



Handlingsplan för cykel 2009 - 2011



HELSINGBORG

STADSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN

Martin Wärmak
2009-02-13

Innehållsförteckning

Inledning	4
Mål	4
Insatsområden	5
Tidplan	5
Ekonomi	6
Värdeord	6
Risk	6
Organisation	6
Ny funktion inom Stadsmiljöavdelningen.....	6
Projektledning	6
Beskrivning av insatsområdena	7
Dokument.....	7
Riktlinjer för utformning	7
Cykelparkeringsplan	7
Vägvisningsplan.....	7
Rutiner för drift och underhåll.....	7
Fysiska insatser.....	7
Huvudcykelstråken	8
Cykelparkeringar	8
Vägvisning	8
Signalprioriteringar	8
Drift och underhållsinsatser	8
Cykelbarometer	9
Fasta mätstationer	9
Kommunikation och Marknadsföring	9
Kommunikationsplan	9
Mobility Management insatser	9
Cykelkarta	9
Cykelwebb	9
Cykelnavigator.....	9
Uppföljning	9
Cykelräkning	9
Uppföljning av cykelflöden	10
Bokslut	10
1. Bilaga Ansvarsfördelning	10
2. Bilaga Huvudcykelnätet	11
3. Bilaga Investeringsplan 2009 - 2011	12

Inledning

Helsingborg har beslutat om att det behövs en ny syn på trafiken. Cykelplanen antogs 2007, detta har resulterat i flera åtgärder för cyklister de senaste åren, men mycket återstår. Cykelfrågan måste nu få tydligt ändrat fokus. Cykelplaneringen bör inte betraktas som en egen process i kommunens verksamhet, utan cykelfrågorna bör - liksom många andra frågor som t ex miljöhänsyn - integreras i den kommunala verksamhetens alla skeden (planera - bygga - förvalta).

Staden ska med handlingsplanen ta ett samlat grepp kring arbetet med cykelfrågorna. Planen anger inriktning, övergripande mål och omfattar insatser som är bundna till KLIMP resp. till vad som antagits inom ramen för Cykelplanen. Tidplan, resursbehov samt organisation ingår också i detta program.

Eftersom staden beslutat att markant öka cyklandet till 2015 och vi redan överskrider luftkvalitetsnormerna samt förbundet oss att genomföra klimpåtgärderna till 2011, krävs en mycket stark fokusering och snabbt handlande. Vi ska alltså på sex år både bygga ett attraktivt och fungerande cykelnät och få 17 % fler cyklister.

Arbetet med insatserna har delvis påbörjats. Demonstrationsstråket och Restaureringsstråken håller på att byggas. Cykelvägarna håller på att föras in i digital kartdatabas. Inventeringen som ska ligga till grund för planeringsstråkets genomförande är gjord. Koncept till vägvisningsplan har tagits fram och vissa signalförbättringar för cykel är gjorda.

