



# Cykelstrategi för Hjo kommun



## Cykelstrategi för Hjo kommun

Dokumenttyp	Strategi
Fastställt/upprättad	2021-04-15 §23 av Kommunfullmäktige
Senast reviderad	-
Detta dokument gäller för	Hjo kommun
Giltighetstid	2021-2025
Dokumentansvarig	Hållbarhets- och kvalitetsstrateg
Dnr	2021-7

*”Människor i rörelse är stadens livsnerv, det bidrar till ökad trygghet, ger större underlag för service och utgör den attraktivitet vi förknippar med städer”<sup>1</sup>*

## Innehållsförteckning

Innehållsförteckning.....	3
Inledning.....	4
Bakgrund.....	5
Om cykelstrategins upplägg.....	5
Varför satsa på cykeln?.....	5
Cykling sparar pengar och bidrar till folkhälsan!.....	5
Cykling gynnar särskilt barn och ungdomar.....	6
Cykling skapar attraktivare centrum.....	7
Cykling är bra för klimatet och miljön.....	8
Hjo tätort har särskilt goda förutsättningar för att få fler att cykla.....	8
Strategiområde 1: Cykelns relativa attraktivitet.....	9
Strategiområde 2: Cykelinfrastruktur.....	10
Nuläge.....	10
Hjjobornas syn på cykelinfrastrukturen.....	11
Framtida cykelinfrastruktur.....	12
Cykelparkering – en viktig del av infrastrukturen.....	13
Strategiområde 3: Cykling inom kommunens organisation.....	14
Strategiområde 4: Cykelkultur.....	15
Elever i skola och förskola.....	15
Strategiområde 5: Ökad cykling inom turism och fritid.....	17
Cykeln som motionsform.....	18
Medel för att genomföra åtgärder.....	18
Genomförande och uppföljning.....	19
Källhänvisningar.....	20

## Inledning

Tätorten Hjo är kompakt med korta avstånd och nära till det mesta. Det finns också gott om gång- och cykelvägar. Den omgivande landsbygden lämpar sig på många ställen väl för cykling. Samtidigt vet vi att hälften av alla bilresor är kortare än 5 kilometer<sup>2</sup>. Hjo är, liksom de flesta kommuner, en kommun med stor, outnyttjad cykelpotential. Aldrig tidigare har det varit så angeläget att minska utsläppen av växthusgaser för att hindra ytterligare klimatförändringar. Ett enkelt sätt att göra detta är att ta tillvara och utveckla cykelpotentialen i en kommun. Ökad cykling är en framtidsfråga. Inte bara för klimatet, utan också för att både unga och gamla ska få en bättre hälsa och en högre livskvalitet i en attraktiv miljö.

**Målet med strategin är att Hjo ska bli en bättre cykelkommun och att främja vardagscyklingen så att fler människor väljer cykeln framför bilen, framför allt vid korta vardagsresor inom tätorten** oavsett om det handlar om cykling till arbetet, skolan, mataffären, butiken, restaurangen eller fritidsaktiviteten.



Cykelstrategin tar upp många olika delar som ska göra att cykeln blir ett självklart val som transportsätt i vår kommun. Fem strategiområden har valts ut som nyckelfaktorer för att göra omställningen till ett cykeltätt Hjo.

Det handlar om "hårda" åtgärder för att förbättra infrastrukturen, men också om mjuka, kunskapshöjande åtgärder som ska inspirera fler att cykla till arbetet, skolan och fritidsaktiviteten. Strategin behandlar också områden som cyklandet som rekreation och hur vi lockar turister att upptäcka vår kommun från cykelsadeln.

Målgrupper är därmed både Hjobor och besökare, unga som gamla. För att lyckas kommer samarbete krävas internt inom kommunens olika verksamheter och externt med andra arbetsplatser, föreningar och näringsidkare.



## Bakgrund

Hjo kommun har antagit en Hållbarhetsstrategi. Den ställer krav på kommunen att göra omställningen till ett fossilfritt samhälle genom att bidra till en minskning av onödiga biltransporter och en ökning av bl a cyklandet. Kommunfullmäktige har också antagit ett trafikprogram som gäller fram till 2021. I det utpekats "Ökad användning av cykel som transportmedel" som ett av sex huvudmål.

Relaterade styrdokument:

- [Nationell Cykelstrategi](#)
- [Regional cykelstrategi: Strategi för ökad cykling i Västra Götaland](#)
- [Potentialstudie för cykling, Västra Götalandsregionen](#)

## Om cykelstrategins upplägg

Innan den här cykelstrategin togs fram gjordes en "Kartläggning av cyklingens förutsättningar i Hjo kommun" som bl a innehåller en beskrivning av Hjobornas synpunkter och önskemål. Utifrån kartläggningen och analysen av nuläget har ett antal huvudsakliga förbättringsområden identifierats i denna strategi.

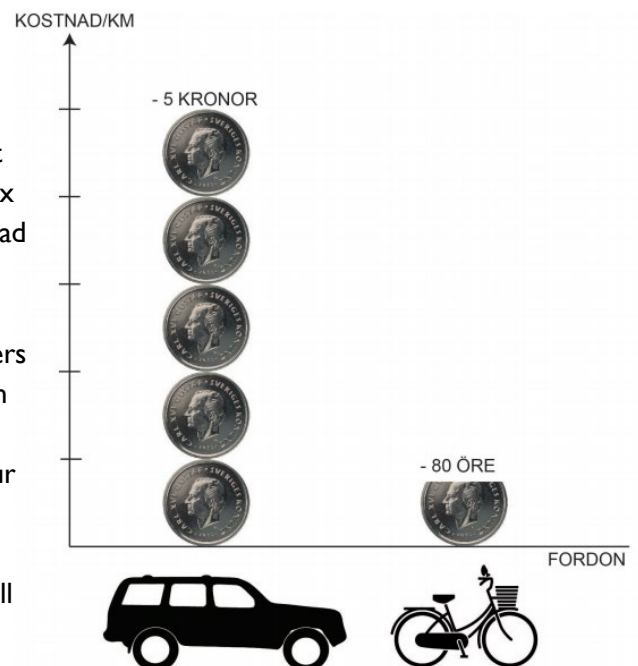
Målet med cykelstrategin har varit att utifrån nuläge, samt invånarnas och politikernas önskemål, arbeta fram övergripande strategier för utvecklingen av cykling i kommunen. Strategin ska under 2021 kompletteras med en "Handlingsplan för förbättrad cykelinfrastruktur" där det konkretiseras HUR vi ska uppnå de tekniska delarna av planen.

