

# Cykelstrategi

Antagandehandling

Dnr PLAN.2015.23

Upprättad 2018-06-11

Sektor samhällsbyggnad



**Beställare:**

Kommunstyrelsen gav 2015-08-17, § 135/15, sektor samhällsbyggnad i uppdrag att ta fram en Cykelstrategi.

**Medverkande***Styrgrupp:*

Kommunstyrelsen

*Projektgrupp:*

Birgit Bjelkengren, SSB (projektledare)

Peter Svensson, SSB

Linda Tubbin, SSB

Anna Möller, SSB

Handlingen är framtagen av sektor samhällsbyggnads planenhet. Kommunikation och utbyte av information har skett kontinuerligt med kommunens övriga berörda sektorer och enheter.

## INNEHÅLL

<b>SAMMANFATTNING .....</b>	<b>5</b>
<i>I Skövde cyklar vi.....</i>	<i>5</i>
<b>INLEDNING .....</b>	<b>7</b>
<b>Bakgrund .....</b>	<b>7</b>
<i>Vad står i trafikstrategin gällande cykel? .....</i>	<i>7</i>
<i>Cyklingens roll i samhället.....</i>	<i>7</i>
<i>Regionala planer och strategier .....</i>	<i>8</i>
<b>Trafikstrategi - cykelstrategi .....</b>	<b>8</b>
<b>Processen.....</b>	<b>9</b>
<i>Del 1, Cykelstrategi.....</i>	<i>9</i>
<b>Avgränsningar .....</b>	<b>9</b>
<b>Övriga relaterade planeringsdokument i Skövde kommun.10</b>	
<i>ÖP 2025.....</i>	<i>10</i>
<i>Parkering i Skövde (2010) .....</i>	<i>10</i>
<i>Energi- och klimatstrategi 2011 .....</i>	<i>10</i>
<i>Resepolicy (2012).....</i>	<i>10</i>
<i>Riktlinjer för fordon och resor (2012).....</i>	<i>10</i>
<i>Folkhälsopolitiskt program 2015-2018 .....</i>	<i>11</i>
<i>Barn- och ungdomspolitiskt program 2015-2018.....</i>	<i>11</i>
<i>Policy för funktionshindersfrågor.....</i>	<i>11</i>
<b>Aktuell statistik.....</b>	<b>11</b>
<i>Cykelfrämjandets kommunvelometer 2017.....</i>	<i>11</i>
<i>STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition).....</i>	<i>12</i>
<i>Resvaneundersökning Skövde kommun (2011) .....</i>	<i>13</i>
<i>Resvaneundersökning i Skövde tätort, Våren 2017 .....</i>	<i>14</i>
<b>FRAMTIDEN .....</b>	<b>15</b>
<b>Målbild.....</b>	<b>15</b>
<i>Prioriterade grupper.....</i>	<i>15</i>
<b>Strategier .....</b>	<b>15</b>
<i>Eftersträva ett sammanhängande cykelnät.....</i>	<i>15</i>
<i>Ta fram minst ett prioriterat cykelstråk .....</i>	<i>16</i>
<i>Prioritera arbetspendling med cykel .....</i>	<i>16</i>
<i>Prioritera cykelvägar till och från skolor .....</i>	<i>16</i>
<b>Kommunens roll .....</b>	<b>17</b>
<i>Mobility management .....</i>	<i>17</i>
<b>LITTERATURFÖRTECKNING .....</b>	<b>19</b>





## SAMMANFATTNING

Skövde kommun har under lång tid arbetat med att utveckla infrastrukturen för cykeltrafik. Det saknas dock en övergripande strategisk plan för vad det är som ska uppnås, vilket cykelstrategin ska avhjälpa.

Cykelstrategin är en tematisk fördjupning av Skövde kommuns trafikstrategi (2012) och lyder under den. Det innebär att de övergripande prioriteringarna mellan olika trafikslag och strukturen överlag är beslutad sedan tidigare. Cykelstrategin ska inkluderas i trafikstrategin när den senare uppdateras.

Målet är att cyklandet ska öka i Skövde kommun och att cykeln ska vara ett naturligt val vid vardagsresor av olika slag. Hälften av bilresorna i Skövde kommun är under tre kilometer långa och en majoritet av alla resor (oavsett färdstätt) är under fem kilometer. Många av dessa resor kan göras med cykel, det gäller resor till/från arbete och skola, samt resor för att utföra ärenden och till fritidsaktiviteter.

### I Skövde cyklar vi

För att uppnå en ökad andel cyklande och få fler att cykla mer ska kommunens arbete, trafik- och samhällsplanering utgå från fyra strategier:

1. *Eftersträva ett sammanhängande cykelnät*
2. *Ta fram minst ett prioriterat cykelstråk*
3. *Prioritera arbetspendling med cykel*
4. *Prioritera cykelvägar till och från skolor*

Dessa fyra strategier stämmer väl överens med *Strategi för ökad cykling i Västra Götaland* och de prioriteringsprinciper som tagits fram i den. Något som kommer att underlätta arbetet kring eventuella statliga vägar som kan beröras i arbetet framöver.

I allt detta kommer kommunen som arbetsgivare att behöva föregå med gott exempel, både vad gäller satsningar på anställdas resor och i arbetet med hur de fysiska miljöerna ska utformas.

Med en antagen **cykelstrategi** finns det tydliga riktlinjer för vilka strategier som gäller i Skövde kommun. Till denna kopplas en **cykelplan**, del två, där strategierna konkretiseras och appliceras på den verklighet som är idag. Här presenteras kartor över hur cykelnätet ska se ut i framtiden och en plan för hur genomförandet ska gå till. För att kunna följa upp arbetet behöver också mätbara mål tas fram, baserat på hur läget är idag. Den tredje och sista delen är **åtgärdsplaner**, som är den del i det löpande arbetet. Dessa tas fram enligt den struktur som fastställs i cykelplanen. Åtgärdsplanerna kommer att innehålla de åtgärder som behövs och en budget för dessa.





## INLEDNING

### Bakgrund

Skövde kommun utvecklas och det har ökat trafikmängderna i staden och centralorten de senaste åren. De strategiska beslut som tas här stakar ut riktningen för den framtida utvecklingen. Det innebär att de beståndsdelar som bygger upp vårt samhälle måste förändras över tid, inte bara den fysiska verklighet vi lever i utan också människors beteendemönster och attityder.