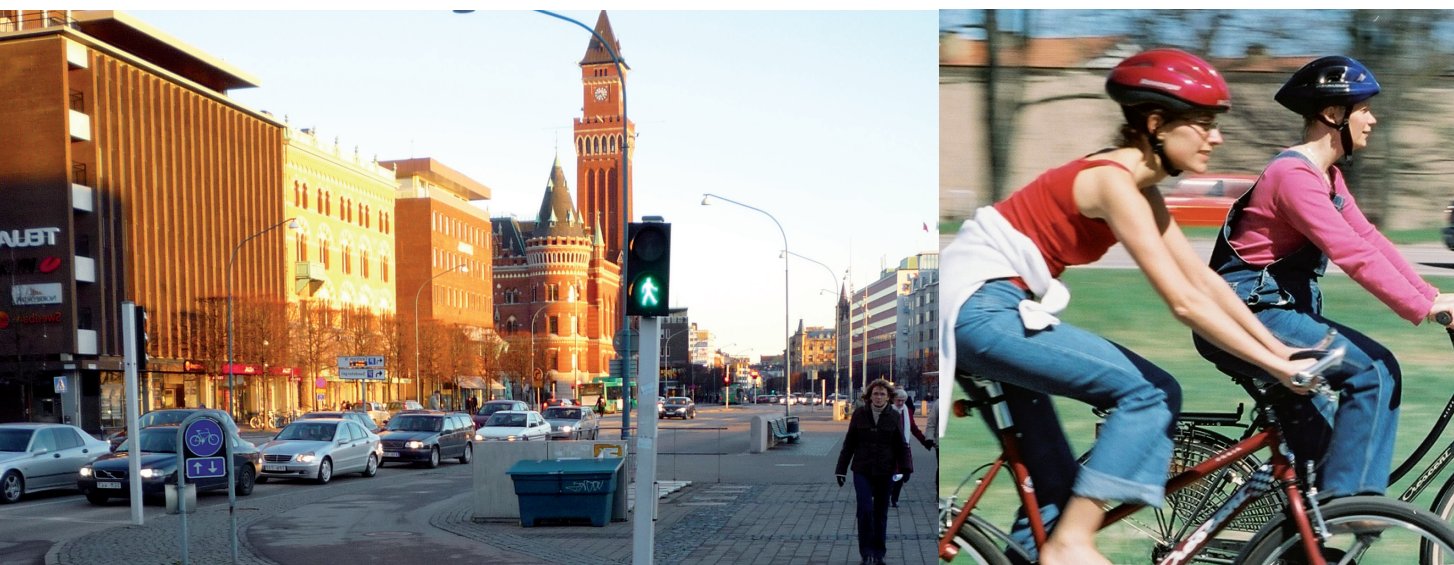
Beroende av andra stadsbyggnadsprojekt och tiden för att ta fram underlag och genomförande av investeringarna kommer inte alla cykelstråken vara färdigställda 2011, utan handlingsplanen kommer behöva revideras. Andra viktiga orsaker till fortsatt arbete med cykelfrågorna är att cykelvägnätet behöver likväl som bilnätet ständigt förbättras och arbetet med att påverka till att fler använder cykeln vid de korta resorna och arbete med att färdigställa cykelvägnätet, såväl genom investeringar som driftåtgärder.

Mål

Stadens mål är att cykeltrafikens andel av persontrafikresorna inte får minska i fortsättningen. Med hänsyn till folkökningen bör därför antalet cyklister öka med minst 17 % till 2015 jämfört med 2005 nivå. 43 % av bilresorna är kortare än fem kilometer och studier visar att 10 - 48 % av dessa är möjliga cykelresor.

Handlingsplanens mål för att öka antalet cykelresor är att:

- på ett organiserat, strukturerat och metodiskt sätt arbeta med cykelfrågorna
- inom utpekade tidsramar målinriktat genomföra delprojekten i enlighet med avsatta medel
- implementera ett cykeltänkande och cykelvägnätet både hos stadens planerare såsom projektörer, projektledare, driftansvariga etc.
- färdigställa och få fungerande huvudcykelstråk och huvudcykelnät



Insatsområden

Handlingsplanens insatsområde delas in enligt följande fyra områden; Dokument, Fysiska investeringar, Kommunikation/Marknadsföring och Uppföljning.

Dokument	Fysiska insatser	Kommunikation/ Marknadsföring	Uppföljning
<ul style="list-style-type: none"> Riktlinjer för utformning Cykelparkeringsplan Vägvisningsplan Rutiner för drift och underhåll 	<ul style="list-style-type: none"> Huvudcykelnät Cykelparkeringar Vägvisning Signalprioritering Drift- och underhållsinsatser Mätstationer Cykelbarometrar 	<ul style="list-style-type: none"> Kommunikationsplan Mobility Management-insatser Cykelkarta Cykelwebb Cykelnavigator 	<ul style="list-style-type: none"> Cykelräkning Uppföljning av cykelflöden Bokslut

Tidplan

Handlingsplanen omfattar investeringar och aktiviteter för åren 2009 till 2011. Inom tidsperioden ska delprojekten enligt tabellen nedan genomföras.

Område	Delprojekt	2009	2010	2011	Kostnad, tkr	Stadens kostnad, tkr	Ansvarig
Dokument	Riktlinjer för utformning	x					EMN
	Cykelparkeringsplan	x			100	100	MW
	Vägvisningsplan	x					EMN
	Rutiner för drift och underhåll	x					PP
Fysiska insatser	Huvudcykelnät	x	x	x	52400	46900	MW
	Cykelparkeringar	x	x		1000	500	MW
	Vägvisning (skyltning)	x	x		1200	600	KP
	Signalprioritering	x	x	x	500	250	EW
	Drift- och underhållsinsatser	x	x	x	2250	2250	PP
	Mätstationer	x	x	x	800	400	AMF
	Cykelbarometrar	x			700	400	KP
Kommunikation/ Marknadsföring	Kommunikationsplan	x					MW
	Mobility Managementinsatser	x	x	x	600	450	Mobility
	Cykelkarta	x			200	200	EMN
	Cykelwebb	x	x		450	225	AMF
	Cykelnavigator		x	x	400	200	AMF
Uppföljning	Cykelräkning	x			200	200	AMF
	Uppföljning av cykelflöden	x	x	x			AMF
	Bokslut	x	x	x			MW

