokuserar på att förhindra allvarliga skador hos oskyddade trafikanter vilket innefattar både singelolyckor (fallolyckor) och kollisioner mellan oskyddade trafikanter och motorfordon.

Trafiksäkerhet går till viss del att kvantifiera och mäta, där kriterier kan sättas upp och antal och allvarlighetsgrad av olyckor kan mätas. Olyckor är

⁷ <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/barnkonventionens-vag-mot-svensk-lag/>
2019-05-14

slumpmässiga till naturen varför det dock krävs mycket data för att kunna dra slutsatser ifall antalet olyckor förändras över tid. Förutom olyckor finns det en stor psykologisk faktor som är den upplevda tryggheten. Tryggheten är subjektiv och har en inverkan på vilken väg och färdssätt människor tar. Om en plats av många upplevs som otrygg riskerar den att vara en barriär mot människors rörlighet och kan leda till minskad andel gång eller cykel. Därför bör även upplevda tryggheten beaktas i arbetet med att minska andelen bilkörning vid korta sträckor. Tryggheten i trafiken uppfattas olika för olika målgrupper där ålder, kön, och eventuella funktionsnedsättningar kan påverka.

Trygghet och trafiksäkerhet ska inte blandas ihop med upplevd trygghet och risk för att utsättas för brott såsom rån och överfall, men dessa ska också tas hänsyn till i planering av transportinfrastruktur.

3.6 Olycksstatistik 2008-2016

Transportstyrelsen förvaltar ett informationssystem, STRADA⁸, för att samla in data om trafikolyckor på hela vägtransportsystemet. Sjukvården rapporterar in olyckor där en person uppsökt sjukvård och Polisen rapporterar in ifall de varit på plats. Det kan därför finnas antingen en sjukvårdsrapport, en polisrapport eller bägge. Under 2017 genomförde Plan- och Trafikenheten vid Samhällsbyggnad en undersökning⁹ av alla olyckor inrapporterade från 2008¹⁰ i Lidköpings kommun. Olyckorna klassificeras som allvarliga, måttliga eller lindriga beroende på vad för personskador som uppstår. Utöver dessa räknas också dödsolyckor där person avlidit inom 30 dagar till följd av olyckan. Klassificeringen görs av sjukvården och är en bedömning, som utgår från ett poängsystem i varje enskilt fall. I de fall Polisen är de enda som rapporterat görs en schablonmässig bedömning. Skador som kan innebära en allvarlig olycka är fraktur på lårben eller bäcken och skador på inre organ som ger upphov till blödningar. Ett brutet revben eller nyckelben innebär enskilt en måttlig olycka, medan kombinationen av de bägge kan klassas som en allvarlig. Lindriga olyckor har aldrig allvarligare konsekvenser än fraktur på ett finger, stukningar, blåmärken.

I kommunens undersökning delas också trafikanter upp i två delar, skyddade (lastbil, buss, bil, motorredskap och motorcykel) och oskyddade (fotgängare, cyklister, mopedister). Att motorcyklister finns med i kategorin

⁸ Swedish Traffic Accident Data Acquisition.

⁹ Finns som arbetsmaterial. Presenterades för Samhällsbyggnadsnämnden våren 2017.

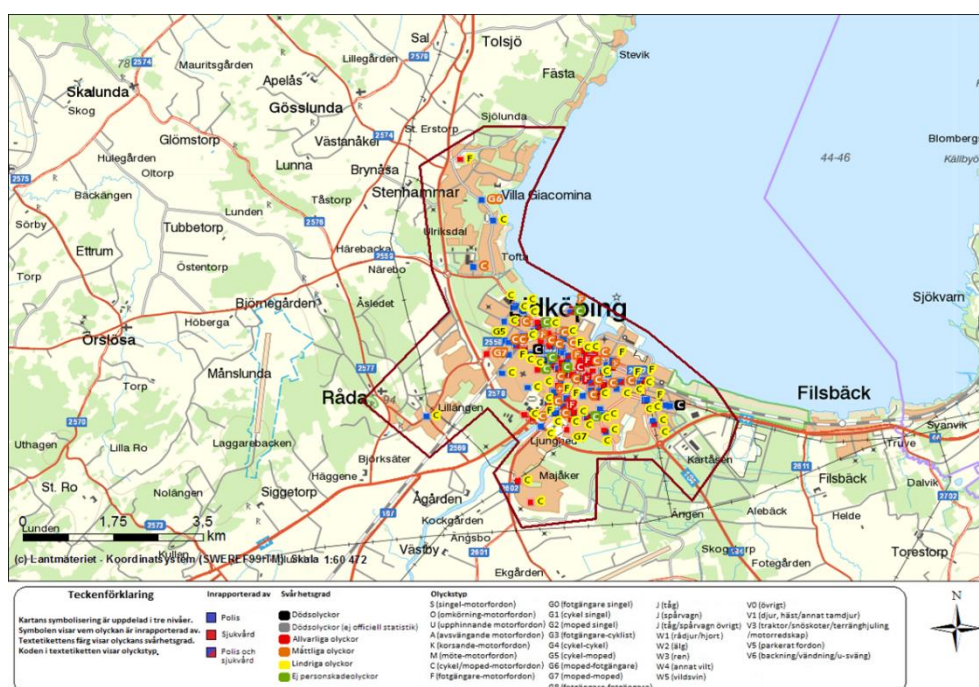
¹⁰ År 2008 anslöts Lidköping sjukhus till databasen, innan dess fanns endast polisrapporter i Lidköpings kommun i STRADA.

skyddade berodde på att det inte gick att separera dem från andra motorfordon ur statistiken. Antalet olyckor med motorcyklister var knappt en handfull över tidsperioden och påverkar då inte resultatet nämnvärt.