## Varför satsa på cykeln?

Cykeln har många fördelar i stadstrafik. Som alla vet bidrar alla som väljer cykeln framför bilen till minskade utsläpp av växthusgaser. Men cykeln har många andra fördelar också.

### Cykling sparar pengar och bidrar till folkhälsan!<sup>3</sup>

Jämfört med biltrafik är cykeltrafik en ren vinst för samhället, och studier har visat att bil är sex gånger så dyrt för samhället som cykeln. En ökad folkhälsa är den största vinsten, den fysiska inaktiviteten kostar det svenska samhället 7 miljarder kronor årligen. Så lite som 30 minuters måttlig fysisk aktivitet om dagen minskar risken för hjärt- och kärlsjukdomar, högt blodtryck, diabetes, övervikt och fetma. Cykelinfrastruktur är som regel betydligt billigare än infrastruktur för bilar och vinsterna med en utbyggd cykelinfrastruktur är större än kostnaderna. Till skillnad från biltrafik tar cykeln liten plats både när den står stilla och när den rör sig, vilket



Figur 2. Sammanlagd kostnad för samhället och privatperson. Cykeln kostar 80 öre per kilometer och bilen 5 kronor per kilometer. <sup>2</sup>

minskar behovet av dyr infrastruktur. Kostnad-nytta analyser visar att investeringar i cykelinfrastruktur och cykelvänlig politik är ekonomiskt hållbara och ger hög avkastning. Att fler väljer cykeln istället för bilen kan också bidra till att minska problemen med parkeringsproblem, bilträngsel och ökad restid för de som måste välja bilen.

## Cykling gynnar särskilt barn och ungdomar<sup>4</sup>

Färre bilar och fler cyklar skapar bättre förutsättningar för bra livsmiljöer för alla, men kanske framför allt för våra barn. Utsläppen av hälsofarliga ämnen påverkar oss genom ökad risk för astma samt viss ökad risk för cancer. Barn är mer utsatta än vuxna eftersom de får i sig mer av miljöföroreningar och hälsovådliga ämnen. En minskad biltrafik gynnar därför barns hälsa mer än andras.

De barn som går eller cyklar till skolan får också ett bättre studieresultat då de känner sig piggare och kan koncentrera sig bättre på lektionerna. Forskning från bl a Karlstads universitet visar att barn som tar sig själva till skolan är mer nöjda och presterar bättre i skolan.

Att lära sina barn gå och cykla till skolan är en investering för framtiden, grundlägger goda vanor tidigt i livet och gör barnen mer självständiga. Att skjutsa sina barn till skolan innebär att barnen går miste om möjligheten till vardagsmotion samtidigt som trafiksäkerheten förvärras runt skolan.

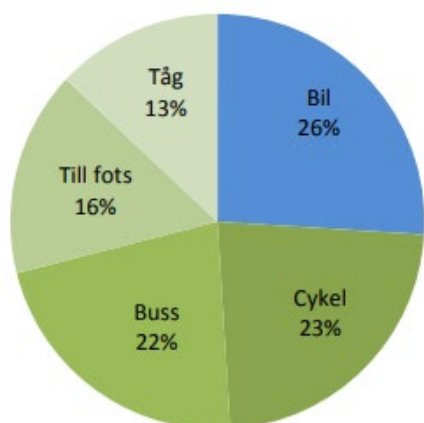
Hjo är en av de kommuner i Sverige där störst andel barn har barnfotma, och att främja vardagsmotion är en viktig del i att minska problem relaterade till övervikt. Potentialstudien för cykling (Västra Götalandsregionen 2018) visar att bland elever i årskurs 0-3 så har drygt 70 % en cykelväg till skolan som är kortare än 2 kilometer. För årskurs 4-6 är det drygt 75% av eleverna som har kortare cykelväg än 3 km. Detta visar på en enorm cykelpotential för skolbarn i Hjo.



## Cykling skapar attraktivare centrum<sup>5</sup>

Biltrafik ger upphov till avgaser och buller som stör människor i deras vardag och påverkar deras livskvalitet negativt. En ökad cykeltrafik, och därigenom minskad biltrafik, kan positivt påverka kommunens boende- och besöksmiljöer. Fler cyklande och gående till attraktivare och trevligare miljöer där folk trivs och stannar.

Flera studier har dessutom visat att cyklister står för en stor del av handelsomsättningen i centrum. I flera städer bidrar de som cyklar till centrum, tillsammans med de som går eller tar bussen, för en större del av omsättningen än de som tar bilen dit.



Växjö är en av många kommuner som utrett cyklisters positiva påverkan på handeln. De beställde 2010 en utredning av Handels utredningsinstitut. Resultatet visade att cyklisterna hade nästan lika stor betydelse för både handel, café- och nöjesliv som de kunder som färdades med bil. Tillsammans spenderade kunder som färdades med de hållbara färdmedlen väsentligt mycket mer än bilisterna. Även danska kommuner har gjort kundundersökningar som visar att gående och cyklister står för 50 % av omsättningen i stora städernas centrum och cirka 25 % i de mindre städerna.

Modellen ovan visar genomsnittligt inköp vid olika färdmedel (alla dagar) Växjö centrum.