MW – Martin Warmark, AMF – Anne Marie Frisell, KP – Kristoffer Persson, EW – Eva Werner, PP – Per Persson, EMN - Eva Marie Norén

Ekonomi

Kostnaden för handlingsplanens genomförande är beräknad till 63 750 tkr, varav kostnaden för Klimp – insatser 8 250 tkr och investeringsplanens genomförande 52 400 tkr (exkl. påbörjade projekt 13 500 tkr). För dessa kostnader får staden statliga bidrag med 8 125 tkr.

Värdeord

- Öppen – saklig och god kommunikation, både extern som intern med andra projekt och verksamheter
- Snabbfotat – arbeta effektivt och respektera tidplan
- Hållbart – trots en "tuff" tidplan måste bra underlag och rätt åtgärder presteras

Risikanalyt

Handlingsplanens insatser ska genomföras under en relativt sett kort period. Här nedan preciseras risker och åtgärder för dessa.

Risker

- Projektdeltagare får inte den tid till förfogande som krävs för projektet genomförande
- Delprojekts genomförande tid kan vara feluppskattad
- Delprojekts budget kan av marknadsmässiga skäl vara felkalkylerad
- Vissa investeringar är beroende av att andra projekts tidplaner hålls
- Vissa insatser konkurrerar med andra projekt om samma ytor i stadsrummet
- Projektdeltagare faller från projektet
- Beteendeförändringar tar tid och att få den önskade ökningen av cykeltrafiken kräver stora insatser av Mobility åtgärder

Riskåtgärder

- Ge projektledaren ett formellt uppdrag genom projektbeställning med budget, tidsram och vilka personalresurser som projektledaren förfogar över
- Regelbundna möten i både projektgruppen och styrgruppen ska hållas – utifrån bestämt intervall
- Vid upptäckt av problem rapportera direkt till projektledare för vidare beslut i styrgruppen
- Arbeta informera gentemot andra projekt och intressegrupper och hitta bra värdegrunder
- God dokumentation om varje delprojekt och gemensam projektmapp för dokumentation
- Marknadsför stadens satsningar enligt given kommunikationsplan och gör årliga uppföljningsmätningar av antalet cyklister och inställningen till stadens cykelinfrastruktur

Organisation

I praktiken kommer en stor del av cykelverksamheten att genomföras inom den befintliga verksamheten inom Statsmiljöavdelningen, men också med hjälp av strategiska avdelningen, planavdelningen, kart och GIS-enheten samt informationsenheten.

Ny funktion inom Stadsmiljöavdelningen

För att driva på och garantera Cykelplanens genomförande samt att Klimp investeringarna kommer till stånd och genomförs enligt beviljat "cykelpaket" behövs en Samordnare/projektledare. Detta för att garantera att arbetet genomförs effektivt och systematiskt. En annan viktig anledning till detta är att göra det tydligt för alla i stadsbyggnadsprocessen att detta område är prioriterat och därav ska frågan belysas och bevakas i de olika skedena; planera – bygga – förvalta.

Detta kräver ett nära och organiserat samarbete med övriga funktioner inom förvaltningen. Funktionen, rollerna och samarbetena bör vara formaliserade på så sätt att de finns etablerade och accepterade uppdrag och arbetsgrupper.

Projektledning

Styrgruppen för projektet representeras utöver projektledaren av Ole Andersson, stadsmiljöavdelningen (Projektbeställare), Sofia Öreberg, Avdelningen för strategisk planering, Marlene Roos, informationsenheten, Eva Werner, trafikenheten.

En arbetsgrupp bör finnas där personal från Strategiska avdelningen, Drift och underhållsenheten och trafiknheten ingår. Arbetsgruppen får med föreslagen organisation 6 medlemmar. Denna grupp planerar och samordnar verksamhet och projekten. Att utbyta information och erfarenheter mellan de olika aktiviteterna är ett viktigt syfte med gruppen. Den har också till uppgift att följa upp och utvärdera arbetet. Eventuellt kan andra aktörer under viss tid knytas till gruppen, såsom representant från avdelningen för Hållbar utveckling eller Planavdelningen för kortare eller längre period.