Dessutom delades olyckor in i tre olika kategorier:

1. Singelolyckor för oskyddade trafikanter
2. Kollisioner med oskyddad trafikant inblandad.
3. Singel- och kollisionsolyckor för och mellan skyddade trafikanter.

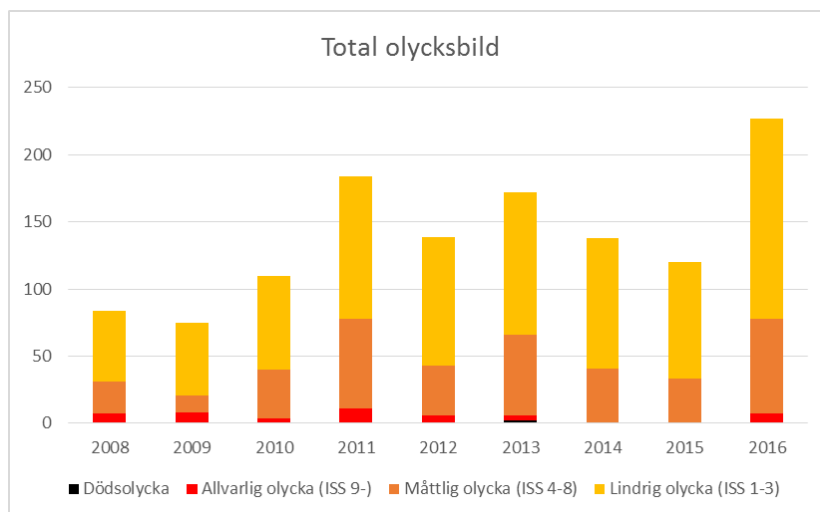
I princip alla inrapporterade olyckor (97 %) skedde i centralorten varför man inte tittat närmare på de mindre tätorterna. I Figur 2 visas den geografiska spridningen för kollisionsolyckor mellan oskyddade trafikanter och motorfordon. Totala antalet olyckor uppdelade efter allvarlighetsgrad redovisas i Figur 3 Tabell 1.



Figur 2: Kollisionsolyckor för oskyddade trafikanter mellan 2008 och 2017.

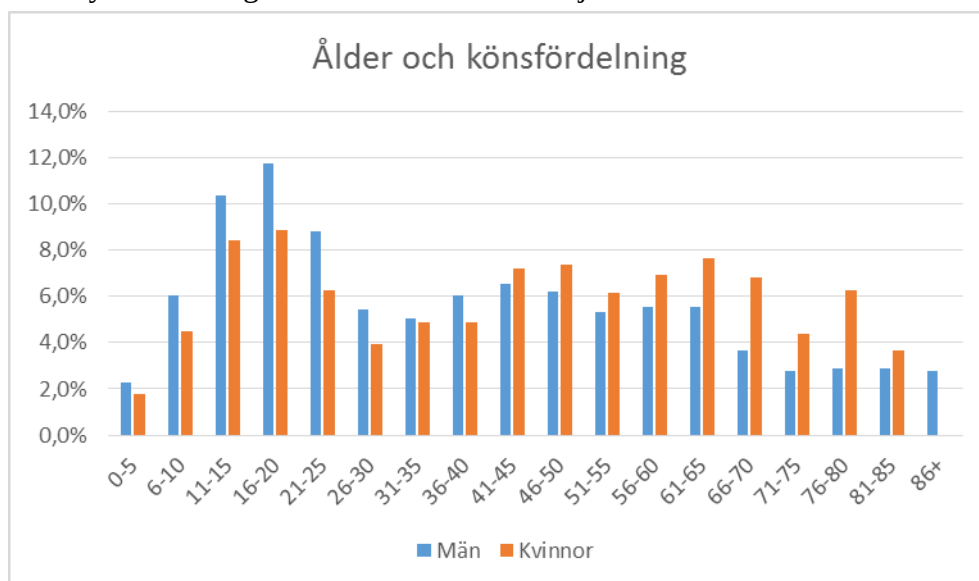
Tabell 1: Trafikolyckor i Lidköping mellan 2008 och 2017

Olyckstyp	Dödsolyckor	Allvarliga olyckor (ISS 9-)	Måttliga olyckor (ISS 4-8)	Lindriga olyckor (ISS 1-3)	Totalt
2008-2016	3	47	381	809	1240



Figur 3: Antalet olyckor och allvarlighetsgrad i Lidköping mellan 2008 och 2017

Antalet olyckor varierar kraftigt från år till år. I genomgången konstaterades att fördelningen av allvarlighetsgrad var ganska jämn över tid men att totala antalet olyckor varierar kraftigt. Väderlek spelar stor roll för antalet halkolyckor. Benägenheten och rutiner hos sjukvården för



Figur 4: Ålders- och könsfördelning av olyckorna.