## Cykling är bra för klimat och miljö<sup>6</sup>

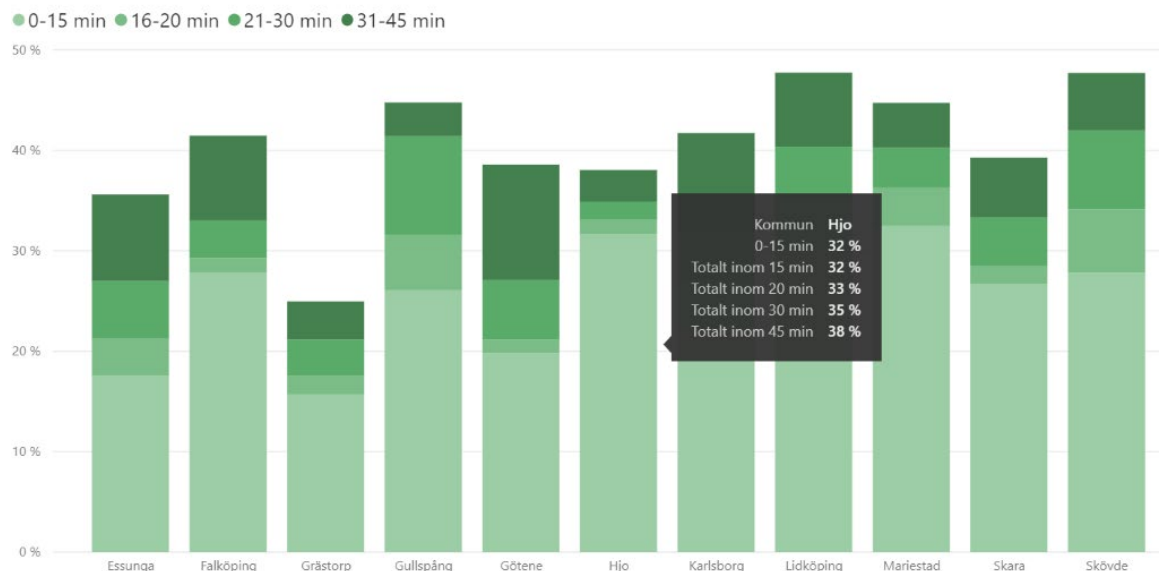
Förbränning av fossila bränslen bidrar starkt till växthuseffekten, vilket gör att klimatet förändras och att jordens medeltemperatur stiger. I Sverige kommer den största delen av koldioxidutsläppen från vägtrafiken. Förutom koldioxid släpper också vägtrafiken ut kväveoxider, kolväten och partiklar som påverkar både vår närmiljö och våra invånares hälsa. Innan 2045 ska Sverige ha uppnått nettonollutsläpp av växthusgaser. Det kräver en omställning av våra transporter till förnyelsebara bränslen och elektrifiering. Men detta är inte tillräckligt, utan fler måste också välja att gå eller cykla i sina dagliga resor. Åtgärder som bedöms ha störst effekt för att få fler att välja bort bilen är ekonomiska styrmedel som skatter eller avgifter, men också genom att minska utrymmet för biltrafik och disponera om det till att gynna trafikslag som gång, cykel eller kollektivtrafik. Det är också viktigt att planera samhället på ett sätt som skapar goda förutsättningar för att välja hållbara färd sätt.



## Hjo tätort har särskilt goda förutsättningar för att få fler att cykla<sup>7</sup>

Tätorten Hjo är kompakt med korta avstånd och nära till det mesta. Tabellen nedan visar resultatet av Västra Götalandsregionens potentialstudie för cykling. Enligt studien kan så många som 32% av befolkningen i Hjo cykla till arbetet under 15 min (den ljusgrönaste delen av stapeln). Det är markant högre andel än i exempelvis Grästorp, Essunga och Götene. Hjo har jämfört med övriga kommuner i Skaraborg en mycket hög andel av befolkningen som kan cykla till jobbet på under 15 min.

På samma sätt har i stort sett alla som bor i Hjo tätort möjlighet att smidigt och snabbt ta sig in till stadskärnan för att uträtta ärenden, göra inköp, cykla till träning, osv. Detta är en styrka som vi ska ta tillvara.





## Strategiområde I: Cykelns relativa attraktivitet<sup>8</sup>

För att lyckas få fler att välja cykeln som transportsätt behöver man förbättra cykelns ”relativa attraktivitet”. I relation till bilen är det nödvändigt att cykeln upplevs som ett snabbt, säkert och smidigt alternativ för att den enskilde ska välja cykeln framför bilen. Genom att aktivt öka cykelns relativa attraktivitet kan beslutsfattare stötta individer att göra de val som eftersträvas, nämligen en ökad användning av cykel, gång och kollektivtrafik.

Idag har bilen en hög attraktivitet i Hjo. Det är exempelvis gratis att parkera i hela Hjo stadskärna året om. Det är få genomfarter och platser i centrala Hjo där biltrafik är oönskad. Det finns en förväntan om att kunna transportera sig med bil ända fram till sin slutdestination.

För att öka cyklingen kan det därför vara nödvändigt att mer aktivt förbättra cykelns attraktivitet i relation till bilen i centrala Hjo. Det kan exempelvis handla om att ge mer utrymme för fotgängare och cyklister eller att sommartid tillgängliggöra bilparkeringar på rimligt gångavstånd från stadskärnan samtidigt som attraktiva cykelparkeringar etableras centralt. I all kommande samhällsplanering, t ex i samband med översyn av trafikprogrammet, ska cykelns relativa attraktivitet beaktas. För att öka cykelns attraktivitet behöver cyklisterna uppleva att cykeln prioriteras högt i samhällsplaneringen. Att cykeln upplevs som ett smidigt alternativ till bilen är särskilt viktigt i de centrala delarna av kommunen där avstånden är korta samtidigt som många väljer bil även för kortare resor.