Samordnare/Projektledare; Martin Warmark leder och är ansvarig för handlingsplanens genomförande med tillhörande budget, 1.0 tjänst.

Arbetsgruppen representeras med följande person och tillhörighet:
Strategiska avdelningen Eva Marie Noren.

Från trafiknheten deltar Anne Marie Frisell, Karolina Nielsen och Kristoffer Persson.
Drift och underhåll, Per Persson.

Beskrivning av insatsområdena

Dokument

Riktlinjer för utformning

För att få den standard på cykelvägnätet man avser för att nå målen dessa satsningar, måste vi "bygga rätt" från början. Det finns varken tid eller medel för att göra fel åtgärder som inte gagnar cyklisten fullt ut på stråken och huvudcykelnätet. Riktlinjer för utformning behövs också för att genomförandefasen av investeringarna ska bli så effektiv som möjligt, med tydliga riktlinjer vid projektering och direktiv till byggtreprenörer. Sveriges kommuner och landsting håller på med att ta fram en handbok för cykelplanering (GCM-handboken) som kan fungera som "uppslagsbok" vid cykelplanering, men ett mer lokalt anpassat dokument för vårt arbete är en förutsättning.

Cykelparkeringsplan

Inom ramen för trafikplanen har en parkeringspolicy tagits fram, den behandlar i huvudsak bilparkeringsförsörjning därför behövs en specifik cykelparkeringsplan som ger svar på var ska vi ha parkering? hur många behövs? och vilka modeller/typ ska användas?

Vägvisningsplan

För att förbättra orienterbarheten för den som cyklar och för att tydliggöra och förenkla för nya cyklister behövs en systematisk och tydlig cykelvägvisning. En översyn har påbörjats och där huvudstråken korsar tunnlar har skyltning redan genomförts. Men den systematiska skyltningen av cykelvägnätet återstår och en stor uppgift är att inventera och dokumentera behoven, ta fram en plan med strategi.

Rutiner för drift och underhåll

Varje år skadas nära 300 cyklister i Helsingborg. Två av tre cyklister skadas i singelolyckor och man har kunnat konstatera att 30 % av alla cykelolyckor som medför personskada kan härledas till brister i drift och underhåll. Man bör inom området förbättra rutinerna för både halkbekämpning och för sopning av sand och grus. Man måste också löpande inventera beläggning för att kunna garantera en hel och jämn cykelväg utan hål och onödiga hinder. Rutiner för kontinuerlig skötsel av växtligheten måste ses över, varför en tydlig driftplan ska tas fram som återspeglar stråken och huvudcykelnätets betydelse.

Fysiska insatser

Huvudcykelnät

Stommen i huvudcykelnätet utgörs av åtta huvudcykelstråk. Huvudstråken har målpunkter av stor betydelse för arbetspendlingen och kännetecknas av stort antal cyklister (>1000 cyklister/dygn på de mest frekventa delarna). De utgör redan idag en viktig cykelförbindelse eller planeras att bli sådan. Stråken måste inventeras i fält och en åtgärdsplan med konkreta förslag på trafiktekniska lösningar och åtgärder inom drift och underhåll med kostnadsposter måste tas fram. Vissa åtgärder kräver investeringsmedel medan andra kan ingå i gällande avtal för drift och underhåll. Åtgärder kommer också göras på övriga huvudcykelnätet i enlighet med investeringsplanen, för att få ett sammanhängande cykelvägnät.

Förslag till framtida huvudnät inklusive huvudstråk framgår av bilaga 2.

Cykelparkeringar

Kombinationen cykel/tåg resp. cykel/buss är ofta både effektivt och bekvämt sätt att anordna sin resa på, men det ställer krav på att goda möjligheter finns till att på ett säkert sätt kunna parkera sin cykel, helst på en bevakad uppställningsplats för att så långt som möjligt garantera att egendomen varken blir stulen eller utsatt för sabotage. Dessa resor med byten mellan olika färdmedel är något staden behöver både uppmuntra och göra så bekväma som möjligt, för att kunna konkurrera med och minska bilanvändningen vid de korta pendlingsresorna. Det har i Helsingborg funnits bevakad cykelparkering både vid Knutpunkten och vid Ramlösa station, dessa var uppskattade och gav också ökad trygghet då dem var fysiskt bemannade med personal på plats.

