



Cykelstrategi

2010-2012

Beslutad av kommunfullmäktige
2010-02-22



SVENLJUNGA
KOMMUN



EUROPEISKA UNIONEN
Europeiska regionala
utvecklingsfonden



Interreg IVA
ÖRESUND – KATTEGÅT – SKAGERRÅK



Nordiska cykelstäder
Svenljunga

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INLEDNING	1
BAKGRUND	2
HÄLSOASPEKTER	2
MILJÖASPEKTER	3
EKONOMI	3
NULÄGET I SVENLJUNGA KOMMUN	4
EXISTERANDE MÅL OCH STRATEGIER	4
BEFINTLIG INFRASTRUKTUR	5
ATTITYDER TILL CYKLING	6
<i>Panel Elev</i>	6
<i>Transportvaneundersökning</i>	6
<i>Cykelmätningar</i>	7
<i>Cykelräkningar på skolor</i>	7
<i>Cykelräkningar på arbetsplatser</i>	8
<i>Cykelstölder och trygghet</i>	8
CYKELRELATERADE PROJEKT	9
VISION, MÅL	11
VISION FÖR SVENLJUNGA KOMMUN;	11
ÖVERGRIPANDE MÅL FÖR CYKLISM I SVENLJUNGA KOMMUN;	11
INSATSOMRÅDEN OCH MÅLSÄTTNING	12
CYKLING TILL ARBETSPLATSEN	12
<i>Målsättning</i>	12
<i>Indikator 2009</i>	12
<i>Resultatmål 2012</i>	12
BARN PÅ CYKEL	12
<i>Målsättning</i>	12
<i>Indikator 2009</i>	12
<i>Resultatmål 2012</i>	12
BÄTTRE SERVICE FÖR CYKLISTERNA	13
<i>Målsättning</i>	13
<i>Resultatmål 2012</i>	13
SVENLJUNGAS VISION	13
<i>Resultatmål 2012</i>	13

INLEDNING

Det finns många skäl att satsa på att öka cyklandet, såväl för samhället som för den enskilda individen. Ju fler som cyklar desto:

- bättre luft
- mindre buller
- mindre trängsel och behov av parkeringsplatser
- mindre energiåtgång och utsläpp av växthusgaser från trafiken
- friskare befolkning – mindre risk att drabbas av högt blodtryck, hjärtinfarkt, åldersdiabetes, fetma, psykisk ohälsa etc.
- högre livskvalité
- bättre ekonomi

För en kommun är alla dessa aspekter viktiga för att säkerställa en så hög livskvalité och hälsa för invånarna som möjligt och för att skydda miljön, både lokalt och globalt. Att öka cykling är därför ett område som kommunen aktivt arbetar med.

Erfarenheter från andra kommuner visar att 10-50 % av resorna under 3 km är möjliga att överföra till cykel. Resor som har särskilt stor potential är skolresor, arbetsresor (många är kortare än 5 km) och kombinationsresor med kollektivtrafik.

Cykeln har även potential för längre resor om lämplig infrastruktur finns – både för arbetspendling och för längre utflykt och träningsrundor i fritiden om rätt förutsättningar finns.



Cykelgarage under tågstationen i Odense, Danmark

Att cykla är enkelt, snabbt och hälsosamt. Det är billigt. Det ger upplevelser och en stor frihetskänsla. Att hävda att cyklandet bör öka är inte särskilt kontroversiellt, men cyklande diskuteras ibland med negativa förtecken. Cyklandet framställs som ett problem för bilister, en fara för fotgängare och måhända för cyklisten själv. Det lockar knappast fler till att cykla.

Denna cykelstrategi är ett led i arbetet att öka cykling i Svenljunga. Det långsiktiga målet är att fler ska lockas att börja cykla i kommunen och att de ska kunna göra det tryggt och säkert.

BAKGRUND

Klimatförändringar, trängsel och mycket stillasittande är några av de stora utmaningar alla kommuner står inför. Problemställningarna är komplexa och det finns inga enkla lösningar men det finns en sak som kan lösa alla tre och det är cykeln.

Hälsaspekter

Det är väl undersökt och dokumenterat att regelbunden motion, även om den är måttlig, har en tydlig positiv hälsoeffekt.