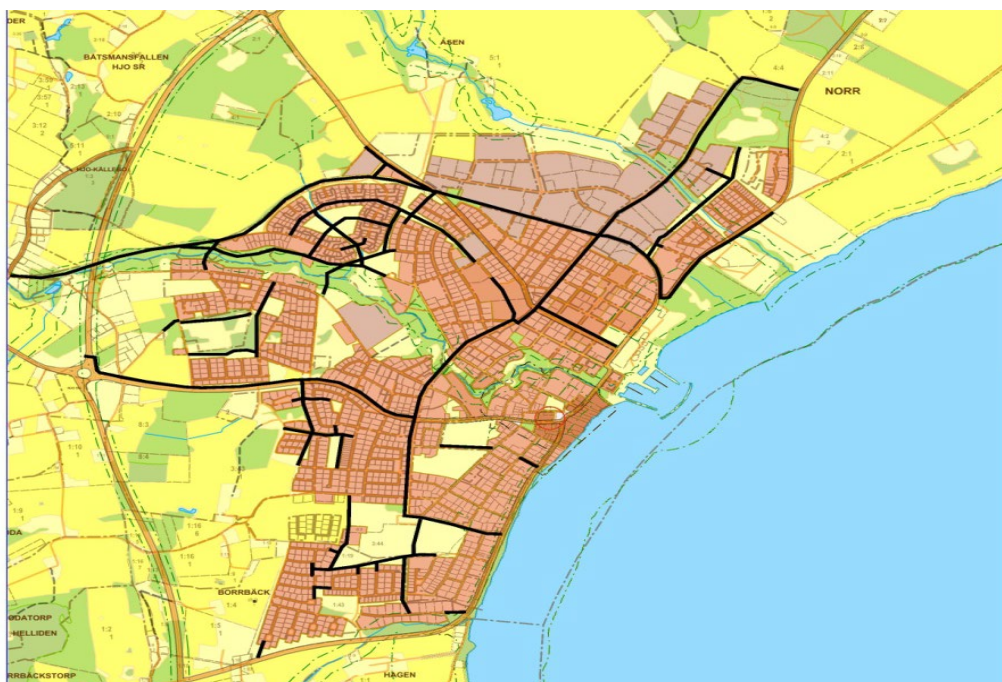


## Strategiområde 2: Cykelinfrastruktur

### Nuläge

Totalt, inklusive statliga, kommunala och enskilda cykelvägar, finns det 2,3 meter cykelväg per invånare i Hjo kommun. Utifrån svenska mått mätt idag ligger Hjo kommun strax under en genomsnittlig nivå när det gäller utbyggnaden av cykelväg i kommunen.

Vissa länkar är väl utbyggda och har god standard med asfalterad markbeläggning, separat från biltrafik. Gång- och cykelvägnätet mellan de största bostadsområdena och skola/arbete är väl utbyggt och håller hög standard. Det finns cykelstråk av god kvalitet som tar en långa sträckor genom tätorten. Exempel på dessa är Skolgatan, Ringvägen, Falköpingsvägen, Lars i Knäpplans väg och Karlsborgsvägen. Att cykla eller gå till skola och arbete fungerar i de flesta fall bra inom Hjo tätort. Vissa länkar i gång- och cykelvägnätet slutar dock utan anknnytning till nästa länk. På de flesta cykelvägar saknas separering mellan fotgängare och cyklister och dessa förväntas kunna samsas om ytan.



Det är däremot tomt på cykelvägnät i det område som utgör den centrala stadskärnan, runt torget och anslutande kvarter, där oskyddade cyklister får samsas med biltrafik på ibland ganska vältrafikerade och trånga utrymmen. Vissa gång- och cykelpassager har hög trafikbelastning vilket kan upplevas som en osäkerhetsfaktor, t ex Hamnbacken. Att cyklingen där sker på motortrafikens villkor får till följd att cykling i de centrala delarna av tätorten kan upplevas som otrygg. Den "vita fläcken" på cykelkartan gör att vi idag inte binder ihop stadens norra och södra delar med sammanhängande cykelstråk

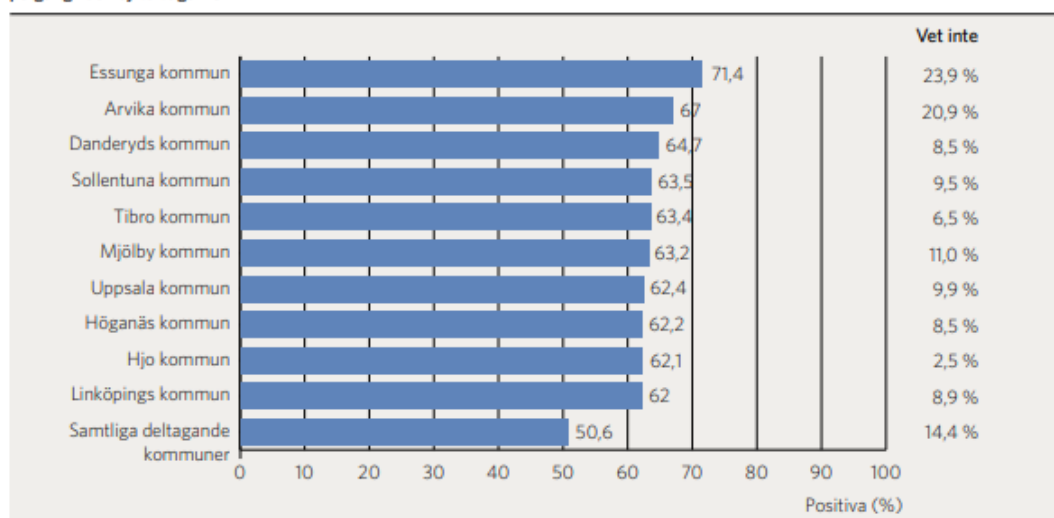
Utanför tätorten finns en utbyggd cykelväg mellan Hjo och Högaliden. Utöver denna saknas det cykelvägnät till orterna på landsbygden (Korsberga/Blikstorp, Gate och Grevbäck). Det finns många mindre, alternativa vägar på landsbygden som lämpar sig väl för cykling, men på g a vägstandard, underhåll, sträcka på cykelvägen mm kan det vara svårt att dagligen cykelpendla till Hjo på dessa vägar. Sommartid är det dock många som ex väljer att cykla Banvallen mellan Hjo och Blikstorp, även om den inte har GC-vägstandard.

Potentialstudien för cykling visar de stråk där flest cyklar mellan hemmet och arbetet/skolan. På så vis kan potentialstudien hjälpa kommunen att identifiera de mest trafikerade stråken och var behoven av cykelvägar är som störst. Detta är ett av underlagen som ska användas för att identifiera var det finns luckor i cykelvägarna.