Det behöver vid stationerna Knutpunkten, Ramlösa och Maria finnas en lösning av permanent karaktär så att man på ett tryggt och säkert sätt kan parkera sin cykel. Det finns och används runt om i landet flera typer av låsbara cykelboxar som ger möjlighet att låsa in sin cykel i ett skyddat utrymme, vilket kan vara ett alternativ till de tidigare personligt bemannade parkeringarna.

Vägvisning

Under 2008 påbörjades arbetet med vägvisning genom att sätta upp skyltar på cykeltunnlarna för att öka orienterbarheten. Detta är dock bara en liten del inom vägvisningen. Inom denna post finns ansvaret för att ta fram underlag för beställning och upphandling av vad som avses inom cykelvägvisningsplanen. Det är primärt att arbetet med vägvisning följer tidplanen för uppbyggnaden och marknadsföringen av huvudcykelstråken.

Signalprioriteringar

Vid många av stadens trafiksignaler tvingas man som cyklist att stanna för att trycka på en knapp för att anmäla sitt grönbehov. Detta behövs inte vid automatdetektering, då magnetslingor i marken känner när en cyklist kommer fram till korsningen. Detta behövs för att för att konkurrera med bilen som transportmedel. Som bilist behöver du inte kliva ur bilen för att få grönt ljus, då det finns för bilarna.

Man behöver också anpassa signalerna bättre för cyklisternas behov genom dubbel uppsättning av signalvisning så att cyklisterna också kan se när de har fått grönt ljus. Idag missar cyklisterna när de har grönt ljus för att de inte blir tydligt visade om detta, vilket skapar både irritation och osäkerhet, vilket leder till lägre status och trafiksäkerhet för cyklisterna. Genom att komplettera de tio signalkorsningarna med en andra uppsättning signaler, så kallad sekundärvisning förbättrar vi komforten, trafiksäkerheten och statusen för cyklisterna.

Drift och underhållsinsatser

För att cykelvägnätet ska få den önskade standarden, måste ytor läggas om till mer lågväxt vegetation och detta ryms inte inom ramen för den löpande driften utan ska ses som investering.

Även belysningen är en betydande del för att det ska bli tryggare och säkrare att använda cykeln under större delar av året. Belysningen måste också stråkvis ses över och resultera i en investeringsplan.

Mätstationer

Fasta mätstationer behövs för att ge kontinuerlig uppföljning och rapportering av cyklingens utveckling. Dessa 10 mätstationer tillsammans med de tre cykelbarometrarna kommer kunna ge tillräckligt bra och tillförlitlig information för att kunna följa cyklandet utveckling i tätorten. Tekniken ger möjlighet att på ett mycket bra sätt följa upp effekterna av investeringar och åtgärder. Tekniken bygger på att slingor anläggs i cykelvägen vilka detekterar när en cykel passerar. Informationen skickas sedan via telekommunikation in till en uttagsklient för vidare presentation och information, t ex på cykelwebben.

Cykelbarometrar

Med cykelbarometer visar man cyklister och andra trafikanter hur många cyklister som passerar en viss punkt. Denna kan kombineras med andra servicefunktioner såsom cykelvägskarta, pumpstation och enkla verktyg för små reparationer/justeringar.

Olika modeller och design finns att tillgå, vilket talar för att den kan ge ett mervärde för platsen som man väljer för ändamålet. Barometern kan också kombineras med en ordinär mätstation och därmed bidra med fakta och underhandsinformation om cykelflödet vid punkten. Resultaten från dessa mätpunkter kan med fördel presenteras på cykelwebben.

Placeringen av dessa ska finnas på de mest trafikerade stråken och få en så publik placering som möjligt. För att ett optimalt resultat ska kunna registreras och vidare presenteras krävs ett koncentrerat cykelstråk där flödet av cyklisterna kanaliseras och därmed "tvingas" genom mätpunkten.

Kommunikation och Marknadsföring

Kommunikationsplan

För att få fler att välja cykeln måste staden kunna erbjuda de förutsättningar som krävs och här behövs en bra interndialog i hela stadsbyggandsprocessen; planera – bygga – förvalta. En kommunikationsplan ska tas fram för både den externa och interna dialogen med insatser också för beteendepåverkan (Mobility). När vi byggt klart stråken ska detta också uppmärksammas genom invigningar.