- Fysisk inaktivitet är idag en av de främsta orsakerna till ohälsa. Fetma och övervikt åtföljs av en rad hälsoproblem med ökad risk för hjärt- och kärlsjukdomar.
- Fysisk aktivitet och inaktivitet har många effekter på människors hälsa och på folkhälsan i stort.
- Fysisk aktivitet definieras som all typ av rörelse som ger ökad energiomsättning. Bibehållen fysisk aktivitet genom livet bidrar till att människor kan leva ett oberoende liv långt upp i åldern.



Att få fler människor att cykla, särskilt under regelbundna vardagsresor, har därmed en tydlig effekt för folkhälsan.

En i stort sett inaktiv person i medelåldern som börjar cykla till jobbet fem kilometer om dagen, i stället för att ta bilen, minskar risken för hjärt- och kärlsjukdomar med 50 %¹.

Ett flertal studier visar att den största samhällsekonomiska vinsten med ökad cykling kommer från hälsoeffekterna. Norska studier² uppskattar att den samhällsekonomiska vinsten för hälsoeffekterna för ”nya” cyklister ligger i spannet 2 600 – 8 300 kr per cyklist för 130 timmars cykling per år (20 minuter per dag).

Idag är fyra av tio män, var fjärde kvinna och var femte barn i Sverige överviktigt eller fet enligt 2008-års nationella folkhälsoundersökning³. Fetma och dess följsjukdomar kostar samhället uppskattningsvis 12,4 miljarder kr varje år. Cykelsatsningar är lönsamma, den samhällsekonomiska nyttan överskrider kostnaden med mellan 4 och 14 gånger.

¹ WHO 2002

² Saelensminde, 2004

³ Statens folkhälsoinstitut: Hälsa på lika villkor

Miljöaspekter

Att cykla är – förutom att promenera – det mest miljövänliga transportsättet. Cykeln är särskilt lämpad för att ersätta korta bilresor där bilen är som mest miljöskadligt och ineffektiv på grund av kallstarter. Bilens avgasrening fungerar dåligt när motorn är kall och utsläppen av hälsofarliga ämnen och bränsleförbrukningen är därför högst vid korta resor. Samtidigt är det just dessa resor som är enklast att ersätta med cykeln. En kallstartad bil har en bränsleförbrukning som lätt kan ligga på det dubbla av bilens angivna genomsnittsförbrukning. Det är vid korta resor som miljövinsten vid övergång från bil till cykel blir mest betydelsefull. Varje cyklad kilometer istället för bil ger i genomsnitt en koldioxidbesparing på 214 g. En stor andel av bilresorna inom en tätort, ca 70-80 procent, är kortare än 3-4 km. Dessa resor svarar för en stor del av utsläppen från biltrafiken. En katalysator fungerar inte fullt ut förrän efter 3-4 km⁴, så om regelbundna korta resor, exempelvis arbetspendling eller inköp, kan ersättas med cykling förbättras därför både den lokala luftkvalitén och utsläppen av växthusgaser minskar. Vidare minskar ökad cykling buller från trafiken.

Ekonomi

Även bortsett från hälso- och miljöaspekter är ökad cykling ekonomiskt intressant för kommunen. Att cykla är ett prisvärt färdssätt och gynnar kommuninvånarnas ekonomi om det ersätter regelbundna bilresor. Vidare har cykelturism och i viss mån cykelsport en ekonomisk potential för kommunen, både genom att locka till sig besökare samt genom att erbjuda utökade möjligheter till fritidsaktiviteter för invånarna. Svenljunga är del av ett omfattande nätverk av bilfria cykelleder som knyter ihop Ulricehamn, Svenljunga och Borås och som har potential att utvecklas vidare och bli en stomme för en växande cykelturism i västra Sverige.



⁴ NTF Allt att vinna. Inget att förlora

NULÄGET I SVENLJUNGA KOMMUN

I detta kapitel sammanställs uppgifter om nuläget inom cykelområdet i kommunen:

- Existerande mål och strategier
- Totallängd av cykelbanor och rekreationsleder i stora drag
- Attityder till cykling (resultat från brukarundersökningen)
- Resultat av mätningar av antalet cyklister vid arbetsplatser, skolor och mätpunkter samt antalet cykelstölder
- Cykelrelaterade projekt

Existerande mål och strategier

Ur Svenljunga kommuns Gång- och cykelledsplan från 2008 kan vi hämta:

Mål:

Alla gång- och cykeltrafikanter i kommunen skall ta sig fram på säkra, attraktiva och lättillgängliga gc-leder

Strategi:

Kommunen skall arbeta för att trygga gång- och cykeltrafikanternas säkerhet i alla tätorter.