## Hjobornas syn på cykelinfrastrukturen

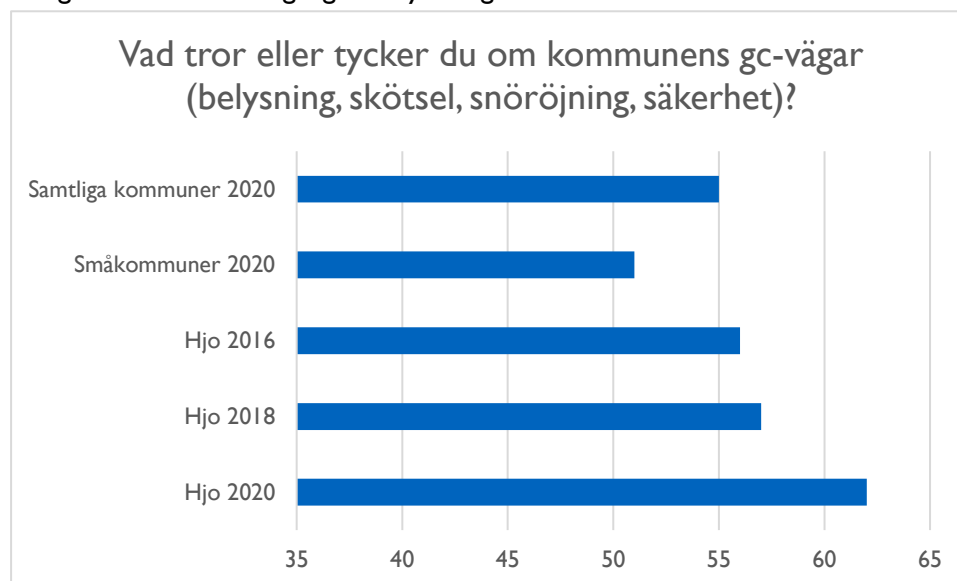
Hjo kommun deltog 2019 i SKRs undersökning Kritik på Teknik. Där placerade sig Hjo bland de tio främsta kommunerna när det gäller nöjdhet med standard på gång- och cykelvägar.

DIAGRAM 2. Topp 10 - Andel av kommunens invånare som är positiva till standarden (jämnhet, gropar och spår) på gång- och cykelvägarna



\*Notera att antalet respondenter som inte uttryckt en åsikt (vet ej) varierar mellan de deltagande kommunerna.

Även Medborgarundersökningen visar att Hjoborna är markant nöjdare än genomsnittet när det gäller kommunens gång och cykelvägar:



Samtidigt finns det brister. Under Europeiska Trafikantveckan 2019 lanserade Hjo kommun en cykelenkät som under en månad funnits tillgänglig på hemsidan. Information har gått ut i tidning, sociala medier och medarbetare har också funnits ute på välbesökta platser för att prata cykling. Frågan som ställts är; Vad skulle få dig att i högre utsträckning välja cykeln vid korta

resor?

Inkomna synpunkter från invånarna identifierade i stort följande brister<sup>10</sup>:

- Brist på naturligt cykelstråk genom centrala stadskärnan som binder ihop södra och norra Hjo.
- Hamnbacken upplevs som otrygg och trång, både för cyklister och fotgängare.
- Trottoarer används på flera platser som cykelbana för att öka tryggheten för cyklister, vilket påverkar fotgängarna negativt.
- Otydligt var man får cykla och inte (exempelvis i Stadsparken och på Strandpromenaden)
- Bra cykelparkeringar saknas på många ställen.

## Framtida cykelinfrastruktur

Utbyggnaden av cykelvägnätet är en viktig faktor i arbetet med att få fler Hjobor att välja cykeln som färdmedel, även om cykelns attraktivitet inte bara påverkas av cykelvägarna. Hjo är en liten, kompakt stad med relativt små trafikmängder och på de flesta ställen kan cykling ske på vanlig gata utan att det innebär risker. Det är därför inte eftersträvarsvårt att bygga cykelvägar överallt, utan det ska finnas på strategiska sträckor. Hjo ska ha en cykelinfrastruktur som gör att Hjoborna upplever att cykling är ett tryggt och säkert alternativ för att ta sig till arbete, skola, fritidsaktiviteter. Särskilt fokus ska läggas vid att kunna erbjuda skolelever i tätorten en trygg och säker cykelinfrastruktur.

- Luckorna i cykelvägnätet i tätorterna ska kompletteras. De flesta viktiga målpunkterna i eller i närheten av tätorterna så som skolor, större arbetsplatser, bussterminaler eller besöksmål ska kunna nås via cykelvägar. Stor prioritet ska läggas vid att hitta möjliga lösningar till "den vita fläcken" i stadskärnan. Stor prioritet ska också läggas vid att förbättra och trygga cykelinfrastrukturen kring skolor genom att exempelvis förbättra trafikfarliga avsnitt och prioritera snöröjning av skolvägar. Förslag på utbyggnad av cykelvägnätet ska presenteras i en handlingsplan. Utöver nybyggnation kan det handla om standard och skick av de befintliga gång- och cykelvägarna. Urvalet av de prioriterade åtgärderna bygger på målen att öka trafiksäkerheten, att öka tillgängligheten till viktiga målpunkter med cykel och att bygga bort luckor i det befintliga cykelvägnätet.
- Nya exploateringsområden ska redan från början vara anknutna till cykelvägnätet. Vid nybyggnation är grundprincipen att redan från början planera och bygga cykelinfrastruktur av hög kvalitet. Med kvalitet menas hög beläggningsstandard, bredd som är anpassad till förväntade flöden, hög trafiksäkerhet och framkomlighet.
- Vid ombyggnationer är nystandard målet, men anpassas efter befintliga förutsättningar.
- På de delar av cykelvägnätet där man kan förvänta sig att cyklister kommer upp i snabbare fart är separering mellan fotgängare och cyklister nödvändig.
- När cykelvägar korsar större vägar ska detta vara möjligt med hög trafiksäkerhet.
- Drift och underhåll av cykelinfrastruktur ska hålla hög standard och viktiga skol- och arbetsleder ska prioriteras i snöröjning.
- Att anlägga fullskaliga cykelvägar, separerade från biltrafik till samtliga orter är inte en del av strategin. Däremot bör det vara en långsiktig strävan att binda samman orterna i kommunen med trafiksäkra och cykelvänliga förbindelser. Lågtrafikerade bilvägar ska pekats ut som lämpliga cykelleder och trafikfarliga avsnitt ska förbättras. Lämpliga cykelvägar på landsbygden ska lyftas fram för att stimulera fler att cykla mellan ex de norra, södra och västra delarna av kommunen och tätorten.



## Cykelparkering – en viktig del av infrastrukturen

Om cykeltrafiken ska spela en betydande roll i tätortens resande kommer antalet parkerade cyklar att öka kraftigt. Attraktiva, säkra och trygga cykelparkeringar vid viktiga målpunkter underlättar för cyklister och är även marknadsföring och en tydlig signal att cykling tas på allvar av staden och att cyklister är uppskattade trafikanter. Benägenheten att välja cykeln ökar, om det finns en bra parkering i omedelbar närhet till målet<sup>11</sup>.

