

Gång- och Cykelplan 2019-2023

Antagen av kommunfullmäktige 2018-12-17



EMMABODA I VÅRA HJÄRTAN

20181206/Åsa A



Emmaboda
kommun

Förord

Regelbunden motion är nödvändig för att människor ska vara vid god hälsa.

Fysisk aktivitet är ett av de viktigaste verktygen vi har mot flera av dagens folksjukdomar, som fetma och dess följsjukdomar. Dessa sjukdomar kryper dessutom allt längre ner i åldrarna, att etablera goda och hälsosamma vanor redan som ung blir därför allt viktigare. Hälsosammare vanor har en positiv inverkan på såväl individ- som samhällsnivå.

Ett väl utbyggt gång- och cykelnät uppmuntrar människor till att röra sig, genom att gå, cykla eller åka inlines istället för att ta bilen. Ett välfungerande nät av G/C-banor kan alltså vara en del i arbetet med att få en friskare befolkning. Det räcker dock inte med att G/C-vägarna finns, de behöver även vara attraktiva och säkra, samt upplevas som trygga.

Att ha tillgång till ett väl utbyggt G/C-nät är särskilt viktigt för barn och ungdomar, då de annars måste förlita sig på att någon vuxen kan köra. Genom att skapa förutsättningar för barn och ungdomar att ta sig till skola och fritidsaktiviteter själva, skapas dessutom utrymme för självständighet. Detta är särskilt viktigt på de avstånd från skolan, där eleverna inte har tillgång till skolbuss.

Ungdomar får en möjlighet att själva styra över var, när och hur de vill uppleva sin närmiljö och en möjlighet att börja ta ansvar för sig själva, det bidrar till att vi kan erbjuda en god miljö för barn och unga.

Trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter ökar med ett fungerande nät av gång och cykelvägar, då dessa hålls separerade från biltrafiken. Detta innebär att antalet som skadas i trafiken minskar i en ort med ett väl utbyggt nätverk av G/C-vägar. För konkreta åtgärder, se Åtgärdsplan gång-/cykelnät. Många av de resor som idag görs med bil understiger 5 km, denna sträcka är fullt rimlig att både gå och cykla och bilens miljöpåverkan är som störst på kortare sträckor, då den inte hinner bli varm.

Ett väl utbyggt nät av gång- och cykelvägar skulle därmed kunna bidra till att förbättra miljön, såväl lokalt som regionalt och globalt. Möjligheter att cykla bidrar till ett utökat upptagningsområde för kollektivtrafiken, vilket också är bra för miljön.

Vi ser därför att en satsning på G/C-trafiken är nödvändig.

”Tittar man bara på restiden så går det snabbare med bilen.

Men ser man till hela dagen så är det tidseffektivt - jag slipper gå till gymmet och kan vara med barnen istället”

Källa: Hållbar Mobilitet Skåne

Emmaboda i november 2017

Ann-Marie Fagerström
Ordförande i Kommunstyrelsen

Per Sigvardsson och Sten-olof Johansson
Ordförande i Teknik o Fritidsnämnden / vice ordf KS

Sammanfattning

Emmaboda kommun har sett ett behov av att ta fram en tematisk plan som endast berör gång och cykeltrafiken. Det ger oss möjlighet att fördjupa oss i frågor kring nya och befintliga gång- och cykelvägar, huvudstråk och utbyggnadstakt.

I Emmaboda kommuns översiktsplan antagen 2012 och aktualitetsförklarad 2017 finns mål som anger att det ska finnas ett sammanhängande, väl fungerande gång och cykelnät för att främja säkerhet, hälsa och miljö.

I Målarbetet Emmaboda vår framtid finns också ett mål om gång- och cykelvägar benämnt E1.4.