Att anmäla trafikolyckor till STRADA har också varierat under tidsperioden, vilket påverkar antalet anmälda olyckor.

Överlag så stämmer olycksbilden i Lidköping väl överens med det nationella snittet, ca 80 procent av allvarligt skadade hör till gruppen oskyddade trafikanter singelolyckor, samma siffra som det nationella snittet. Halkolyckor står för ca 63 procent av fotgängares skador jämfört med 75 procent nationellt. Det har inte identifierats några särskilt utsatta platser. Antalet olyckor är högre närmare centrum, där fler människor rör sig, vilket är förväntat. Ålders- och könsfördelningen speglar också det

nationella snittet där pojkar är mer representerade i unga år och kvinnor är överrepresenterade bland äldre.

Sedan 2013 så redovisas olyckor årsvis i verksamhetsberättelser.

INSATSOMRÅDEN

Programmet utgår från fem insatsområden som har identifierats som nödvändiga att utveckla under kommande år i syfte att öka andelen hållbara resor i kommunen och höja trafiksäkerheten. För varje insatsområde finns delområden listade med specifika åtgärder. De föreslagna åtgärderna syftar till att förbättra möjligheterna att cykla och gå på ett tryggt sätt inom kommunen.

Insatsområde 1: Ett tryggt och säkert gång- och cykelvägnät

Insatsområde 2: Ett sammanhängande gång- och cykelvägnät

Insatsområde 3: Hög standard på gång- och cykelvägnätet året runt

Insatsområde 4: God service och hänsyn till trafikanterns olika behov under resan

Insatsområde 5: En stark cykelkultur - Öka andelen hållbara resor i kommunen

Samverkan: I de fall där flera enheter eller förvaltningar står som ansvariga för en åtgärd så innebär det att dessa ska samverka i frågan. Samverkan ska också ske naturligt i tidiga skeden när en åtgärd kan tänkas påverka annan verksamhet eller planering, till exempel planering av åtgärder i gatan och underhåll på ledningsnät.

1 Ett tryggt och säkert gång- och cykelvägnät

Delområden

- God standard på belysning
- God och säker framkomlighet
- Trafiksäkra passager
- Separering av trafikslag

1.1 God standard på belysning

Belysningen av gång- och cykelvägar är viktig både för trafiksäkerheten och trafikantens upplevda trygghet. För att undvika känslan av utsatthet ska belysningen inte bara fokusera på gång- och cykelvägen utan hänsyn ska även tas för att området intill känns tryggt. Särskilt viktigt är det att belysningen är god vid passager, t.ex. övergångsställen. Även motionsslingors belysning bör räknas in i detta arbete. Hänsyn ska tas till åldersgrupper som vistas längs olika stråk. Belysning är också en del av stadens karaktär, det är därför viktigt att det inte bara ses som en underhållsfråga utan är en del av helheten när det görs förändring av belysning eller ny belysning anläggs. Ur ett energiperspektiv är det också

viktigt att belysningen är energieffektiv. Det ska finnas sätt att bedöma belysning utifrån ovanstående hänsynstagande.

Åtgärd	Ansvar
Ta fram bedömningskriterier för att klassificera belysning samt inventera den längs gång- och cykelvägar och motionsslingor, busshållplatser, cykelparkeringar.	Serviceförvaltningen
Åtgärda belysningsproblem efter prioriteringslista. Huvudstråk får högst prioritet, därefter stråk eller platser som är, eller leder till, särskilda målpunkter.	Serviceförvaltningen

1.2 God och säker framkomlighet

Enligt resvaneundersökningen 2014 cyklar kvinnor mer än män i Lidköping, cirka 30 procent respektive 17 procent av resorna sker med cykel.

Skillnaden finns i alla åldersgrupper utom de som är äldre än 65, där är fördelningen lika kring 18 procent. Däremot kan det noteras att för korta resor (0-2km) är förhållandet omvänt, där väljer fler kvinnor bilen (29 % jämfört med 19 % av männen).

Cyklister har olika behov och förutsättningar. Dessa kan också ändras under en resa. En förälder kan cykla i lugn takt med sitt barn till förskolan för att sedan fortsätta i snabbare takt till sitt arbete. Hur ofta man cyklar, vad man har för målpunkter och hastigheten skiljer sig från person till person.

Hänsyn ska tas till funktionsnedsattas möjligheter att transportera sig inom staden. Till exempel bör passager utformas så att kanter som rullatorer, rullstolar etc. kan fastna i minimeras i möjligaste mån. Ett annat exempel är synskadades orienteringsförmåga som kräver kontrasterande kanter. Extra hänsyn ska också tas till barn och ungdomars framkomlighet och säkerhet. Platser som kan åtgärdas utan någon projektering, t.ex. sänka ner en kantsten, benämns som lätt åtgärdade fel.