En viktig aspekt är att cykelparkeringen utformas efter det behov som finns; behoven skiljer sig åt mellan t.ex. lång- och korttidsparkeringar. Att förhindra stöld och skadegörelse samt att erbjuda väderskydd är viktigare vid långtidsparkering medan närhet till målpunkten är den viktigaste aspekten vid korttidsparkering. För att cyklister ska uppmuntras att ställa cykeln på avsatta platser för cykelparkering bör det vara bekvämt och enkelt att ställa ifrån sig cykeln just där. För att öka den upplevda tryggheten på platsen är god belysning viktigt.



Hjoborna har i kartläggningen inför denna strategi lyft fram att många målpunkter i Hjo saknar cykelparkering, vilket gör att det inte sänds ut några tydliga signaler till Hjoborna om att man förväntas ta cykeln dit man ska. En strategi bör därför vara att i dialogen med andra lokala aktörer (affärs-, service- och klubblokaler mm) informera om och efterfråga att man möjliggör för besökare att på ett enkelt sätt parkera sin cykel i närheten.

Handlingsplanen ska peka ut prioriterade platser för förbättrad cykelparkering där kommunen har ensam rådighet. Generellt kan dock sägas att skolor, förskolor och större kommunala arbetsplatser har hög prioritet liksom anslutningar till kollektivtrafik. Dessutom visar nulägesbilden att det finns ett behov av att se över cykelparkeringsbehovet på sträckan Stora Torget-Hambacken-Hamnområdet.

### Strategiområde 3: Cykling inom kommunens organisation

Som kommunens största arbetsgivare och som offentlig aktör är kommunen viktig som förebild. Det interna arbetet med att öka cykling kan dessutom bidra till ökad hälsa bland kommunens anställda. Ökning av cykling i kommunens organisation omfattar både insatser för att öka användningen av cykel inom tjänsten, men även för ökad cykling till och från arbetet. Detta kan innefatta förbättrad cykelparkering vid arbetsplatser, motivationsåtgärder, fortsatta Låt Bilen Stå kampanjer mm.

Ett sätt för arbetsgivare som vill uppmuntra motion är att erbjuda cyklar och cykelservice som personalförmån. Flera kommuner erbjuder idag anställda en företagsägd "leasingcykel", jämförbar med en förmånsbeskattad leasingbil, mot att den anställde åtar sig att cykla till arbetet. Förvaltningen bör utreda möjligheten att genomföra cykel som personalförmån.

För att identifiera viktiga cykelfrämjande åtgärder bör kommunens som arbetsgivare undersöka cykelvanorna bland sina anställda med hjälp av en så kallad resvaneundersökning. Detta kan sedan ligga till grund för förbättringsåtgärder på enskilda arbetsplatser.

I tjänsten är det krav på att använda cykel vid kortare resor inom tätorten, enligt kommunens resepolicy. För att sprida kunskap om policyn bör arbetsgivarforum årligen få information om detta så att de kan arbeta vidare på sina enheter med attityder och beteende.



## Strategiområde 4: Cykelkultur

Förutom rena infrastruktursatsningar är **attityd- och kommunikationsinsatser** viktiga i syfte att informera om cyklings möjligheter och att inspirera till ökad cykling.

Hjo kommun ska i sin kommunikation och marknadsföring stärka bilden av Hjo som cykelkommun.

Även på andra sätt kan kommunen med hjälp av information påminna om att cykeln kan vara det första alternativet vid kortare resor. Cyklings fördelar kan lyftas fram i tidningsartiklar, sociala medier, månadens miljötips osv. Publika aktiviteter kan på ett glädjefyllt sätt uppmuntra till cykling (t e x sponsring av enklare cykelreparationer på torget, cykeltipsrundor, goodiebags till cyklister).

Hjo kommun ska också underlätta för alla andra aktörer att marknadsföra cykeln som alternativ genom att se till att det finns ett digitalt kartunderlag där kommunens alla cykelvägar och cykelleder finns med som stödjer marknadsföringen av cykling.

Utifrån det digitala kartunderlaget ska också fysiska cykelkartor över kommunens cykelvägar och lämpliga cykelleder utarbetas.

En cykelreferensgrupp med "vanliga" personer från olika åldersgrupper och med olika livs- och arbetsituation kan vara ett sätt för kommunen att få kunskap om vad som behövs för att förbättra förutsättningar för cykling.

För att nå ut med marknadsföring och kommunikationsinsatser gentemot de olika målgrupperna (skolelever/vårdnadshavare, besökare och turister, anställda i kommunen, företagare och näringslivsaktörer mfl) behöver många av kommunens verksamheter vara med och bidra. Hållbarhetsstrategi och Folkhälsostrategi samordnar insatserna och stöttar verksamheterna med att nå ut med information.

Förutom allmänt kunskapshöjande och inspirerande insatser bör riktade insatser ske mot följande grupper:

### **Elever i skola och förskola**

Vid satsningar för att öka cyklingen för skolbarn bör särskild hänsyn tas till att barn i yngre åldrar har begränsade möjligheter att tryggt röra sig i trafiken på egen hand. Däremot så är det fullt möjligt att en vuxen cyklar tillsammans med barn i de yngre åldrarna till skolan för att grundlägga vanor som varar livet ut.

Samtliga skolor i Hjo kommun ska aktivt främja hållbara resvanor och cykling. Det kan göras på flera sätt:

- I samband med skolstart informeras lämpligen vårdnadshavarna om lämpliga cykelvägar och stimuleras till att välja bort bilen som färdmedel till skolan. Föräldrar uppmuntras till att avstå från att skjutsa barnen med bil hela vägen fram till skolan, vilket kan medföra en trafiksäkrare miljö för cyklande och gående elever som rör sig vid skolan.
- I samband med föräldramöten/råd etc informeras föräldrar och elever om kommunens cykelstrategi och vikten av att minska onödigt bilskjutsande till skolan. Uppmuntran till uppstart av cykelbuss/cykeltåg.

- Genom anordnande av kampanjer och cykelutmaningar samt information och utbildning kopplad till hälsa och säkerhet samt genom andra påverkansåtgärder. Skolorna kan exempelvis delta i "På egna Ben" eller andra nationella aktiviteter där man på ett lekfullt sätt stimulerar fler till att cykla.
- Trafikutbildning och trafikvett ska fortsätta att ingå som en del i utbildningen i Hjo kommun inom ramen för läroplanen.