2016-04-04 fattade Kommunstyrelsen i Skövde kommun beslut om att gå med i föreningen Svenska cykelstäder. En förening som samlar flera kommuner som är ledande inom vardagscykling, ett nätverk med mycket kunskap och engagemang. Föreningen har tre fokusområden: opinionsbildning, kunskapsutbyte och samverkan. Svenska Cykelstäders vision är att hälften av alla resor som är kortare än 5 kilometer ska ske med cykel.

#### *Vad står i trafikstrategin gällande cykel?*

Skövde kommuns trafikstrategi (2012) är fokuserad på Skövde stad och även om det går att applicera delar av tankesättet på hela kommunen. Inriktningen är att göra trafiksystemet mer miljövänligt och mindre beroende av fossila bränslen. Det står bland annat att de olika trafikslagen ska behandlas jämställt och att "Vid konkurrens om utrymmet ska kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik prioriteras" (s. 9). Det handlar om att tillgodose varje människas resebehov på ett hållbart sätt. I relation till hur trafik- och samhällsplanering gjorts tidigare i Skövde är det kollektivtrafik, gående och cykeltrafik som i och med detta kommer att behöva prioriteras högre.

Trafikstrategin utgår från verktyget Trafik för en attraktiv stad (TRAST) och har utifrån det tagit fram sju övergripande inriktningsmål:

1. Attraktiv utveckling av centrum
2. Hållbara resmönster och färdmedel
3. Tillgänglig stad
4. Goda pendlingsmöjligheter

5. Trygg stad
6. Trafiksäker stad
7. Hälsosam stad

#### *Cyklingens roll i samhället*

Fysisk aktivitet är viktigt för människors hälsa och välbefinnande. Forskning visar att vardagsmotion i form av att gå eller cykla cirka 30 minuter per dag är tillräckligt för att ge positiva hälsoeffekter. Utan vardagsmotion riskerar människor att drabbas av en rad olika sjukdomar, som en direkt följd av fysisk inaktivitet. Sjukdomar som beror på eller påverkas av fysisk inaktivitet är bland annat hjärt- och kärlsjukdomar, diabetes, stroke och benskörhet. Cykling kan också ha positiva effekter på den psykiska hälsan. Att fler människor går och cyklar kan därför ha stor effekt på folkhälsan. Kostnaderna för den fysiska inaktiviteten hos ungefär en tredjedel av Sveriges befolkning uppgår till cirka 6 miljarder kronor om året. Utan den mängd gång- och cykeltrafik vi har idag skulle den årliga kostnaden för fysisk inaktivitet uppskattningsvis öka med cirka 650 miljoner kronor.

En dansk studie på 52 000 personer visar att de positiva effekterna av att röra på sig är så påtagliga att de väger upp de negativa effekter av luftföroreningar. Skövde har betydligt mindre trafik och kommer troligtvis inte i närheten av de nivåer av föroreningar som förekommer i centrala Köpenhamn. Det innebär att de positiva effekterna på hälsan sannolikt är större här i Skövde. Ytterligare argument för cykling är att cyklar är energieffektiva, tar lite plats och varken bullrar eller släpper ut avgaser. Att fler cyklar istället för att ta bilen leder inte bara till direkta hälsoeffekter för den som cyklar, det ger en förbättrad luftkvalitet och en bättre, trevligare och mer hälsosam miljö för oss alla.

Cykeln som färdmedel kräver dessutom förhållandevis liten yta och håller relativt låga hastigheter, vilket är faktorer som har



avgörande betydelse för stadslivet. Städer med en hög andel gång- och cykeltrafik har därför ofta en attraktiv och levande stadsmiljö. Dessutom förstärker de varandra, en attraktiv miljö gör att fler går och cyklar och vice versa. Sociala aktiviteter uppmuntras när människor har möjlighet att se och höra varandra, att vistas stående eller sittande utöver att röra på sig. Fler människor i rörelse skapar folkliv och ger en ökad känsla av trygghet, även för dem som cyklar.

Cyklingen är viktig för att alla i samhället ska ha möjlighet att transportera sig, oberoende av ekonomiska möjligheter, tillgång till bil och körkort, ålder och kön. En människa som skaffar en cykel får inte bara ett transportmedel, de får en frihet att röra sig som inte kostar mycket mer inköpskostnaden för cykeln. Färdmedlet är extra värdefullt för de som inte är gamla nog att ta körkort, våra barn och ungdomar. Den är också ett bra alternativ för de som rör sig i riktningar/områden där det inte finns tät, regelbunden kollektivtrafik eller där avståndet till en hållplats är stort. Det handlar om frihet och det handlar om att alla ska känna att Skövde (både staden och kommunen) är tillgängligt för dem.

I Trafikverkets handbok för gång-, cykel- och mopedtrafik (GCM-handboken) står det att cyklandet avtar vid ca 5 kilometers avstånd. För resor som blir så korta att bilar knappt hinner bli ordentligt varma, är det bättre för oss, för miljön och för bilen om vi tar cykeln. Hela Skövde stad ligger i inom 5 km från centrum, staden är drygt ca 9 km lång och 4 km bred (fågelvägen). Bortsett från Billingen är staden förhållandevis platt, vilket tillsammans med de relativt korta avstånden ger goda förutsättningar att cykla. Även utanför staden är förutsättningarna för cykling goda, med relativt plan mark. I vissa fall begränsar avstånd och hastigheter på bilvägar tillgängligheten och attraktiviteten.

### *Regionala planer och strategier*

Västra Götalandsregionen har en plan för transportinfrastruktur och i januari antogs fördjupning i form av en strategi för ökad cykling. På regional nivå finns pengar att

söka för satsningar på bland annat cykelnätet och för bytespunkter där människor byter från ett färdmedel till ett annat (exempelvis busshållplatser). För fysiska åtgärder gäller medfinansiering på 50 procent från kommunens sida och för påverkansåtgärder är ingen siffra satt. Effekten av en investering blir dubbelt så stor om det samtidigt genomförs en informationskampanj.

I den regionala cykelstrategin behandlas prioriteringar för satsningar på cykelvägar i det statliga vägnätet och det satsas även på påverkansåtgärder för beteendeförändring. I första hand ska vardagscykling som resor till och från arbete, skola och fritidsaktiviteter prioriteras. I andra hand ska "felande länkar" och rekreations- och turismcykling prioriteras. Det handlar om "hela resan" och behovet av parkering vid mål- och bytespunkter lyfts fram tillsammans med vikten av satsningar på information och beteendepåverkan. Den regionala visionen är: *"Cykel, en del av det goda livet"* och målsättningen är att: *"Skapa förutsättningar för ökad och säker cykling"*.