Åtgärd	Ansvar
Identifiera och prioritera lätt åtgärdade fel och framkomlighetsbrister vid passager.	Plan-Trafik
Åtgärda lätt åtgärdade fel enligt prioriteringslista.	Serviceförvaltningen
Kontinuerligt underhåll för att bibehålla framkomlighet och tillgänglighet för funktionsnedsatta.	Serviceförvaltningen
Vid nybyggnation av skola och förskola ska en säker och hållbar trafiksituation skapas.	Barn och skola Serviceförvaltningen Plan-Trafik

1.3 Trafiksäkra passager

Passager innebär konfliktpunkter mellan olika trafikslag om de sker i samma plan. Passager av större vägar och som trafikeras av många oskyddade trafikanter bör vara planskilda. Övriga passager kan vara övergångsställe, cykelpassage eller cykelöverfart eller helt enkelt en plats som gjorts framkomlig, genom t.ex. nedsänkta kantstenar, men inte har någon särskild trafikreglering. Olika passager ger då olika prioritet till den oskyddade trafikantens framkomlighet.

För att en passage ska vara så säker som möjligt ska det hastighetssäkras till 30 km/h. Detta sker oftast genom upphöjningar. Däremot måste även hänsyn tas till fordons framkomlighet, t.ex. är alla upphöjningar inte lämpliga längs busslinjer. Även risk för vibrationer i omkringliggande fastigheter måste beaktas. Detta gör att det blir en komplex fråga att utforma säkra passager där det inte finns några generella svar utan varje passage måste bedömas individuellt utefter trafiksituation.

Cykelöverfart är en relativt ny reglering. Tanken är att de ska fungera som ett övergångsställe för cyklister och prioritera cyklistens framkomlighet. Regleringen kräver en hastighetssäkring och både vägmärke och vägmarkering.

Åtgärd	Ansvar
Utvärdera trafiksäkerheten vid passager och prioritera åtgärder.	Plan-Trafik
Testa nya lösningar på gupp, t.ex. busskuddar eller IFD fartdämpare.	Plan-Trafik Serviceförvaltningen
Utreda behovet av cykelöverfarter.	Plan-Trafik

1.4 Separering av trafikslag

Genom separering av trafikslag kan antalet kollisionsolyckor mellan fotgängare, cyklister och bilister minimeras. Separering kan ske mellan oskyddade trafikanter och motorfordon, det kan också vara mellan cyklister och fotgängare. Separering tar mycket yta i anspråk, vilket innebär högre anläggnings- och driftkostnader. Längs vissa vägar kan det accepteras att cyklister och bilister samsas om samma utrymme men blir antalet cyklister och bilister tillräckligt högt eller ifall hastighetsbegränsningen är högre än 40 km/h ska separering ske. Ett exempel som föreslås i översiktsplanen för Lidköpings kommun är gång- och cykelväg längs Esplanaden, som har cykelfält idag.

Åtgärd	Ansvar
Föreslå och prioritera utbyggnad av nya cykelvägar där man idag cyklar i blandtrafik.	Plan-Trafik

Utreda behov och konsekvenser av att införa riktningsseparerade gång- och cykelvägar.	Plan-Trafik Serviceförvaltningen
--	-------------------------------------

2 Ett sammanhängande gång- och cykelvägnät

Delområden

- Ett tätt och sammanhängande cykelvägnät utan saknade länkar och avbrott
- Binda samman landsbygd och stadens ytterkanter med centrum

Gångvägnätet hänger samman med cykelvägnätet samt att det i många områden är väl utbyggt med gångbanor på sidan om gatan (trottoarer).

2.1 Ett tätt och sammanhängande cykelvägnät utan saknade länkar och avbrott

Cykelnätet ska vara gent och sammanhängande. Det ska vara enkelt att ta sig från alla områden till alla områden, vilket ställer stora krav på sammankoppling mellan områden. Det ska vara enkelt att orientera sig på en cykelväg vilket ställer vissa krav på vägvisning. När det gäller cykelvägnätets utformning är det viktigt att ta hänsyn till olika målpunkter och även vilka som kan tänkas nyttja dem, såsom vårdinrättningar, skolor, friluftsområden, etc. I TRAST¹¹ anges mått för god täthet i cykelvägnätet. Inom 3 km från stadskärnan anses 250 m avstånd mellan cykelvägar och 500 m avstånd inom 5 km från centrum ge god täthet.

Idag finns det fyra huvudstråk som sträcker sig in från ytterområdena mot stadens centrum. Stråken är prioriterade för drift och underhåll. Det finns vissa brister i vilka områden som servas av stråken, till exempel är Lidåker/Margretelund utanför stråken. Idag finns möjligheter att ta sig mellan stråk men det finns saknade länkar.

Åtgärd	Ansvar
Identifiera och prioritera saknade länkar.	Plan-Trafik
Översyn av och förslag på utökad stråkstruktur.	Plan-Trafik Serviceförvaltningen

¹¹ Trafik i en Attraktiv Stad

2.2 Binda samman landsbygd och stadens ytterkanter med centrum

En tredjedel av kommunens medborgare bor utanför centralorten. Däremot är denna del av befolkningen mycket utspridd där endast mindre kransorter är samhällen. I och med elcykelns utveckling kan det antas att efterfrågan att cykla in mot centralorten ökar. Gång- och cykelvägar på landsbygd är också uppskattade som promenad- och rekreationsstråk samt att de främjar turism, till exempelvis finns det cykelleder ut mot Kålland som kan gynnas av fortsatt utbyggnad från Tolsjö mot Läckö.