### **Näringsidkare, föreningar, arbetsgivare mfl**

Kommunen samverkar med många olika delar av samhället och kan därmed påverka även andra aktörer att verka för ökat resande med cykel för att gynna både folkhälsan hos Hjoborna, skapa ett attraktivt centrum, bidra till mindre utsläpp som skadar klimatet och miljön, förbättra livsmiljön för barn och vuxna osv. Det är inte enbart kommunen som skapar förutsättningar för ökad cykling. Alla platser dit Hjobor och besökare tar sig kan vara med och bidra till ökad cykling, genom att exempelvis tillhandahålla bra och tydliga cykelparkeringar eller information om hur man tar sig till platsen/aktiviteten med cykel. Kommunens representanter ska efterfråga och uppmuntra denna typ av initiativ i sin löpande samverkan med butiker, caféer och restauranger samt föreningar i kommunen.

På samma sätt kan kommunen uppmuntra **privata arbetsgivare** inom kommunen att motivera sina anställda att cykla till arbetet av alla de orsaker som presenterades inledningsvis i strategin. Ett exempel på hur man kan uppmärksamma och uppmuntra cykling är genom att delta i "Cykelvänlig arbetsplats". Forum för att sprida kunskap och medvetenhet om detta kan vara exempelvis näringslivsträffar eller via andra forum.

Kommunen kan också gynna cykelklimatet i kommunen genom god samverkan med lokal cykelhandlare/reparatörer.



## Strategiområde 5: Ökad cykling inom turism och fritid

Hjo har en särstatus i Sverige som en av de platser som varje år passerar av cirka 30 000 cyklister under Vätternrundan. Många förknippar redan Hjo med fina cykelförutsättningar i en vacker bygd. Detta är något som vi kan bygga vidare på för att öka cyklingen som motions- och fritidsform inom kommunen.

En uppskattning är att cykelturismen kan komma att öka tack vare ett ökat intresse för upplevelser tillsammans med en ökad medvetenhet om miljö och hälsa. Cykelturism delas ofta upp i

1. långcyklister som vill cykla mellan större orter i ett län, eller längs med längre leder under en semester och
2. rekreationscyklister som vill cykla kortare dagsturer inom tätorter.

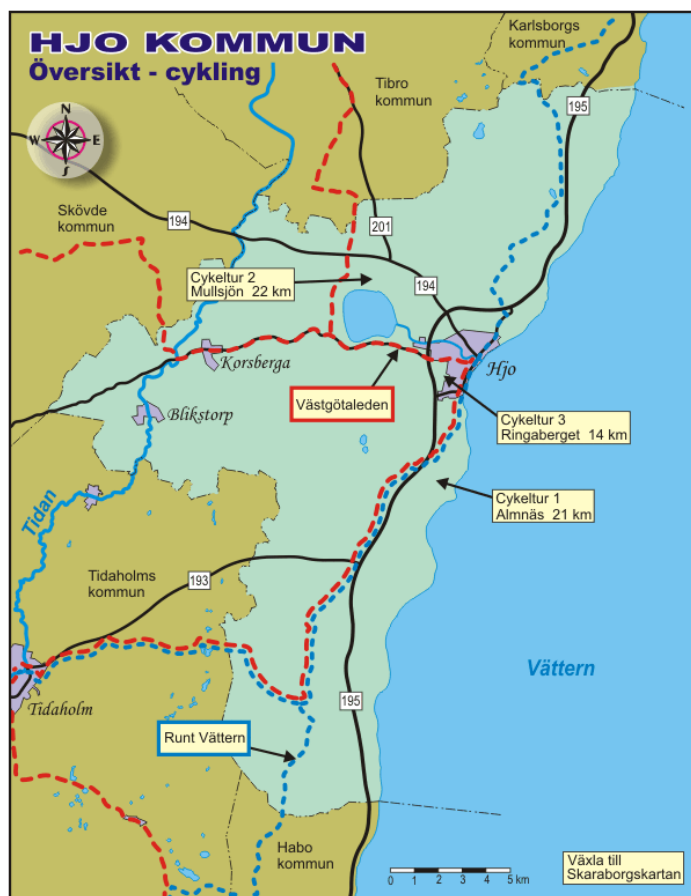
När det gäller långcyklisterna som ofta passerar flera kommungränser så lockas ofta de till bilfria eller lågtrafikerade cykelleder i natursköna omgivningar. Runt Vättern och Västgötaleden är två exempel på cykelturistleder av denna karaktär. Runt Vättern-leden är totalt 411 kilometer längs mindre trafikerade vägar i ett omväxlande och vackert landskap. Ledan kan kombineras med Västgötaleden och Sverigeleden.

Att flera kommun- och regiongränser passerar gör cykelturism mer komplex eftersom det ofta kräver engagemang över kommungränserna samt regionalt. Kommunen bör dock, inom ramen för redan befintliga samarbeten i Skaraborg, Västra Götaland och Vätternområdet, aktivt bidra till fortsatt utveckling av regional cykelturism när sådana möjligheter finns.

Den andra typen av cykelturister gillar att ta sig fram på cykel inom en tätort eller på kortare dagsturer. Här har vi större möjlighet att på egen hand, och tillsammans med lokala aktörer inom besöksnäringen, bidra till att våra besökare väljer att njuta av Hjo kommun från cykelsadeln istället för ifrån bilsätet. Detta är också ett led i att skapa en attraktivare stadskärna med mindre bullar och biltrafik, framför allt under besöksnäringens högsäsong.

En lämplig strategi för att öka cyklingen i denna målgrupp är att kommunen tillsammans med andra aktörer:

- Marknadsför Hjo som en cykeldestination; lyfter fokus på Hjo som en plats där det är lätt att ta sig fram på cykel.



- Producerar cykelkartor, rundtursslingor, motionsrundor, ger tips på lämpliga dagsutflykter och informerar om hur man tar sig på cykel till kommunens olika besöksmål och aktiviteter vilket bidrar till att cykling blir det första valet. Här är det viktigt att kommunens digitala infrastruktur förbereds och finns på plats; dvs att kommunens alla cykelvägar och cykelleder finns med i kommunens kartunderlag. På så vis möjliggör man för kommunens utåtriktade verksamheter att producera rundtursförslag, cykelkartor och information kopplat till utbudet av utflyktsmål, cykelvägar och cykelleder.
- Tillgängliggöra information om var man kan hyra eller få tillgång till cykel. Detta sker exempelvis genom samarbete med privata cykeluthyrare.
- I de fall där besökare tar med sig egen cykel och reser med kollektivtrafik till Hjo - verka för att cykel kan, och får, tas med i kollektivtrafik (ombord på regionens bussar och tåg). Här bör kommunen på en regional nivå aktivt bevaka och delta i denna fråga där möjlighet finns.