Den regionala cykelstrategin konstaterar att tillgängligheten är bristfällig vid alla typer av målpunkter i Västra Götaland. Av de målpunkter som identifierats som viktiga av kommunerna själva saknade 37 procent direkt koppling till cykelvägnät, det gällde främst arbetsplatser. Undersökningar visade också att de allra flesta resor som görs är vardagliga resor som går till just arbetsplatser, skolor, handel eller fritidsanläggningar. Det konstaterades också att över hälften av resorna till fritidsaktiviteter, underhållning eller motion är kortare än 5 km, trots det görs mer än hälften av de resorna med bil.

Västra Götalandsregionen arbetar för att förbättra möjligheterna att ta med cykel ombord på kollektivtrafiken.

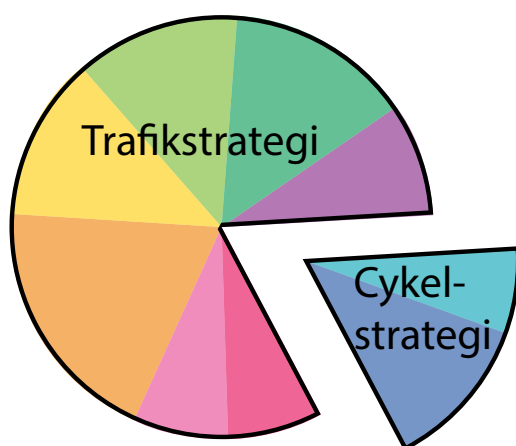
### **Trafikstrategi - cykelstrategi**

Skövde kommuns trafikstrategi behandlar trafiksystemet som helhet och cykelstrategin är en fördjupning av denna. Det innebär att trafikstrategin gäller och är överordnad cykelstrategin, som inte motsäger det som är



antaget i trafikstrategin utan utvecklar och konkretiserar det som står där.

Målsättningen är att cykelstrategin ska inkluderas i trafikstrategin när den uppdateras nästa gång. På så sätt kommer rena ställningstaganden kring cykeltrafiken att införlivas i trafikstrategin. På det viset ökar inte antalet styrdokument, då trafikstrategin kommer att hantera cykling mer ingående.



### Processen

Sektor samhällbyggnad har fått i uppdrag att ta fram en cykelstrategi i tre delar. Den första delen som är strategisk och övergripande går under namnet **Cykelstrategi**, till den hör en mer konkret **cykelplan** och **åtgärdslistor** med kostnadsberäknade åtgärder.

I **cykelstrategin** fattas beslut om vilken inriktning kommunen ska ha i planeringen för cykling. De strategier och de ställningstaganden som finns i cykelstrategin styr det fortsatta arbetet, men de räcker inte för att klargöra exakt vad som ska göras i den fysiska miljön eller hur satsningar ska genomföras.

I del två, **cykelplanen** används strategierna för att ta konkreta beslut kring planerna för cykling i Skövde kommun. Det handlar bland annat om hur cykelinfrastrukturen ska utformas, att identifiera ett eller flera huvudstråk, arbeta fram metoder för attityd- och beteendepåverkan och fatta beslut kring vilka minimikrav som ska gälla för utformning, drift och underhåll. Cykelplanen redogör också för valda metoder för att mäta och avläsa resultat av de satsningar som genomförs. Dessa kommer inte att ge

hela bilden av det som händer i kommunen, men kommer att fungera som indikatorer på om arbetet leder åt rätt håll och om det håller den takt vi behöver hålla för att nå fram. Dessa mätbara mål bör sammanställas och användas i ett cykelbokslut årligen.

Den tredje och sista delen består av flera **åtgärdslistor**, där alla åtgärder för olika geografiska områden listas. Alla listade åtgärder ska redovisas med en ungefärlig kostnad, för att kunna användas i budgetarbetet.

Detta ger kostnadstäckning från strategiska ställningstaganden till fysiska förändringar i vår livsmiljö och andra insatser och evenemang.

### Del 1, Cykelstrategi

En workshop genomfördes i uppstartsdel av projektet. På workshopen deltog kommunstyrelsen och en grupp tjänstemän som representerade kommunens olika sektorer och verksamheter. Eftermiddagen genomfördes i samarbete med Krister Isaksson, cykelexpert på SWECO och Lars Strömgren, ordförande för organisationen Svensk cykling. Workshopen gav oss ett resonemang kring vilka vi ska rikta våra insatser till, för att fler ska cykla mer i Skövde kommun.

Med utfallet från workshopen som grund och det kunskapsmaterial som finns tillgängligt kring planering för cykling togs ett förslag på Cykelstrategi fram. Ett avstämningsmöte hölls sedan med gruppen tjänstemän från workshopen, för att gå igenom innehållet och stämma av medskicken från workshopen.

För att säkerställa en bred acceptans för innehållet i cykelstrategin genomförs en remissrunda med stor bredd. På det viset ökar styrkan i det ställningstaganden som görs i cykelstrategin.

### Avgränsningar

Geografiskt gäller cykelstrategin för hela Skövde kommun. Mängden cyklister och potentiella cyklister är av naturliga skäl störst i centralorten, men samma övergripande strategier ska gälla för hela kommunen, även de mindre orterna och landsbygden. Strate-

gierna ska täcka resor mellan kommunens olika orter och även över kommungränsen.

Innehållsmässigt behandlas cykling som en del i ett större transportsystem, med fokus på att hela resan ska fungera. Här läggs särskilt fokus på hur cykelresor kan kombineras med kollektivtrafikresor.

Strategierna gäller för hur det fysiska cykelinfrastrukturnätet ska planeras och byggas upp, vilka cyklande grupper som ska prioriteras först och därmed till vilka olika kampanjer ska riktas.

Cykelstrategin kommer inte att ta upp de andra trafikslagets förutsättningar, men kommer att hantera cykelinfrastrukturens förhållande till dem.

### **Övriga relaterade planeringsdokument i Skövde kommun**

Cykelstrategin är en fördjupning av trafikstrategin, i likhet med den styrs den av och hämtar material från andra kommunala planeringsdokument. Nedan följer en kort beskrivning av dokumenten samt en förklaring kring hur cykelstrategin förhåller sig till dem.

#### *ÖP 2025*

Översiktsplanen är ett strategiskt planeringsinstrument som anger kommunens viljeinriktning för användningen av kommunens mark- och vattenområden.

Översiktsplanen syftar till att samordna olika allmänna statliga och kommunala intressen för en god markhushållning. ÖP 2025 togs fram parallellt med trafikstrategin och dessa beskriver tillsammans inriktningen för stadsplanering i Skövde.

Cykelstrategin förhåller sig därför på ett likartat sätt till översiktsplanen som till trafikstrategin.