På landsbygden ligger cykelvägar längs befintliga landsvägar, som Trafikverket är väghållare för vilket innebär att de ofta samfinansieras och Trafikverket bygger och sköter drift och underhåll på dem. Genom mindre orter finns ibland förutsättningar för att skapa så kallad bymiljöväg på statliga vägnätet. Det är en avsmalning av vägen till ett körfält. En del av väg blir vikt åt fotgängare och cyklister. Motorfordon får nyttja denna del av vägbanan då möte sker, förutsatt att det sker utan att fara uppstår för oskyddade trafikanter.

Åtgärd	Ansvar
Identifiera och prioritera stråk efter behov som kan knyta ihop kransorter med centralorten.	Plan-Trafik
Arbeta med Region Västra Götaland och Trafikverket för att bygga ut cykelvägnätet på landsbygden.	Kommunstyrelsens verksamheter, Plan-Trafik
Arbeta med Trafikverket för att utveckla bymiljövägar i kommunen via åtgärdsvalsstudier.	Plan-Trafik

3 Hög standard på gång- och cykelvägar året runt

Delområden

- Prioritera drift och underhåll av cykelvägar och cykelfält
- Vid vägarbete ska cykelvägar ledas om på ett gent och framkomligt sätt

Det är naturligt att följa Nollvisionens mål att ingen ska skadas allvarligt i trafiken. På vintern är det självklart att snöröjning och halkbekämpning av gång- och cykelvägar är viktigt. Den största delen (81 %) av alla allvarliga skador som sker i trafiken i Lidköping är halkolyckor¹².

3.1 Prioritera drift och underhåll av cykelvägar och cykelfält

Gång- och cykelvägar ska hålla en god standard och underhåll av beläggning är viktigt för att undvika skador samt erbjuda en god framkomlighet.

Gång- och cykelvägar är prioriterade i snöröjningen och huvudstråken ska röjas före bilvägar. På våren när snön har smält är överblivet grus från vintern ett problem som också leder till att framförallt cyklister kör omkull. Gruset ska tas om hand skyndsamt.

Målning av cykelfält, övergångsställen, etc. är viktiga att ständigt upprätthålla då de inte bara anvisar hur trafikanter ska röra sig utan också är reglerande, det vill säga vissa trafikregler gäller vid dessa vägmarkeringar. Vägmarken ska också hållas i gott skick och synliga, även vintertid, och olika passager ska märkas upp på ett konsekvent sätt så att en trafikant vet vad som gäller vid alla passager.

Åtgärd	Ansvar
Inventera cykelvägnätet och identifiera och prioritera underhållsbehov.	Serviceförvaltningen
Prioritera vinterväghållning för cykelvägarna där huvudcykelstråken har högsta prioritet och övrigt cykelvägnät har minst samma nivå som intilliggande gator.	Serviceförvaltningen
Undersöka möjligheter att testa nya alternativ av snöröjning/halkbekämpning som t.ex. sopsaltning.	Serviceförvaltningen
Underhålla vägmarkeringar och vägmarken.	Serviceförvaltningen

¹² Nationellt är denna siffra också 81 procent, källa MSB.

3.2 Vid vägarbete ska cykelvägar ledas om på ett gent och framkomligt sätt

Vid vägarbete ska särskild hänsyn tas till att fotgängare och cyklister kan ta sig förbi på ett gent och säkert sätt. Vid syn av utfört arbete ska det säkerställas att gång- och cykelbana och tillgänglighetsanpassningar återställts.

Åtgärd	Ansvar
Vid framtagande och granskning av trafikanordningsplan beakta fotgängares och cyklisters framkomlighet och säkerhet.	Serviceförvaltningen
Efterkontroll av återställningsarbeten för att säkerställa att gång- och cykelvägar och eventuella tillgänglighetsanpassningar återställs.	Serviceförvaltningen

4 God service och hänsyn till trafikanterns olika behov under resan

Delområden

- Vägvisning längs gång- och cykelvägnätet.
- Cykelparkeringar ska lokaliseras nära målpunkter, vara attraktiva, trygga och säkra.

4.1 God vägvisning längs gång- och cykelvägnätet och en uppdaterad cykelkarta.

I Lidköping finns idag viss vägvisning av cykelvägar. Vägmärket är en pil med svart ram och vit bakgrund och färgmarkering enligt de stråk som finns idag. I många städer så innefattar vägvisningen antingen en tidsangivelse eller ett avstånd till olika målpunkter. Det finns en cykelkarta som visar de olika stråken, cykelpumpar och målpunkter, som en turistkarta. Den behöver hållas uppdaterad och finnas lätt tillgänglig via websida och andra digitala medier. Det saknas idag vägvisning för att orientera sig mellan stråk och vägvisning för att röra sig i centrum kan ses över..

Åtgärd	Ansvar
Uppdatera och digitalisera av cykelkartan.	Plan-Trafik
Utreda behov och ambitionsnivå av vägvisningsplan.	Plan-Trafik

4.2 Cykelparkeringar ska lokaliseras nära målpunkter, vara attraktiva, trygga och säkra.

För trygghet och säkerhet ska nya cykelställ vara av typen att ramen kan låsas fast. Belysning vid cykelparkeringar ska också utformas på ett sätt att det ökar tryggheten. Vid arbetsplatser kan större cykelparkeringar anläggas för att uppmuntra cykelresor medan cykelparkeringar i centrumläge (besöksparkeringar) bör vara mindre och mer utspridda. Olika typer av cyklar, som lastcyklar, börjar öka vilket man måste ta hänsyn till när parkeringar utformas.