Kommunen ska planera infrastrukturen så att den har god tillgänglighet för alla.



I gång- och cykelledsplanen finns även en handlingsplan för utbyggnad.

I Trafiknätanalysen från 1999 står:

”Cykelnätet i Svenljunga tätort är uppbyggt av länkar som kan vara:

- cykelvägar i grönområden, parker etc
- separata cykelbanor längs gator
- lågtrafikerade lokalgator eller gångfartsgator där cykeltrafiken samsas med övrig trafik

Svenljunga har ett relativt väl utbyggt GC-vägsystem. Målsättningen att ha GC-vägar från bostadsområden till skolor och centrum är till stor del uppfylld”

Det finns inte mycket nedskrivet om vilka insatser som skett tidigare, men under flera år har arbetat fokuserats på oskyddade trafikanter. Detta har bland annat lett till trafikljus i Holsjunga och att gång- och cykelbanor har byggts ut allt eftersom.



Ur **Regler för resor och trafiksäkerhet för Svenljunga kommuns anställda** ⁵,

Punkt 4.2.1 finns följande beslut;

”Vid resor med cykel gäller följande:
Cykling ska uppmuntras för korta resor i tjänsten. Om kommunen tillhandahåller låncyklar och cykelhjälm används dessa.”

Befintlig infrastruktur

I Svenljunga finns redan idag en omfattande cykelinfrastruktur. Totalt finns 38 km cykelbanor och rekreationsleder varav 7,5 km cykelväg på grus. Rekreationsleder har framför allt byggts på nedlagda banvallar. Dessa långa leder på de nedlagda banvallarna, som ingår i ett regionalt cykelvägsnät är en unik tillgång.

Nyckeltal: Omfattning av cykelvägar i Svenljunga

	Inom samhällen	Mellan samhällen	Totalt
Längds cykelväg	19 km	19 km	38 km
Per invånare*	1,8 m	1,8 m	3,6 m

*10 289 invånare per 30 nov 2009

Cykelparkeringar

Det är generellt få cykel-parkeringar i kommunen och de flesta håller låg standard. Den största ligger vid stationen i Svenljunga och är uppsatt av Västtrafik men underhålls av kommunen.



⁵ Styrdokument, fastställsedatum 2005-12-12

Attityder till cykling

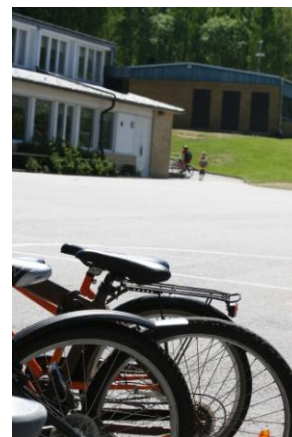
Panel Elev

Via kommunens hemsida ställs regelbundet frågor till eleverna år 7-9, som de kan besvara via webben. Under hösten 2009 ställdes frågan;

Hur tar du dig oftast till skolan?

Antalet barn som svarande var 37 och de uppgav följande;

- 21 cyklade eller gick till skolan
- 1 blev skjutsad
- 12 åkte skolskjuts



Transportvaneundersökning

Under hösten 2009 genomfördes den första transportvaneundersökningen i Svenljunga kommun. Det var en internetbaserad enkätundersökning och genomfördes genom att 880 slumpmässigt utvalda innevånare över 18 år uppmanades via brev att delta. 130 personer svarade, vilket är en mycket bra svarsfrekvens för en kommun med lite drygt 10 000 invånare. Svaren gav följande resultat;



Detta används cykeln till:

31 % av invånarna använder cykeln minst en gång per vecka och 39 % cyklar eller går någon gång till jobb eller utbildning under året. Bland dem som cyklar använder 32 % cykeln dagligen.

Barns transport till skolan

I enkäten tillfrågades föräldrarna till barn i skolålder om hur deras barn kommer till och från skolan. Det visade sig att 53 % av barnen någon gång går eller cyklar till skolan medan 18 % av barnen någon gång blir skjutsade i bil.