Mobility Management insatser

För att öka antalet cyklister är beteendepåverkande insatser av största vikt, både genom kampanjer och direktkommunikation med företag och medborgare. Vinn de lätta segrarna först! Genom direkt kontakt med personer som redan har goda förutsättningar att byta transportmedel och tillgång till bra cykelväg till arbetet eller skolan. Välj ut större arbetsplatser och be personerna komma med önskemål om åtgärder som skulle få de att övergå till att pendla med cykel, precis som man gjorde inom ramen för säkra skolvägar. Tävlingar och positiv marknadsföring är ett måste i arbetet med att värva "nya" cyklister.

Cykelkarta

Helsingborgs stad har länge samlat in och byggt upp en stor mängd digitalt burens data om hur gatunätet för bil, såsom gatubeläggnings beskaffenhet, belysning, gatunamn, ägoförhållanden, gatans funktionsklass m.m. All denna information är tillgänglig för en stor grupp planerare och tekniker. Denna typ av information är minst lika viktig för cykelplanering men för cykelvägnätet har detta saknats. Nu har man kommit långt i arbetet med att ta fram denna information för cykel och informationen har redan börjat användas vid planering. Applikationen cykelnavigator ska också byggas på detta digitala material.

Stadens tryckta version av cykelkarta måste ajourhållas och marknadsföras. Nuvarande är en uppdaterad version av utgåvan från 2003, både layout och form måste ses över. Namnen på stråken måste också föras in.

Cykelwebb

För att kunna informera cyklister om stadens cykelutbud och satsningar på området samt ge annan riktad information ska en webbsida tas fram, Helsingborgs cykelwebb! Denna ska ge tydlig och enkel information och kan i en inledande fas innehålla följande:

- kartor samt beställning av dito
- utflyktsmål
- var cykelhandlare och reparatörer finns
- om pågående vägarbeten som rör cyklisterna
- rekommendationer och råd för cyklister gällande utrustning, cykelvård, motionslopp m.m.
- länkar till cyklistorganisationer etc.

Vidare kan denna utvecklas med en mängd applikationer för att förenkla för cykling och tydliggöra cykelns status.

Cykelnavigator

Detta är en tjänst som ska finnas på cykelwebben som gör det möjligt att söka den bästa vägen för en cyklist från en given adress till en annan. Ett pågående samarbete finns redan i frågan mellan Malmö, Lund och Helsingborg.

Uppföljning

Cykelräkning

För att följa upp effekterna av de genomförda insatserna behöver man kontinuerligt göra kommunövergripande cykelräkningar. Cykelräkning görs både maskinellt och manuellt för att få in tillräcklig stor mängd data, för att så säkra slutsatser som möjligt kan göras. En övergripande cykelräkning genomfördes 2007 och enligt samma principer och metod bör man regelbundet göra samma räkning.

Uppföljning av cykelflöden

Varje år ska en sammanställning av cykelflöde tas fram för att kunna följa utvecklingen av cykeltrafikens utveckling. Detta är också viktigt för att se och följa insatsernas effekter.

Bokslut

Varje år ska bokslutet upprättas med lägesrapport av genomförda åtgärder och ekonomi, tid samt eventuella avvikelser från handlingsplanen. I bokslutet ska också cykelflöden och skadestatistik för cyklister rapporteras.

1. Bilaga Ansvarsfördelning

Ansvarig	Delprojekt	2009	2010	2011	Kostnad, tkr	Stadens kostnad, tkr
Martin Warmark	Cykelparkeringsplan	■			100	100
	Huvudcykelnät	■	■	■	52400	46900
	Cykelparkeringar	■	■		1000	500
	Kommunikationsplan	■				
	Bokslut	■	■	■		
Anne Marie Frisell	Mätstationer	■	■	■	800	400
	Cykelwebb	■	■		450	225
	Cykelnavigator		■	■	400	200
	Cykelräkning	■			200	200
	Uppföljning av cykelflöden	■	■	■		
Kristoffer Persson	Cykelbarometrar	■			700	400
	Vägvisning (skyltning)	■	■		1200	600
Eva Marie Norén	Riktlinjer för utformning	■				
	Vägvisningsplan	■				
	Cykelkarta	■			200	200
Per Persson	Rutiner för drift och underhåll	■				
	Drift- och underhållsinsatser	■	■	■	2250	2250
Eva Werner	Signalprioritering	■	■	■	500	250
MM-funktion	Mobility Managementinsatser	■	■	■	600	450



HELSINGBORG

Stadsbyggnadsförvaltningen
251 89 Helsingborg
Besöksadress: Järnvägsgatan 22
Kundservice 042-10 60 60