En utredning bör göras för att identifiera behov av fler cykelpumpar, t.ex. vid skolor. Det bör också utredas om det ska finnas enkla servicestationer med verktyg i staden.

Vid resecentrum finns ett cykelgarage med abonnemang kopplat till Västtrafik. Informationsinsatser bör genomföras för att öka beläggningen.

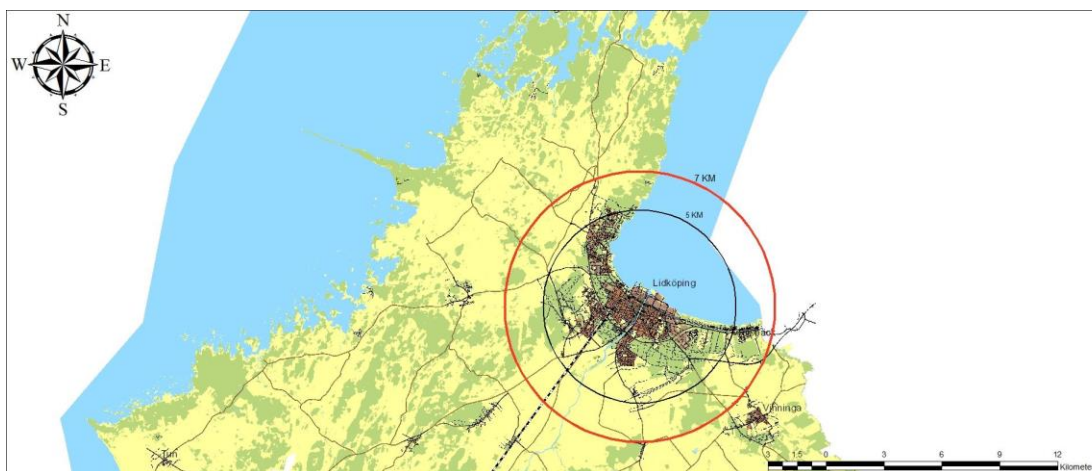
Åtgärd	Ansvar
Ta fram förslag på hur attraktiva cykelparkeringar är utformade i Lidköping.	Plan-Trafik Serviceförvaltningen
Identifiera behov av och saknade cykelparkeringar vid hållplatser och pendlarparkeringar.	Plan-Trafik
Identifiera behov av fler cykelpumpar och servicestationer.	Plan-Trafik Serviceförvaltningen
Förbättra cykelparkeringar vid kommunala arbetsplatser/skolor/anläggningar.	Serviceförvaltningen

5 En stark cykelkultur – Öka andelen hållbara resor i kommunen

Lidköpings Kommun arbetar sedan 2013 med mobility management i syfte att inspirera och uppmuntra fler att resa hållbart och därigenom skapa goda förutsättningar för ökad pendling med cykel, kollektivtrafik och till fots. Målet med kommunens mobility management arbete är att:

- Skapa ett ökat intresse för cykling hos målgrupperna genom information och marknadsföring och genom en uppvisning av goda exempel.
- Förändra attityder och beteenden hos målgrupperna och att få fler att välja cykel, gång, och kollektivtrafik framför bil.
- Mobility management ska vara ett komplement till satsningar gällande gång- och cykelvägar i staden samt i samband med stadsplanering av nya bostadsområden.
- Uppmuntra de som redan går, cyklar och åker kollektivtrafik idag

Lidköping är en stad med goda förutsättningar för hållbara transporter till fots, med cykel och med kollektivtrafik. Nästan 75 procent av kommunens befolkning bor inom en 7 km radie från centrum.



Figur 5: 5 och 7 km radie från torget i Lidköping.

En 5 km cykelresa tar normalt under 15 minuter vilket många gånger är snabbare än motsvarande resa med bil om man tar hänsyn till tid för att hitta parkeringsplats och att transportera sig vidare till arbetsplatsen. En 7 km resa med cykel tar ca 20 minuter. Med spridningen av elcyklar ökar målgruppen för invånare som på ett bekvämt och smidigt sätt kan cykla till och från sina arbeten och studier m.m. Lidköping stadstrafik erbjuder goda resmöjligheter med 20 minuters trafik på flera linjer. Med allmänna kommunikationer kan man resa med halvtimmestrafik till/från Skara/Skövde och Trollhättan. Direkttåg till och från Göteborg finns tillgängliga med ett par avgångar dagligen. Under 2020 införs ett nytt taxsystem för kollektivtrafiken med endast 3 taxezoner i Västra Götaland. Ändringen kommer innebära att långväga resor inom länet blir billigare

medan korta resor kan bli något dyrare än idag. Detta förväntas påverka framförallt de arbetsresorna inom Skaraborg där många idag väljer att resa med bil p.g.a. att kollektivtrafikresorna upplevs för dyra.