I arbetet med RUSEN- den Regionala utvecklingsstrategin för Kalmar län 2030 är ett finns målen miljömässig hållbarhet, fossilfritt samhälle och samverkan inom samhällsplanering som t ex gynnar cykling till knutpunkt eller hållplats för kollektivtrafik

Gång- och cykelplan för Emmaboda kommun är ett verktyg för planering av gång- och cykeltrafik. Det övergripande målet är att andelen gående och cyklister i Emmaboda ska öka. Det är ett mål som också ligger i linje med kommunens ambitioner om en långsiktigt hållbar utveckling. Målet ska uppnås genom att dagens gång- och cykelvägnät byggs ut och förbättras. Gång- och cykelvägnätet ska vara gent och sammanhängande och knyta samman kommunens centrumområden, det regionala cykelstråket, och kommunens prioriterade förändringsområden.

Idag saknar Emmaboda ett sammanhängande gång- och cykelvägnät. Flera viktiga sträckor saknar gång- och cykelvägar och på de sträckor där sådana finns är kvaliteten varierande. För att öka andelen gående och cyklister i Emmaboda måste gång- och cykelvägnätet byggas ut, förbättras och underhållas. Standarden behöver höjas inom ett flertal områden och kompletteras med beteendepåverkansåtgärder och uppföljning.

Gång- och cykeltrafik bidrar både till arbetet med vårt fossilfria samhälle, samtidigt som folkhälsan kan förbättras

- Andelen gående och cyklande ska öka genom att skapa bättre förutsättningar.
- Antalet cykelrelaterade olyckor och skador ska minska genom ökad trafiksäkerhet.
- Utveckla möjligheterna för den cykelburna turismen i Emmaboda kommun.
- Påverka resebeteendet och förbättra folkhälsan i Emmaboda kommunen.

I handlingsplanen i kapitel 3 ges exempel på åtgärder som bör genomföras för att uppnå de mål som har satts upp. Åtgärderna i handlingsplanen är indelade i följande områden:

- Marknadsföring, beteendepåverkan och information
- Attraktiva gång- och cykelbanor
- Säkra överfarter
- Belysning och sikt
- Cykelparkeringar
- Drift och underhåll

Åtgärderna i handlingsplanen kan inte göras samtidigt. Vissa åtgärder har därför prioriteras högre än andra.

Högst prioritet har det framtida huvudnätet för gång och cykel som ska koppla samman kommunens skolor, fritidsanläggningar, centrumområden, regionala cykelstråk. I handlingsplanen beskrivs hur detta nät ska byggas ut i etapper.

För att säkerställa att arbetet med cykeltrafik går i rätt riktning måste det följas upp ordentligt. I handlingsplanen anges indikatorer och metoder som Emmaboda bör använda sig av för att följa upp cykelarbetet.

Innehållsförteckning

Förord.....	2
Sammanfattning.....	2
Innehållsförteckning	3
1. Inledning	4
1.1 Bakgrund	5
1.2 Syfte med gång- och cykelplanen	5
1.3 Mål och visioner för gång- och cykeltrafiken	5
Övergripande mål.....	5
Delmål.....	6
1.4 Styrande dokument	6
2 Nuläge	7
2.1 Huvudnätets utbredning.....	7
2.2 Huvudnätets utformning	8
2.3 Trafiksäkerhet på GC vägar	9
2.3.1 Strada.....	9
3. Riktlinjer för utformning, drift och underhåll	10
3.1 Hantering av gång- och cykeltrafik i samhällsplanering, översikts- och detaljplan.....	10
3.2 Attraktiva gång- och cykelbanor.....	10
3.3 God belysning och sikt	11
3.4 Säkra och smidiga cykelparkeringar	11
3.5 Prioriterade busshållplatser	12
3.6 Drift och underhåll	13
4. Handlingsplan.....	14
4.1 Marknadsföring, beteendepåverkan och information.....	14
4.2 Genomförande och fortsatt arbete	15
5.0 Uppföljning	17



1. Inledning

1.1 Bakgrund

I Emmaboda kommuns översiktsplan antagen i kommunfullmäktige 2012 och aktualitetsförklarad 2017 finns ett mål under rubriken Trafik- mål och strategi att

”Det ska finnas ett sammanhängande, väl fungerande gång och cykelnät för att främja säkerhet, hälsa och miljö.”