Cyklisternas tillfredsställelse

Enkäten visar att 35 % känner sig nöjda med underhållet av cykelvägar samt skyltning och vägvisning i kommunen medan 16 % känner sig missnöjda. 52 % känner sig trygga i trafiken samt i förhållande till stölder och överfall medan 20 % känner sig otrygga.

Cykelmätningar

Under oktober månad genomfördes cykelmätningar på tre platser i centrala Svenljunga;

1. Garvarebron, stor andel skolbarn och arbetspendlare
2. Banvallen mot Sexdrega, bakom kommunhuset
3. Cykelbanan från Järnvägsgratan mot Landboskolan

Plats	Antal cyklister inkl mopedister/dag
Garvarebron	150
Banvallen	50
Järnvägsgratan	100

Cykelräkningar på skolor

För att kunna jämföra antalet skolbarn som cyklar till och från skolan har antalet cyklar utanför skolorna räknats på tre platser, i Hillared, Mogaskolan i Svenljunga samt i Östra Frölunda.

Skolskjuts anordnas för elever i förskoleklass och skolår 1-3, om det har minst 2 km skolväg, för skolår 4-6 om de har minst 4 km skolväg och år 7-10, om de har minst 5 km skolväg. Skolorna rekommenderar att eleverna tidigast börjar cykla efter sportlovet i år 3. Räkningarna gjordes vid två tillfällen under första veckan i juni 2009. Vid båda tillfällena var det vackert väder.

Skola	Antal cykelställ	Antal cyklar	Andel cyklister %	Antal barn med < 5 km i åk F-9
Hillared	2 st	21-27 st	45	53 st
Moga	3 olika platser varav 120 st i cykelställ	22-66 st	19	237 st
Östra Frölunda	0 st	1-4 st	14	18 st

Hillared

Läsåret 2008/2009 gick 79 barn i skolan fördelat på årskurserna F-6.

Av dem åkte 25 elever skolskjuts.

Här fanns det 70 platser under 2 stora cykelställ. Det stod mellan 21-27 cyklar i cykelställen.

Mogaskolan i Svenljunga

På Mogaskolan gick 664 barn och ungdomar under läsåret 2008/2009 fördelat på årskurserna F-9. Av dessa barn, så åkte 365 skolskjuts till skolan.



Vid Mogaskolan fanns det cykelparkering på tre olika platser, vid musikskolan, på skolgården samt cykel- och mopedställ ovanför högstadiet. När räkningen gjordes stod cykelställen på skolgården i stor oordning vilket kan bero på att det påbörjats ombyggnad på vissa delar av skolan. Totalt fanns det 120 platser samt ett cykel- och mopedstället som inte hade cykelställ, utan endast

parkeringsplats under tak. Merparten av cyklarna stod på skolgården. Det var mellan 66 och 22 cyklar parkerade runt skolan vid räkningstillfället.

Östra Frölunda

Läsåret 2008/2009 gick 27 barn i årskurserna F-6 och av dem åkte 16 elever skolskjuts. Vid skolan i Östra Frölunda fanns mellan 1-4 cyklar vid räkningen.

Cykelräkningar på arbetsplatser

För att kunna jämföra antalet personer som cyklar till och från arbetet, så har antalet cyklar räknats utanför sex arbetsplatser. AB Blåkläder, Elmo Leather, Svenljunga kommunhus och Scandfilter (Vokes Air) i Svenljunga, Mjögäcks Entreprenad AB (Mjögäcksvillan) i Mjögäck samt EME Energiproduktion i Sexdrega. Räkningarna gjordes vid två tillfällen under första veckan i september 2009. Vid båda tillfällena var det vackert väder.

Arbetsplats	Antal cykelställ	Antal cyklar	Antal anställda	Andel cyklister %	personal inom 5 km radie
Elmo Leather	2 st	26-28 st	134	25	106
AB Blåkläder	1 st	5 st	75		?
Svenljunga Kommunhus	2 st	5-8 st	112	28	23
Scandfilter (Vokes-Air)	2 st	5 st	130	9	54
Mjögäcks Entreprenad AB (Mjögäcksvillan)	1 st	1-4 st	73	12	ca 20
EME Energiproduktion i Sexdrega AB	-	1-2 st	14*	2	8