#### *Parkering i Skövde (2010)*

Tillgängligheten till Skövde har stor betydelse, i detta är parkeringen en nyckelfråga. Utformningen av parkeringen ska ge stöd åt önskad stadsutveckling och här regleras parkeringsnormer för både motortrafik och

cykel. Dock saknas strategier som tydligt kopplas till cykelparkering, vilket gör att cykelstrategin kan komplettera och redogöra för kommunens ställningstaganden kring detta. Det finns dock riktlinjer för hur parkeringsbehov ska beräknas och en parkeringsnorm för cykel.

Strategi för parkering är, liksom Översiktplanen och Trafikstrategin, ett inriktningsdokument.

#### *Energi- och klimatstrategi 2011*

Skövde kommuns energi- och klimatstrategi har som syfte att ge kommunen förutsättningar för att hantera klimatfrågan på lokal nivå, på ett långsiktigt och strategiskt sätt. Energi- och klimatstrategin omfattar utsläppen av växthusgaser inom sektorerna energi och transporter samt åtgärder som syftar till att påverka beteenden mot ett mer resurseffektivt samhälle. Energi och klimatstrategin redovisar mål för minskad klimatpåverkan från transportsektorn. Att öka cyklingen är en del i det arbetet.

#### *Resepolicy (2012)*

Skövde kommuns Resepolicy ska följas av anställda och förtroendevalda i Skövde kommuns nämnder, styrelser, förvaltningar (numer sektorer) och bolag. Policyn syftar till att alla tjänsteresor ska vara trafiksäkra, miljöanpassade och kostnadseffektiva.

Resepolicyn pekar på kommunens ambition i frågan hållbar trafikplanering, här lyfts säkerhet och miljöanpassning fram. Policyn är dessutom väldigt konkret i att cykel helst ska väljas framför andra färdmedel vid korta ressträckor. Detta underbygger vikten av satsningar på cykel i kommunens roll som arbetsgivare.

#### *Riktlinjer för fordon och resor (2012)*

Skövde kommuns Riktlinjer för fordon och resor ska följas av anställda och förtroendevalda i Skövde kommunorganisation. Dokumentet syftar till att alla tjänsteresor ska vara trafiksäkra, miljöanpassade och kostnadseffektiva.

Riktlinjerna upprepar det som står i resepolycyn och går sedan ner på detaljerad nivå för att beskriva exakt vad som gäller. Stort fokus ligger på vad som gäller för de motorfordon (främst personbilar) som används i tjänsten. Det står också att vid cykling ska cykelhjälm användas och att för korta resor används i första hand cykel. Det är dessutom beslutat att alla anställda med transportbehov ska ha tillgång till tjänstecykel, vilken så långt som möjligt ska vara utrustad med möjligheter till att ta med eventuell last och utrustning som arbetet kräver. Det ger underlag till satsningar inom den egna organisationen.

#### *Folkhälsopolitiskt program 2015-2018*

Programmet bygger vidare på Vision Skövde 2025 och förtydligar inriktningen för folkhälsoarbetet. Levnadsvanor baseras på individens egna val, det vi som kommun kan göra är att utforma livsvillkor och livsmiljöer på ett sätt som indirekt bidrar till goda levnadsvanor. Tre av visionens utvecklingsområden lyfts fram i programmet: *attraktiva boendemiljöer, kunskapsutveckling och arbete, samt tillsammans*. De delar som är aktuella i arbetet med cykelplaneringen handlar främst om delaktighet i planeringen, med särskilt fokus på att få med barn och unga. Utöver det ska vi, som det står, arbeta för en aktiv och hållbar områdesutveckling med fokus på livsvillkor och livsmiljö. Vi ska också arbeta för att utjämna skillnaderna i livsvillkor under barnens uppväxt.

Programmet ger oss bland annat ramar för hur arbetet kan göras framöver och vilken vikt som behöver läggas vid medborgardialog och samverkan.

#### *Barn- och ungdomspolitiskt program 2015-2018*

Programmet ska vara vägledande i arbetet för att nå de nationella målen för barnrättspolitiken och ungdomspolitiken. Här står att alla kommunens insatser som berör målgruppen 0-25 år ska ha ett barn- och ungdomsperspektiv. Med det menas att barn och ungdomar ska få utöva sina mänskliga rättigheter, betraktas som en mångfald av individer, stödjas

att bli självständiga, ta ansvar och ges möjlighet att vara delaktiga och ha inflytande i hela den politiska processen.

Programmet inriktar sig på visionens utvecklingsområden: *attraktiva boendemiljöer, kunskapsutveckling och arbete, samt tillsammans*. Barn och ungdomar ska ha trygga, tillgängliga och hälsosamma boende- och livsmiljöer. De ska dessutom inkluderas i dialog kring samhällsutvecklingen och därigenom bl.a. påverka sin egen vardag. Vi ska också utveckla vårt samarbete med föreningar och civilsamhället och genom dessa öka barns och ungdomars delaktighet och kreativitet.

Barns och ungas möjlighet till kultur- och fritidsaktiviteter handlar i hög grad om tillgänglighet. Trygga cykelvägar över hela kommunen kan möjliggöra barns och ungas deltagande i kultur- och fritidsaktiviteter på våra sju folkbibliotek, fritidsgårdar, Kulturhuset och Kulturfabriken, idrottsplatser och träningsarenor.

I likhet med programmet ovan får vi här ramar till hur arbetet bör läggas upp, med medborgardialog och samverkan. I det här fallet med fokus på barn och ungdomar.

#### *Policy för funktionshindersfrågor*

Policydokumentet lyfter fram vikten av att planera vår livsmiljö så att så många som möjligt kan ta del av det som erbjuds. Det är därför viktigt att lägga extra stor vikt vid tillgänglighetsaspekter i utformningen av de skapade miljöerna. Till grund för arbetet finns FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning.

Polycyn belyser frågor som behöver tas med i arbetet kring cykelinfrastruktur och cykelplanering i Skövde kommun.

#### **Aktuell statistik**

##### *Cykelfrämjandets kommunvelometer 2017*

Cykelfrämjandet är en ideell förening som företräder den globala cykelrörelsen i Sverige. Genom organisationens kommunvelometer utvärderas kommunernas cykelarbete. Cy-

kelfrämjandet skriver att metoden möjliggör en snabb, enkel och objektiv analys av cykelarbetet i en kommun. Detta kan sedan användas för att på ett enkelt sätt mäta och jämföra hur Sveriges kommuner arbetar med och prioriterar cykling. I den senaste rapporten skriver de att erfarenheterna från tidigare år har visat att metoden ger en tillräckligt bra bedömningsgrund, trots sin enkla utformning.