Lidköpings kommun har fler än 4 000 anställda. En resvaneundersökning som genomfördes 2015 visar att 63 procent av kommunens medarbetare kör bil till jobbet någon dag i veckan under vinterhalvåret och 61 procent under sommarhalvåret. Nästan 60 procent av dessa kör bil minst 5 dagar i veckan. Undersökningen visar samtidigt att var tredje anställd cyklar regelbundet till och från arbetsplatsen p.g.a. hälsoskäl vilket är positivt. Men där vanebilisten angett att dom i huvudsak kör bil i syfte att spara tid visar undersökningen att cyklister och bilister har i stort sett samma restid till sitt arbete och att de allra flesta resor är kortare än 5 km¹³.

Lidköpings kommun har sedan år 2000 en resepolicy som omfattar resor i tjänsten¹⁴. Policyn anger att kollektivtrafik skall användas i första hand för resor till andra orter. Inom tätorten skall cykel användas i största möjliga utsträckning. Bil skall användas endast om det är nödvändigt. CERO undersökningen 2015 visar att tre av fyra tjänsteresor normalt sker med bil oavsett avstånd till målpunkt. Endast 5 procent använder cykel. Kommunen bör därför aktivt verka för att höja kännedomen internt om resepolicyen med målsättningen att fler skall välja cykel, gång och allmänna kommunikationsmedel före bilen vid resor i tjänsten. För att öka mängden hållbara resor bland kommunanställda även privat bör kommunen se över vilka möjligheter det finns att uppmuntra anställda att resa mer hållbart i sin vardag. Goda exempel från kommuner som Borås och Jönköping är tillgång till förmåncyklar eller provåkarkort som visat goda resultat i att få fler att cykla och åka kollektivt till och från jobbet.

Detta program utgår från målsättningen att cykeln ska bli det naturliga valet för arbets- och vardagsresor under 7 km i tätorten. Målsättningen skall vara att cykel i kombination med buss/tåg ska vara ett vanligare val för resor upp till 10 km och vid längre transporter utanför kommungränsen.

5.1 Målgrupper

För att fånga upp de som har störst sannolikhet att kunna ändra sina resvanor krävs att kommunen arbetar utifrån ett tydligt målgruppsperspektiv och med målgruppsanpassade åtgärder. Åtgärder som genomförs kan med fördel anpassas specifikt utifrån var man bor, resmönster och avstånd till exempelvis barnomsorg, arbete och fritidsaktiviteter.

Målgrupper	Fördelar för målgruppen	Exempel på projekt/åtgärder	Sannolikhet för ändrade attityder
Boende < 5 km från centrum	Väl utbyggt gång-/cykelvägnät	Vintercyklister Cykelvänlig arbetsplats	Hög

¹³ CERO, 2015

¹⁴ Kommunfullmäktige, 2000-03-27 fastställt av kommunens ledningsgrupp 2010-09-01

	God tillgång till kollektivtrafik med täta avgångar på vardagar	Provårkort. Bussmiljönärer	
Boende 5-7 km från centrum	Väl utbyggt gång-/cykelvägnät. God tillgång till kollektivtrafik med täta avgångar på vardagar	Testcyklister Provårkort. Bussmiljönärer	Medel/hög
Boende > 7 km från tätort	Kommande cykelväg till Vinninga Närtrafik	Provårkort Elcykelpool Samåkningsgrupp	Låg/medel
Arbetspendlare utanför kommungränsen	God tillgång till buss/tåg med täta avgångar. Lägre taxa för kollektivtrafikresor framöver.	Provårkort, Bussmiljönärer Vikcykel	Medel/hög
Barn-Skola Utbildning	Väl utbyggt gång-/cykelvägnät mellan bostad och skola	På egna ben Trafikutbildningar	Hög
Anställda i Lidköpings kommun	Hög andel som har kortare än 5 km till arbetsplatsen	Förmånscyklar Prova-på kort Cykelvänlig arbetsplats	Hög

Delområden

- Hållbart resande och intermodalitet
- Mobility management i samhällsplaneringen
- Använda målgruppsanpassad information/aktiviteter för att öka andelen hållbara resor
- Ökad samverkan med ideella cykelaktörer och organisationer på området
- Främjad cykelturism

5.2 Hållbart resande och intermodalitet

En vardagsresa till jobb och skola involverar ofta flera trafikslag. Exempelvis tar man kanske sin cykel till resecentrum för att därifrån åka buss eller tåg vidare. På resmålet promenerar man den sista biten eller

fortsätter med den lokala stadstrafiken. I arbetet med mobility management framhäver man därför vikten av ett helhetsperspektiv på reskedjan. En kombination av olika trafikslag bör uppmuntras då avstånden är för långa för att cykla eller gå hela sträckan eller där sträckan kräver ett nyttjande av flera olika trafikslag. Åtgärder som förenklar en kombination av olika trafikslag och byten mellan trafikslag bör tas fram. Åtgärder som redan genomförts med sådan hänsyn är exempelvis inomhusgaraget för cyklar på resecentrum i Lidköping där man erbjuder möjlighet att ladda sin elcykel och att låsa in värdesaker och cykelhjälm/cykeldator. Abonnemanget till cykelgaraget är kopplat till västtrafikkortet man använder för att resa kollektivt. Tjänster som detta kan framöver utvecklas på flexibla och innovativa sätt med exempelvis tillgång även till elbil- och cykelpool.