*3-5 st dagtid - Företaget tillämpar skiftarbete

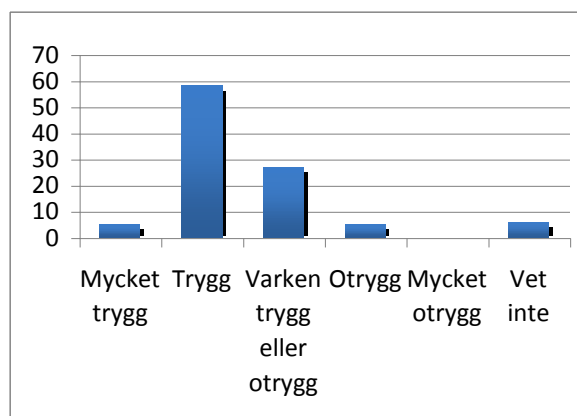
Cykelstölder och trygghet

År	Antal cykelstölder
2007	18
2008	46
2009	23

Statistik på antal polisrapporterade cykelstölder i Svenljunga kommun visas i tabellen nedan. Antalet stölder ligger på samma nivåer som i grannkommunerna.

I transportvaneundersökningen hösten 2009, som genomfördes i projektet Nordiska cykelstäder, ställdes följande fråga;
Hur trygg känner du dig som cyklist i kommunen i förhållande till överfall, stöld etc?

Resultatet visas i diagrammet till höger;



Cykelrelaterade projekt

År 1999 (99.148.312) deltog tekniska enheten i ett samarbetsprojekt mellan åtta kommuner, folkhälsorådet och cykelorganisationer med mål att skapa cykelleder från Vättern till Västerhavet. Tekniska enheten gjorde en inventering av aktuella banvallar och fann att banvallen inte längre ägs av kommunen eller delvis är borta.

Svenljunga kommun ingår i flera nätverk för att utveckla cykling och cykelbanor i ett större sammanhang tillsammans med andra kommuner. Nedan följer närmare beskrivningar av några.

Sjuhärads cykelrunda

Mellan Svenljunga – Lockryd – Borås – Ulricehamn – Tranemo – Svenljunga löper en cykelbana på mestadels nedlagda banvallar i Sjuhärad. Endast ett fåtal mil saknas för att rundan skall vara fullständig. Mellan Kinds golfklubb och Svenljunga där banvallen svänger ner mot Axelfors behövs en annan lösning in till Svenljunga samhälle för att kunna utvidga cykelbanan. I Svenljunga kommun är utbyggnaden färdig mellan Svenljunga och Sandsjön. Under 2010 kommer en utredning om samarbetsformer och gemensamt underhåll & marknadsföring att genomföras med stöd av Sjuhärads kommunalförbund.

Västerhavsleden – Från Vättern till Västerhavet

Är ett samarbete för ett få en sammanhängande cykelled på nedlagda banvallar från Falköping och Jönköping via Ulricehamn till Falkenberg.

Nätverk via Sveriges kommuner och landsting

Är ett nätverk mellan Sveriges kommuner där cykelfrågor, olika lösningar mm diskuteras på träffar och i en nätverksgrupp.

Nordiska cykelstäder

Svenljunga kommun ingår tillsammans med 10 andra nordiska kommuner i ett treårigt EU-projekt som heter Nordiska cykelstäder.

Projektet är medfinansierat av EU's utvecklingsfond Interreg IV A, Kattegat – Skagerak-regionen. Syftet är till att minska CO2-utsläppen, öka folkhälsan och minska biltrafiken genom att öka cyklismen.



Nordiska cykelstäder
Svenljunga



Grundstenar i projektet:

- Löpande gränsöverskridande samarbete, konceptutveckling och kunskapsutbyte
- Lokal politisk förankring och ”brukarmedverkan”
- Lokalt genomförande av konkreta aktiviteter

För att säkra en politisk förankring och systematisere arbetet med cykelfrämjandet ska varje partner utarbeta flera strategiska och politiska dokument

- En cykelpolitik/-strategi - innehåller konkreta mål för arbetet med cykelfrämjandet
- En cykelhandlingsplan - innehåller en plan för hur och i vilken ordning målen skall uppfyllas
- 2 cykelräkenskaper - effekterna av insatserna utvärderas
- Medborgarna skall involveras i framtagandet av dokumenten, de skall godkännas politiskt

Denna cykelstrategi är framtagen inom ramarna för detta projekt.



VISION, MÅL

Vision för Svenljunga kommun⁶;

Svenljunga - här finns det godaste livet!

Svenljunga är den tryggaste, hälsosammaste och vänligaste kommunen i hela Sverige.