Syftet är att granskningen ska skapa nationell och lokal debatt och incitament för förbättringar, men även peka på handlingsområden där det finns möjlighet till konkreta förbättringar i de deltagande kommunerna. De deltagande kommunerna får en rapport som både beskriver kommunens nuläge och hur den står sig i förhållande till andra kommuner. Undersökningen bygger helt på uppgifter som kommunerna själva har lämnat, uppgifterna har sedan genomgått en rimlighetskontroll.

Frågorna i granskningen har delats in i sex delområden som viktas lika:

1. Befintlig infrastruktur
2. Infrastruktur och underhåll
3. Information och marknadsföring
4. Cykelaktiviteter under 2016
5. Cykelpolitik
6. Uppföljning och mätning

År	Poäng
2012	32,5
2013	36,5
2014	36
2015	27
2016	29
2017	33

Skövde kommuns poäng i kommunvelometern under de sex åren 2012-2017.

Skövde kommun har medverkat i kommunvelometern 6 år i rad, med start 2012. Efter att ett nytt poängsystem infördes 2015 har poängen för Skövde kommun ökat något varje år. Av totalt 60 poäng fick kommunen 33 i kommunvelometern för 2017.

Deltagande i kommunvelometern under kommande år kommer att ge en fingervisning av effekterna av det arbete som görs i Skövde kommun.

De områden där vi har störst förbättringspotential enligt rapporten är *information och marknadsföring (3 av 10)*, samt *mätning och uppföljning (4 av 10)*. Här menar Cykelfrämjandet att kommunen bör se över satsade medel och personresurser. Kopplat till detta nämns också värdet av en sammanställning och de föreslår ett cykelbokslut för detta ändamål. De rekommenderar ett samarbete med cyklister som stöd i prioriteringsarbetet.

Rapporten lyfter fram värdet av att ta fram en cykelstrategi och den cykelplan som hänger samman med den.

#### STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition)

STRADA bygger på uppgifter från två källor, polisen och sjukvården. Polisen registrerar in trafikolyckor i hela landet sedan årsskiftet 2003 och det gör också större delen av Sveriges akutsjukhus. Att rapporteringen görs från två håll gör både att fler olyckor rapporteras in i systemet och ger en bättre bild av skadegraden genom sjukvårdens diagnoser. Den sammanställning som används som presenteras här baseras på siffrorna från 2011 till 2015.

Statistiken delas in beroende på om någon dog, fick allvarliga, måttliga eller lindriga skador, eller om olyckan inte orsakade några personskador. När det gäller döda och allvarligt skadade i trafiken har Sverige en nollvision. I Skövde kommun har inga dödsolyckor där cyklister varit inblandade rapporterats under den redovisade perioden och i genomsnitt 2 allvarliga olyckor har rapporterats per år.

De senaste fem åren har drygt 400 olyckor där cyklister varit involverade inträffat. Den största delen av olyckorna är så kallade singelolyckor, nästan 350 stycken. Av de allvarliga olyckor som rapporterades under 2015 var båda singelolyckor. En singelolycka är när det endast är ett fordon eller en trafikant inblandad. Det är dock inte omöjligt att en del

av dessa orsakats av att personen väjt undan för att inte köra på någon/bli påkörd. Detta stämmer väl överens med de generella slutsatser som dragits i nationella sammanhang.

När det gäller allvarliga och måttliga skador är antalet olyckor ungefär samma från år till år, medan de lindriga blev något fler efter 2012. Antalet lindriga olyckor blev något färre igen 2015, men har inte nått ner till de nivåer vi hade innan 2012.

Av de 87 rapporterade olyckor som inträffade under 2015 är hela 73 singelolyckor. 6 cyklister har krockat med mopeder, 4 med en annan cykel, 2 med bilar och ytterligare 2 har krockat med fotgängare.

De dominerande platserna är främst *gatu- eller vägsträckning* och *gång- och cykelbana/väg* och med tanke på hur stor andel som är singelolyckor är detta inte så förvånande. Endast 6 av olyckorna skedde i *gatu- eller vägkorsning*. Det går inte att utläsa orsaker till de olika olyckorna ur statistiken.

#### *Resvaneundersökning Skövde kommun (2011)*

Undersökningen gjordes som en del i förarbetet till den trafikstrategi som antogs 2012. I undersökningen har alla färdmedel behandlats i delresor och alltså inte enbart huvudresan. Svarefrekvensen var relativt låg, 49 %, vilket gör att vi behöver vara försiktiga med att lägga alltför stor vikt vid resultaten. Med det sagt ger de ändå en fingervisning kring hur det såg ut i Skövde 2011.

Hur folk väljer att resa beror delvis på vad de har tillgång till. En stor majoritet av de svarande hade körkort och ungefär lika många hade tillgång till bil med någon regelbundenhet. 8 av 10 hade tillgång till cykel. En tiondel hade inte tillgång till bil och/eller cykel, det går inte att utläsa om de grupperna sammanfaller och om en del i så fall varken hade tillgång till bil eller cykel.

När det gäller förmåner från arbetsgivare svarade de allra flesta förvärvsarbeteande att de hade tillgång till avgiftsfri parkering på arbetsplatsen, bara 2 % svarade att de hade tillgång till/möjlighet till subventionerat

kollektivtrafikkort. Undersökningen ställde ingen fråga kring parkering eller andra förmåner knutna till cykling. Trots det visade undersökningen att cykel var det färdmedel som används av näst flest (efter bilen). Runt en tredjedel cyklar alltså någon sträcka under en vanlig dag, även utan satsningar från arbetsgivare. Det går inte att utläsa hur många av dessa som cykelpendlar till arbetet eller hur långa de olika resorna är. Men värt att notera är att ungefär samma siffror gällde för både män och kvinnor.

Pendlingstiden på cykel för de som arbetar var i de allra flesta fall under 30 minuter. Mer än hälften en restid på mellan 10 och 19 min (57 %). Tidsåtgången för de som pendlar med bil låg på under 20 minuter för tre fjärdedelar, och mindre än 10 minuter för den sista fjärdedelen. Här finns det potential, många av dessa korta resor kan göra på cykel.

För studenter var de vanligaste färdmedlen i fallande ordning: cykel, buss och att gå. Studenter skiljer sig alltså märkbart från de som arbetar. Cykling och buss låg på ungefär lika andel, följt av att gå med ungefär hälften så stor andel. Bilen kom först på fjärde plats, tätt följt av att åka tåg. Resultatet visar alltså att Skövdes studenter i mycket stor utsträckning använde sig av hållbara färdmedel.