Åtgärd	Ansvar
Utveckla tjänster tillsammans med berörda aktörer som underlättar för användandet av olika trafikslag.	Plan-Trafik Kommunstyrelsens verksamheter
Främja gemensamhetslösningar som minskar behovet av egen bil i samverkan med ex. hembygds/intresseföreningar.	Plan-Trafik Kommunstyrelsens verksamheter

5.3 Mobility management i samhällsplaneringen

Översiktsplanen anger kommunens långsiktiga viljeinriktning vad gäller ny bebyggelse, infrastruktur och hur man skall utveckla och bevara kommunen på ett effektivt sätt. En förutsättning för att nå kommunens mål i miljöplanen är att gång- cykel- och trafiksäkerhetsfrågor ingår som en naturlig del när nya bostadsområden planeras. När nya bostadsområden planeras bör man redan i ett tidigt skede planera för alternativen till resor med egen bil. Gemensamhetslösningar som exempelvis bil- och cykelpooler för att fler skall uppmuntras att resa mera hållbart bör övervägas tidigt i planeringsprocessen i nära samråd med byggherrar och bostadsbolagen.

Åtgärd	Ansvar
Utveckla trafiksäkra lösningar vid skolorna som uppmuntrar elever att gå eller cykla till skolan i högre utsträckning.	Plan-Trafik Serviceförvaltningen
Testa mobilitetslösningar med externa aktörer som kan ge minskat minimikrav på bilparkering enligt parkeringsnorm.	Plan-Trafik

5.4 Använda målgruppsanpassad information och kampanjer för att öka mängden hållbara resor

Kommunens MM-arbete har under flera år utgått från tydligt definierade målgrupper. Projektet ”På egna ben” har exempelvis genomförts mot barn/skola och ”cykelvänlig arbetsplats” har drivits mot privata arbetsgivare i kommunen som vill uppmuntra för sina anställda att resa mera hållbart till och från arbetsplatsen. Kommunens arbete med gång- cykel och trafiksäkerhetsfrågor bör även i framtiden ha ett tydligt målgruppsperspektiv i syfte att öka mängden hållbara transporter.

Åtgärd	Ansvar
Regelbunden och målgruppsanpassad information på skolor/förskolor för att uppmärksamma föräldrar och elever om fördelarna med att cykla.	Barn & Skola
Påverkansprojekt riktade mot externa arbetsgivare. Anställdas resor till och från jobbet. Uppmuntra resor med cykel, gång och kollektivt.	Plan-Trafik
Uppmuntra anställda inom Lidköpings Kommun att cykla, gå och åka kollektivt i högre utsträckning. Höja medvetandet om resepolicy.	Kommunstyrelsens verksamheter
Uppmuntra allmänheten att i högre utsträckning transportera sig hållbart till fots, med cykel och med kollektivtrafiken. Ex. ”Busstmiljönärer” provårkort, vintercyklister.	Plan-Trafik

5.5 Ökad samverkan med ideella cykelaktörer och organisationer på området

Genom en förbättrad dialog mellan kommun, allmänhet, intresseföreningar och företag kan förutsättningarna för cyklandet förbättras och utvecklas. Inom ramen för Hållbart resande i väst samverkar kommunen i ett nätverk bestående av 32 kommuner från VGR och Halland, Hållbar Utveckling Väst, Trafikverket och NTF Väst.

5.6 Främja cykelturism

Frågan om hur man framöver skall främja cykelturismen i Lidköpings kommun är nära förknippat med skyltning och vägvisning för att cykelvägarna skall upplevas som tydliga och för att upplevelsen för

cyklisten skall bli optimal. Skyltning finns redan på plats gällande kommunens huvudstråk för cykling men även ”*Historiska Kålland*” och ”*Västgötaleden*”. Samtidigt utvecklas cykelvägnätet kontinuerligt och en ny cykelväg till Tolsjö är färdigställd sedan flera år. Vidare etapper mot Läckö planeras för framtiden. Kommande år kommer även byggas ut cykelväg mot Vinninga. I takt med att cykelvägnätet förändras ökar möjligheten för fler att på ett mer säkert sätt förflytta sig längre sträckor ut från staden. Det är därför viktigt att kommunen förblir aktiv i att uppdatera skyltning och vägvisningar. För att uppmuntra fler att turista med i huvudsak cykel och till fots i kommunen bör kommunen även hålla sig i framkant gällande projekt som syftar till att uppmuntra hållbara transporter på landsbygden och på orter med sämre tillgång till allmänna kommunikationer eller bra cykelvägar.

Åtgärd	Ansvar
Hålla skyltning och information om turistcykelvägar aktuella och uppdaterade i samverkan med andra aktörer.	Destination Läckö-Kinneulle Plan-Trafik
SMART ¹⁵ Driva vidare projektet som syftar till att främja hållbara transporter på landsbygden. Testa och utvärdera ny teknik för information och marknadsföring mot målgrupperna (ex. multimodal och digital reseplanerare).	Destination Läckö-Kinneulle
Utveckla befintligt hyrcykelsystem med cyklar placerade i stationer i olika delar av staden.	Destination Läckö-Kinneulle Plan-Trafik

¹⁵ Sustainable Mobility and Rural Transport

GENOMFÖRANDE OCH UPPFÖLJNING

Programmet ska följas upp och revideras vart femte år. För detta ansvarar Samhällsbyggnadsnämnden. Utförda åtgärder redovisas årligen i verksamhetens årsredovisning.