- Vi har gott om kulturella och sociala mötesplatser
- Vi kan välja var och hur vi vill bo. Miljön är viktig i allt vi gör.
- Vi har ett brett utbud av företag med alla typer av jobb, goda utbildningsmöjligheter och ett smart kommunikationsnät.
- Vi har en utmärkt servicenivå och är stolta över vår bygd där vi kan förverkliga våra ideér.

Övergripande mål för cyklist i Svenljunga kommun⁷;

- Alla gång- och cykeltrafikanter i kommunen skall ta sig fram på säkra, attraktiva och lättillgängliga gc-leder.
- Kunskapen om var kommunens gång- och cykelleder finns skall vara bred och kartor lättillgängliga⁸.
- Cykeltrafiken ska öka och andelen bilresor ska minska på sträckor upp till 5 km

Kommunens ambition är att målen ska vara mätbara, ambitiösa och realistiska och följas av ett passande handlingsprogram som möjliggör att målen kan nås. Kommunens vision och övergripande mål medverkar till att ge mening åt ambitionen att på sikt öka cyklingen och minska bilåkandet på korta sträckor (< 5 km).

Genom mätningar och avstämning med medborgare, politiker och tjänstemän finns goda förutsättningar för att cykelstrategin blir levande och bidrar till att fler väljer cykeln i framtiden. Kommunen har redan idag många fina (okända) cykelvägar, som på sikt ska byggas ihop med närliggande kommunernas cykelstråk. Ökad satsning på trafiksäkerhet, bättre framkomlighet för cyklisterna samt marknadsföring av de cykelstråk vi har, bör underlätta för fler att använda cykeln.

⁶ Senast antagen 2009-09-28 KF § 94 Verksamhetsplan 2010-2012

⁷ Gång- och cykelledsplan antagen 2008-12-15

⁸ Referensgruppen 2009-12-07

INSATSOMRÅDEN OCH MÅLSÄTTNING

Vi arbetar för att nå kommunens mål inom tre insatsområden:

- Cykling till arbetsplatsen
- Barn på cykel
- Bättre service för cyklisterna

Cykling till arbetsplatsen

Målsättning

Alla gång- och cykeltrafikanter i kommunen skall ta sig fram på säkra, attraktiva och lättillgängliga gc-leder.

Indikator 2009

- 5 av 10 cyklister känner sig trygga i trafiken idag.
- 20 % av arbetsresorna inom 5 km, genomförs med cykel idag.

Resultatmål 2012

- Minst en cykelkampanj om året inom insatsområdet skall genomföras
- Andelen arbetsresor bland dem som bor inom 5 km ska öka med 50 %
- 20 % av kommunens anställda medverkar i någon cykelkampanj
- 10 av 10 cyklister känner sig trygga i trafiken

Barn på cykel

Målsättning

Alla gång- och cykeltrafikanter i kommunen skall ta sig fram på säkra, attraktiva och lättillgängliga gc-leder.

Indikator 2009

- 5 av 10 cyklister känner sig trygga i trafiken idag
- 23 % av barnen som bor inom 5 km från skolan cyklar idag

Resultatmål 2012

- Minst en cykelkampanj om året inom insatsområdet skall genomföras
- 10 av 10 cyklister känner sig trygga i trafiken
- Antalet barn som cyklar eller går till skolan inom närområdet skall öka med 20 %

Bättre service för cyklisterna

Målsättning

Kunskapen om var kommunens gång- och cykelleder finns skall vara bred och kartor lättillgängliga

Indikator 2009

- 3 av 10 cyklister är nöjda med skyltning och underhåll idag
- 5 av 10 cyklister känner sig trygga i trafiken idag

Resultatmål 2012

- 7 av 10 cyklister är nöjda med skyltning och utmärkning samt underhållet av gång- och cykelvägnätet (slyröjning, sopning, asfaltering, plogning och sandning mm)
- 10 av 10 cyklister känner sig trygga i trafiken

Svenljungas vision

Svenljunga är den tryggaste, hälsosammaste och vänligaste kommunen i hela Sverige.

Indikator 2009

- 31 % av innevånarna i Svenljunga uppger att de använder cykeln minst 1 gång per vecka
- Antalet cyklister/mopedister vid de tre mätställena var i snitt 300 st/dag

Resultatmål 2012

- Antalet cyklister i kommunen ökar med 50 %