Årstiden påverkar om folk väljer att ta cykeln. Betydligt fler cyklar på sommaren och de som cyklar gör det också oftare. Undersökningen visade att så många som 10-15 % av de tillfrågade aldrig cyklar sommartid. Vintertid stiger den siffran och blir nästan tre gånger så stor. Gruppen som cyklar varje dag (20 %) minskar vintertid och blir ungefär hälften så stor under vinterhalvåret (mellan 5 och 10 %). De som cyklar någon/några gånger i veckan minskar också, medan gruppen någon/några gånger i månaden ökar. En del av de som cyklar ofta under sommaren drar alltså ner på mängden cykling under vintern, och majoriteten slutar cykla helt under vintern.

De som väljer att inte cykla har olika anledningar till detta, de allra flesta väljer det odefinierade alternativet *annat* (ca 15 %). De mer konkreta anledningar som annars topade bland både män och kvinnor var *har*

*ingen cykel, tar lång tid att cykla, varmt och svettigt att cykla* och att det var *för långt att cykla*. Endast 2-4 % svarade att det berodde på *dåligt underhåll*.

De som väljer bort bilen anger oftast att det är *onödigt att köra så kort sträcka, ger inte motion och frisk luft och har inte körkort/tillgång till bil*. Nästan alla dessa motiveringar ligger på ungefär samma andel för både män och kvinnor, det är dock betydligt färre av männen som anger avsaknad av körkort eller bil som anledning.

Under övriga kommentarer efterfrågas separerade gång- och cykelbanor, med en linje som visar var de olika trafikslagen hör hemma.

#### Resvaneundersökning i Skövde tätort, Våren 2017

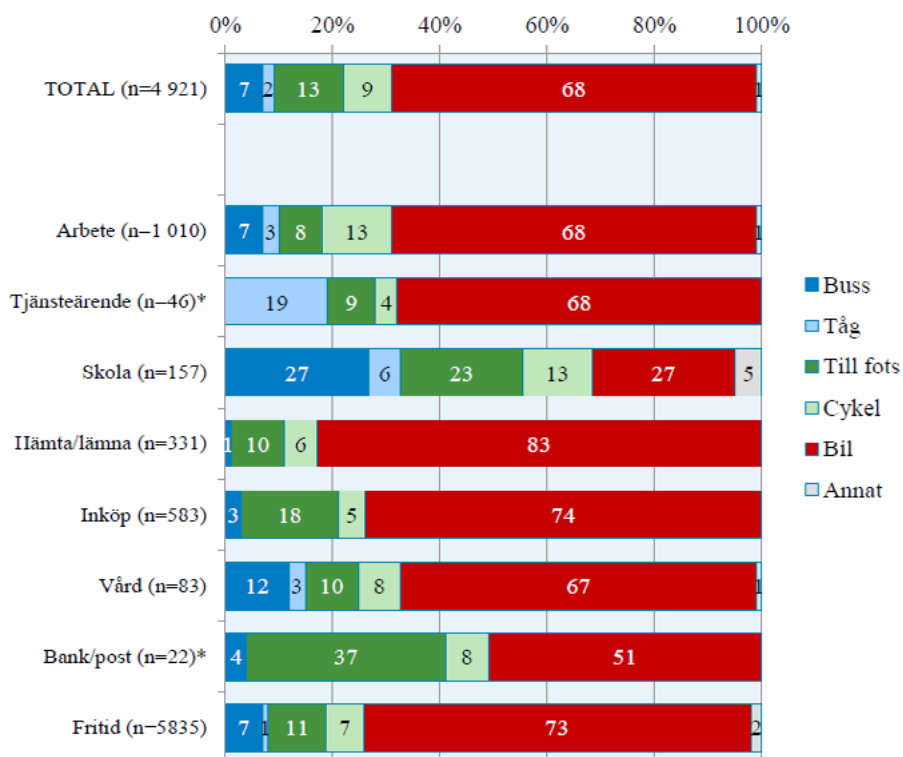
Undersökningen har fokuserat på invånarna i Skövde tätort, inklusive Skultorp. Den tittar på marknadsandelarna för olika trafikslag, resandets omfattning, reseströmmar, start- och målpunkter, samt invånarnas attityder avseende resandet.

Varje vardag gör Skövdeborna närmare 96 000 resor om dagen, vilket innebär i genomsnitt 2,3 resor per person. Sammanfattningsvis sker var fjärde resa med cykel eller till fots, var tionde med kollektivtrafik och resterande två tredjedelar med bil. Av de resor som sker inom en stadsdel är drygt 60 procent till fots och en procent med kollektivtrafik. Bland bilresorna är hälften under tre kilometer långa.

40 % av tätortens invånare åker bil varje dag och 75 % minst två dagar i veckan. Bilen dominerar för en majoritet av resorna (68 %), undantaget är resor till och från skola/studier, där kollektivtrafiken toppar.

Resor till och från arbete och studier står för nästan hälften av alla resor (45 %). Näst efter kommer inköp (20 %) och fritid (19 %). Fler än två av tre resor är kortare än fem kilometer och runt hälften av bilresorna är tre kilometer eller kortare.

Nästan hälften av de som åker bil minst en dag i veckan funderar på att minska sitt bilåkande. Andelen är som störst i Horsås (54 %) och som lägst i Norrmalm, Centrum och Östermalm (drygt en tredjedel).



Använd färdssätt för olika typer av ärenden. (Bild från Resvaneundersökning, 2017)



## FRAMTIDEN

*I Skövde cyklar vi*

### Målbild

I Skövde tar så många som möjligt cykeln hela resan eller på någon sträcka när de ska ta sig till/från arbete, skola och fritidsaktiviteter. Det är inte enbart cyklister med alla de senaste prylarna, det är folk som ska någonstans. Invånare, pendlare och besökare vet att det är bekvämt, säkert och behagligt att röra sig i kommunen och staden på cykel, till fots och med kollektivtrafiken. De vet också att det går att parkera cykeln på ett säkert och bra sätt när de kommer fram dit de ska, oavsett om det är platsen för ett byte av färdstätt eller om de nått resans slut. Människor väljer färdmedel beroende på vilken typ av resa som görs och har lätt för att kombinera flera olika färdmedel under en och samma resa.