Kommunen spelar en viktig roll i att skapa förutsättningar för att cykla, exempelvis genom att underlätta parkering vid olika allmänna platser. På samma sätt kan besöksnäringen bidra till att tydligt signalera till sina gäster att cyklister är välkomna genom att tillgängliggöra cykelparkering i nära anslutning till entréer m.m.

Att främja cykling bland våra besökare får säkert också en positiv påverkan på Hjobornas cykelvanor. Särskilt med tanke på de senaste årens växande "hemester"-trend, som innebär att man njuter av sin semester i närområdet istället för att belasta klimatet med långa resor.

## Cykeln som motionsform

Hjo kommun kan bidra till att Hjoborna får vardagsmotion och en aktiv fritid med hjälp av cykeln. Genom att stimulera till användande av cykeln för motion, utflykter och fritidsaktiviteter ökar också chansen att cykeln används till resor i vardagen mellan exempelvis hemmet och arbetet.

Intresset för cykeln som motionsredskap är stort.

Cykelförsäljningen har ökat under flera år i Sverige<sup>12</sup>.

Det handlar om ett generellt ökat intresse för att cykla men särskilt ökar intresset för elcykel och mountainbike (MTB).

För att fånga upp denna trend och ytterligare lyfta cykel som motionsform bör kommunen:

- samverka internt och externt med relevanta aktörer för att lyfta fram cykel som motionsform.
- stimulera och uppmuntra föreningslivet till arrangemang kopplat till cykel och motion.
- Anordna temadagar/friluftsdagar på skolorna knutet till cykling.
- Anordna aktiviteter på skolloven med cykel som tema.



## Medel för att genomföra åtgärder

Kommuner och regioner kan söka stöd för att främja hållbara stadsmiljöer, så kallat stadsmiljöavtal. Syftet med satsningen är att skapa förutsättningar för att en större andel persontransporter i städer ska ske med kollektivtrafik eller cykeltrafik, eller leda till hållbara

godstransportlösningar. Ca en miljard finns avsatta fram till och med 2029. Stöd ges med högst 50 procent av kostnaderna för att genomföra åtgärder.

Via Trafikverket kan också kommunen ansöka om stöd för att medfinansiera utbyggnad av cykelinfrastruktur. Att ansöka om stöd från Trafikverket kräver långsiktig planering, varför det inte är möjligt att söka varje år.

I budget finns redan 500 tkr/år avsatt som medfinansiering för dessa åtgärder. Den uppskattade kostnaden för en cykelväg är ca 5000 kr/m vilket innebär att budgeten i nuläget räcker till ca 200 m cykelväg vartannat år (utan medfinansiering).

Via Västra Götalandsregionen och Väst kuststiftelsen kan man ansöka om medel för utveckling av regionala cykelleder, där syftet är att öka kvaliteten och binda ihop ett nät av tillgängliga cykelleder i hela regionen.

## Genomförande och uppföljning

Det övergripande ansvaret för cykelstrategins aktualitet, genomförande och uppföljning ligger på kommunstyrelsen. Kommunstyrelsen har även ansvar för kommunikation av cykelstrategin utåt och internt i kommunen. Tekniska utskottet bevakar drift, underhåll och ny- och ombyggnad av cykelinfrastruktur utifrån Handlingsplanen för förbättrad cykelinfrastruktur samt ansökningar om medfinansiering för infrastruktur till Trafikverket etc.

Hållbarhetsstrategen ansvarar för att övergripande uppföljning inom ramen för årlig redovisning av Hållbarhetsarbetet till Kommunstyrelsen. Uppföljningen ska innehålla aktuella resultat och nyckeltal från relevanta enkäter och undersökningar på området.

## Källhänvisningar

---

- <sup>1</sup> Cykelprogram för en nära storstad 2015-2025, Göteborg stad
- <sup>2</sup> Inledning av Västra Götalandsregionens Strategi för ökad cykling, 2016: Regional cykelstrategi
- <sup>3</sup> Transport transitions in Copenhagen: Comparing the cost of cars and bicycles, Stefan Gössling Lunds Universitet <https://www.lu.se/artikel/forskare-sex-ganger-dyrare-om-du-valjer-bilen>
- <sup>4</sup> <https://www.ecoprofile.se/thread-2710-ga-eller-cykla-till-skolan-och-fa-bättre-betyg.html>
- <sup>5</sup> Konsumentundersökning- Cyklisternas betydelse för handeln i Växjö centrum AB Handelns Utredningsinstitut 2010 och Transport, forbrug og adfærd, en undersøgelse af danskernes handelsliv oktober 2015, Pablo Celis, Aarhus Kommune
- <sup>6</sup> <https://www.energimyndigheten.se/klimat--miljo/transporter/>
- <sup>7</sup> Potentialstudie för cykling, Västra Götalandsregionen 2018
- <sup>8</sup> Planera för cykeln i småstaden, vägledning och Inspiration, Region Skåne [https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer\\_dokument/temapm\\_planeraforcykeln\\_mars\\_2015.pdf](https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer_dokument/temapm_planeraforcykeln_mars_2015.pdf) samt Trafik för en attraktiv stad (TRAST), Trafikverket mfl [https://www.trafikverket.se/contentassets/347f069e6d684bfd85b85e3a3593920f/trast3\\_underlag\\_till\\_handbok.pdf](https://www.trafikverket.se/contentassets/347f069e6d684bfd85b85e3a3593920f/trast3_underlag_till_handbok.pdf)
- <sup>9</sup> Kartläggning av nuvarande förutsättningar för cykling i Hjo kommun, Hjo kommun 2020
- <sup>10</sup> Kartläggning av nuvarande förutsättningar för cykling i Hjo kommun, Hjo kommun 2020
- <sup>11</sup> Envall P. (2011) Parkering i storstad: litteraturstudie om cykelparkering.
- <sup>12</sup> <https://news.cision.com/se/svensk-cykling/r/cykelforsaljningen-till-konsument-har-okat-med-cirka-30-procent-pa-ett-ar,c3201140>