### Prioriterade grupper

Inriktningen för Skövde kommuns satsning på cykeltrafiken är att det ska underlätta för den som kan välja att cykla i vardagen. Det är vardagsresor som prioriteras, såsom cyklande till/från arbete, skola och förskola. Vilket enligt resvaneundersökningen (2017) innebär runt hälften av de resor som görs. Genom att skapa bra förutsättningar på dessa stråk är tanken att även annan cykling drar nytta av utvecklingen, t.ex. de som cyklar för att motionera eller som turistar på sadeln.

Fokus kommer därför först att ligga på de stråk och funktioner som bedöms göra nytta för någon av grupperna *arbetspendlare* och *skolpendlare*. Vilket är helt i linje med prioriteringsprinciperna i de regionala planerna.

### Strategier

För att nå fram till vår målbild behöver vi förändra något. För att förändra måste vi börja någonstans och de prioriterade grupperna ger oss en utgångspunkt.



### Eftersträva ett sammanhängande cykelnät

För att det ska vara enkelt och smidigt att ta cykeln i Skövde kommun behöver vi ett cykelnät som hänger samman och är lätt-navigerat. Vi behöver använda samma tank som planeringen kring biltrafik länge gjort, det ska vara gent och intuitivt, kompletterat med skyltning.

För att skapa en struktur i systemet för cykeltrafik behövs olika typer av cykelvägar och stråk. Genom att ta fram en modell där dessa olika typer, eller steg, förklaras ingående skapas en tydlighet. På det viset vet kommunala tjänstemän vilka krav som ställs och de som använder cykelstråken vet vad de ska kunna förvänta sig.

Standarden på de olika stråken och cykelvägarna ska följa den stege som sätts upp, det gäller såväl utformning som skötselnivåer. Grundläggande för alla nivåer är att det inte ska förekomma några hål i vägbanan eller andra direkta fel. Det ska inte finnas några avbrott utan cykelväg i prioriterade stråk, huvudstråk eller andra utpekade stråk.

Trafiksystemet ska hänga ihop, det betyder att infrastrukturen inte ska ta slut vid stadsgränsen och inte heller vid kommungränsen. Den långsiktiga målsättningen är därför att det ska gå att cykla säkert i staden, till och från staden, runt staden, i kommunen som helhet och även in och ut ur kommunen.

Det är inte bara cyklar som ska röra sig på cykelnätets vägar, i vissa fall gäller det även mopeder. Det behövs ett sammanhängande och säkert nät även för mopedister, det innebär att längs vägar med högre hastigheter ska vi sträva efter att både moped klass I och II får använda sig av cykelvägen. Rekommenderat



dationerna i GCM-handboken (Trafikverket, SKL) är att utanför tätorterna där hastighetsbegränsningen överstiger 50 km/h bör även mopeder klass I köra på cykelväg. Om de ska få göra det behöver det särskilda föreskrifter, detsamma gäller om moped klass II inte ska få köras på cykelvägar.



### Ta fram minst ett prioriterat cykelstråk

Vi behöver snabba effektiva stråk som på ett smidigt sätt låter oss cykla från en del av staden till en annan, enligt liknande principer som nätet för motortrafik är uppbyggt. Prioriterade stråk handlar även om att cykeltrafiken ska prioriteras högre än biltrafik i korsningspunkter. På vilket eller vilka sätt det ska göras i Skövde redovisas i cykelplanen.

Dessa stråk ska ha den högsta skötselnivån av cykelvägarna i kommunen, de ska exempelvis prioriteras först vid snöröjning. Det ska också synas i utformningen att det är ett prioriterat stråk, vilken metod som ska användas kommer att arbetas fram under arbetet med cykelplanen.



### Prioritera arbetspendling med cykel

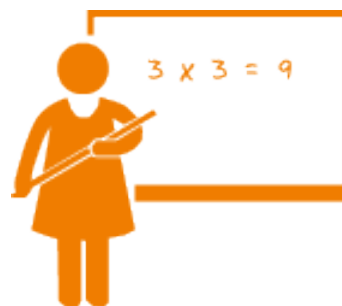
Människor ska välja att ta cykeln på de resor där det är rimligt och möjligt. Det handlar om resor till och från något, med fokus på arbetspendling eftersom det är en resa de

allra flesta gör, flera gånger under en vecka. Att människor rör på sig i vardagen är något som på sikt kan leda till en bättre folkhälsa.

Arbetsgivare som finns i kommunen blir viktiga i detta arbete, då en del av ansvaret kommer att vila på dem. Kommunens roll i blir att tillhandahålla information kring vilka insatser som kan göra att fler väljer att cykla och vad arbetsgivaren kan tjäna på det. Det finns mycket forskning som visar vilka vinster en arbetsplats kan göra genom en mer aktiv arbetsstyrka. Människor blir piggare av att röra på sig regelbundet och en mer hälsosam livsstil kan innebära färre sjukskrivningar och sjukdagar. Piggare och glada medarbetare som trivs är bra för arbetsgivarens varumärke, liksom anställda som pratar gott om arbetsgivaren.

Kommunens ska även arbeta med parkeringsmöjligheter med bra förutsättningar på platser för byten mellan färdmedel. På så sätt kan möjligheterna och attraktiviteten öka för både de som skulle kunna cykla en del av resan och de som kan cykla hela vägen. Det handlar bland annat om hållplatser, järnvägsstation och större arbetsplatser. Allt detta behöver göras i samarbete med andra aktörer, exempelvis olika väghållare och de som är huvudman för kollektivtrafiken.

Målet är att andelen som cyklar hela eller delar av resan till/från arbetet ska vara ökande.



### Prioritera cykelvägar till och från skolor

Barn och unga genomgår oftast inte någon djupare utbildning i trafikkunskap, till skillnad från de som tar körkort av olika slag. De rör sig ofta på ett mindre förutsägbart och ibland lekfullt sätt i trafiken. Det är därför särskilt viktigt att cykelvägarna är utformade på ett säkert och intuitivt sätt där dessa grup-

per rör sig i stor utsträckning. Andelen barn som cyklar till skolan har minskat kraftigt under senare år, en orsak är att föräldrar upplever trafiksituationen som osäker och därför skjutsar barnen i bil.

Särskilt fokus ska läggas på de områden som ligger i nära anslutning till skolor och förskolor, detta för att förbättra förutsättningarna för en hållbar och säker hämtlämna-situation. Satsningarna ska inriktas på att förbättra säkerheten för både de barn som cyklar och går, och för övriga trafikanter.

Även mopeder klass II får köra på våra cykelvägar, men inte klass I. I tätorterna och Skövde stad kan det finnas anledningar att reglera så inga mopeder får köra på cykelvägarna. På landsbygden kan det istället vara lämpligt att reglera så även moped klass I får köras på cykelväg längs vissa vägsträckor.

Ytterligare ett argument för att satsa på områden där barn och ungdomar rör sig i sin vardag är att de just nu skapar sina vanor inför resten av livet. Vi vill att vuxna ska välja cykeln i framtiden, därför behöver de som nu växer upp ha vanan att cykla. Genom att skapa möjligheter för dem att ta cykeln istället för att förlita sig på föräldrar som ska skjutsa, får våra barn och ungdomar tillgång till både frihet och ansvar, vilket utvecklar dem ytterligare som individer. Det kommer dessutom att ge dem motion och på det viset både göra det lättare att fokusera under skoldagen och motverka de sjukdomar som kan komma av stillasittande.

Ytterligare en aspekt är den påverkan barn kan ha på sina föräldrar och på andra vuxna i sin omgivning.

Målet är att andelen som cyklar hela eller delar av resan till/från skolan ska vara ökande.

### **Kommunens roll**

Kommunen som organisation och arbetsgivare behöver vara drivande och vara en föregångare för att kunna påvisa de fördelar och möjligheter som uppstår. Det egna arbetet kommer också att ge underlag i samtalen med andra arbetsgivare, i takt med att kommunen kan utvärdera de fysiska för-

ändringar och kampanjer som genomförs. Kommunens arbete handlar om att skapa möjligheter och uppmuntra anställda att cykla till och från de olika arbetsplatserna och på de kortare resorna i arbetet. Det behöver göras både genom fysiska förändringar i miljön, som parkeringar och cykelvägar, och genom att uppmuntra och prata om varför det är viktigt, både på ett individuellt plan och för samhället i stort.

En annan del i arbetet blir att samla in information och fakta som kan användas i marknadsföringssyfte, både för att lyfta fram satsningen och för att motivera andra stora arbetsgivare att göra egna satsningar. Vi ska kunna presentera både underlag som motiverar satsningar och exempel på olika lösningar. Detta ska dessutom förpackas på ett bra sätt, i en form som kan lämnas ut både på kommunens olika arbetsplatser och spridas till andra arbetsgivare i kommunen.

### *Mobility management*

Mobility management är ett koncept för att främja hållbara transporter genom att förändra beteenden och attityder. Det hänger ihop med trafiksystemet i stort och är inte enbart kopplat till cyklingen. Konceptet har utvecklats på europeisk nivå i ett antal EU-projekt och inom ramen för samarbetsplattformen EPOMM, European Platform on Mobility Management.

Att välja att ta bilen är enkelt för de som kan/får köra idag, det går av bara farten, en vana. Det gäller ofta oavsett hur långt det är till målpunkten och vad syftet med resan är. I de allra flesta fall finns det dessutom bra kollektivtrafik att resa med. Och i många fall är avstånden dessutom så korta att cykel skulle vara ett bra alternativ. Vi människor mår bra av att röra på oss, medan bilen inte mår bra av att köra korta sträckor utan att motorn hinner bli varm ordentligt. Trots det väljer många bilen även för de kortare resorna.

Ett aktivt arbete med attitydfrågor behövs, så att detta diskuteras och hanteras i alla relevanta sammanhang. Det handlar om ett hela-resan-perspektiv och att tänka på de prioriteringar som gäller i alla steg, från

planering och byggande till service, möblering, drift och underhåll. Människor ska aktivt välja färdmedel efter behovet vid just den resa de ska göra, baserat på de förutsättningar som gäller just då.

Det behöver dessutom vara lätt att välja rätt, det handlar om sådant som möjlighet att ta med cykeln på kollektivtrafikresor. Det handlar också om att göra fysiska förändringar som prioriterar cykeln i olika sammanhang. Placera cykelparkeringar nära målpunkter och entréer och säker parkering vid hållplatser osv.

Arbetet med att förändra människors beteende i vardagen är inte något som kommunen kan göra ensam, det kräver att även andra aktörer är med och arbetar mot samma mål. Här behövs samarbete med exempelvis företag, som kan minska sin indirekta miljöpåverkan genom att färre anställda tar bilen till arbetet varje dag. Kommunen behöver inspirera och informera arbetsgivare, så de i sin tur engagerar sina anställda.

Resurser fördelas så det finns tid att lägga på det här arbetet, att vara med i den kommunala verksamheten, utforma och genomföra evenemang, ta fram informationsmaterial av olika slag, uppvaka Trafikverket i olika frågor, prata med arbetsgivare, företag och fastighetsägare osv. Det handlar inte om att fortsätta som vanligt, vi ska förändra hur vi arbetar och i inledningsfasen kommer vi att behöva påminnas om att tänka på detta. Resurser måste också avsättas för de nya arbetsuppgifter som uppstår, som ett direkt resultat av ett förändrat arbetssätt.

---

## LITTERATURFÖRTECKNING

- Cykelfrämjandet (2017), *Cykelfrämjandets kommunvelometer 2017* - En granskning och jämförelse av kommunernas satsningar på att öka cykling och göra cykling säkrare och mer attraktivt
- GCM-handboken (2010), *GCM-handbok - Utformning, drift och underhåll med gång-, cykel- och mopedtrafik i fokus*. Trafikverket och SKL
- Skövde kommun (2010), *Parkering i Skövde*, med parkeringsstrategi och p-normer.
- Skövde kommun (2011), *Resvaneundersökning Skövde kommun*
- Skövde kommun (2012), *Trafik i Skövde - Trafikstrategi*
- Skövde kommun (2012), *Resepolicy*
- Skövde kommun (2012), *Riktlinjer för fordon och resor*
- Skövde kommun (2012), *Energi- och klimatplan för Skövde kommun 2011-2020*
- Skövde kommun (2013), *Landsbygdsprogram för Skövde kommun 2013-2016*
- Skövde kommun (2014), *Policy för funktionshindersfrågor*
- Skövde kommun (2015), *Folkhälsa - människor möts, verkar och mår bra!* Folkhälsopolitiskt program för mandatperioden 2015-2018
- Skövde kommun (2016), *Barn- och ungdoms-politiskt program för Skövde kommun 2015-2018*
- Västra Götalandsregionen (2014), *Regional plan för transportinfrastrukturen i Västra Götaland 2014-2025*
- Västra Götalandsregionen (2016), *Strategi för ökad cykling i Västra Götaland - En del av den regionala cykelplanen*
- Västtrafik AB (2017), *Resvaneundersökning i Skövde tätort, våren 2017*.



**SKÖVDE**

Sektor samhällsbyggnad

Postadress 541 83 SKÖVDE Telefon 0500-49 80 00 Hemsida [www.skovde.se](http://www.skovde.se)