I det beslutade målarbetet av kommunfullmäktige 2015 ”Emmaboda vår framtid” finns också ett mål om ”Gång- och cykelvägar” benämnt E1.4.

I RUSEN –Regional utvecklingsstrategi för Kalmar län 2030 föreslås också fyra utvecklingsområden som på olika sätt främjar gång och cykeltrafik. Delaktighet, hälsa och välbefinnande, God miljö för barn och unga, hållbar samhällsplanering och också stärkt konkurrenskraft.

Emmaboda kommun har under flera år arbetat med att bygga ut, förbättra och underhålla gång och cykelvägar. Idag finns ett stort intresse av att använda dem, och att röra sig med miljövänligt med gång och cykel, samtidigt som hälsan främjas.

1.2 Syfte med gång- och cykelplanen

Gång- och cykelplanen ska vara ett planeringsinstrument som är specifikt inriktat på att planera för gång- och cykeltrafikanter. Den ska användas som en del i samhälls- och trafikplaneringen och utgöra underlag för beslut som på kort eller lång sikt syftar till att förbättra för gång- och cykeltrafiken i kommunen.

Gång- och cykelplanen ska även tydliggöra prioriteringen för det fortsatta arbetet med att bygga nya gång- och cykelvägar samt att höja trafiksäkerheten och tillgängligheten i det befintliga nätet.

1.3 Mål och visioner för gång- och cykeltrafiken

Övergripande mål

Det övergripande målet för gång- och cykeltrafiken i Emmaboda är att:

- öka andelen gående och cyklister

Detta ska ske genom att:

- skapa ett attraktivt, gent och sammanhängande huvudnät för gång- och cykeltrafik som också knyter samman kommunens sex centrumområden även med det regionala cykelstråket.
- marknadsföra gång- och cykelmöjligheter till kommunens invånare.

Delmål

För att uppnå det övergripande målet om en ökad andel gång- och cykeltrafik i Emmaboda krävs ett attraktivt gång- och cykelvägnät. Det krävs även att Emmabodas invånare är medvetna om de gång- och cykelmöjligheter som ges. Arbetet med gång- och cykeltrafik måste ske på ett systematiskt och effektivt sätt. Det innebär att det måste ske förbättringar inom ett flertal åtgärdsområden.

Som grund för detta har följande delmål tagits fram:

- Gång- och cykeltrafik ska prioriteras i samhällsplaneringens alla skeden och på alla nivåer.
- Kommunen ska arbeta långsiktigt med marknadsföring och beteendepåverkande åtgärder som komplement till fysiska åtgärder.
- Huvudnätet för gång och cykel ska vara sammanhängande och knyta samman kommunens centrumområden och målpunkter.
- Gång- och cykelbanor byggs ut så att barn och ungdomar lätt kan ta sig till och från skolan på ett trafiksäkert sätt
- Inga gående eller cyklister ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Oro för olyckor ska inte hindra kommunens invånare från att gå och cykla.
- Huvudnätet för gång och cykel ska vara väl belyst, ha god sikt och kännas tryggt.
- Tillgången till trygg och säker cykelparkering ska vara god vid pendlarparkeringar, kollektivtrafikens knutpunkter och andra viktiga målpunkter.
- Drift och underhåll av huvudnätet för gång och cykel ska prioriteras lika högt som bilnätet. Huvudnätet ska hålla en god standard året runt, det signalerar status för gående och cyklister.
- För att säkerställa att arbetet med cykeltrafik går i rätt riktning ska uppföljningar göras kontinuerligt.

1.4 Styrande dokument

I Emmaboda kommuns översiktsplan antagen i kommunfullmäktige 2012 och aktualitetsförklarad 2017 finns ett mål under rubriken Trafik- mål och strategi att

”Det ska finnas ett sammanhängande, väl fungerande gång och cykelnät för att främja säkerhet, hälsa och miljö.”

I det beslutade målarbetet av kommunfullmäktige 2015 ”Emmaboda vår framtid” finns också ett mål om ”Gång- och cykelvägar” benämnt E1.4.

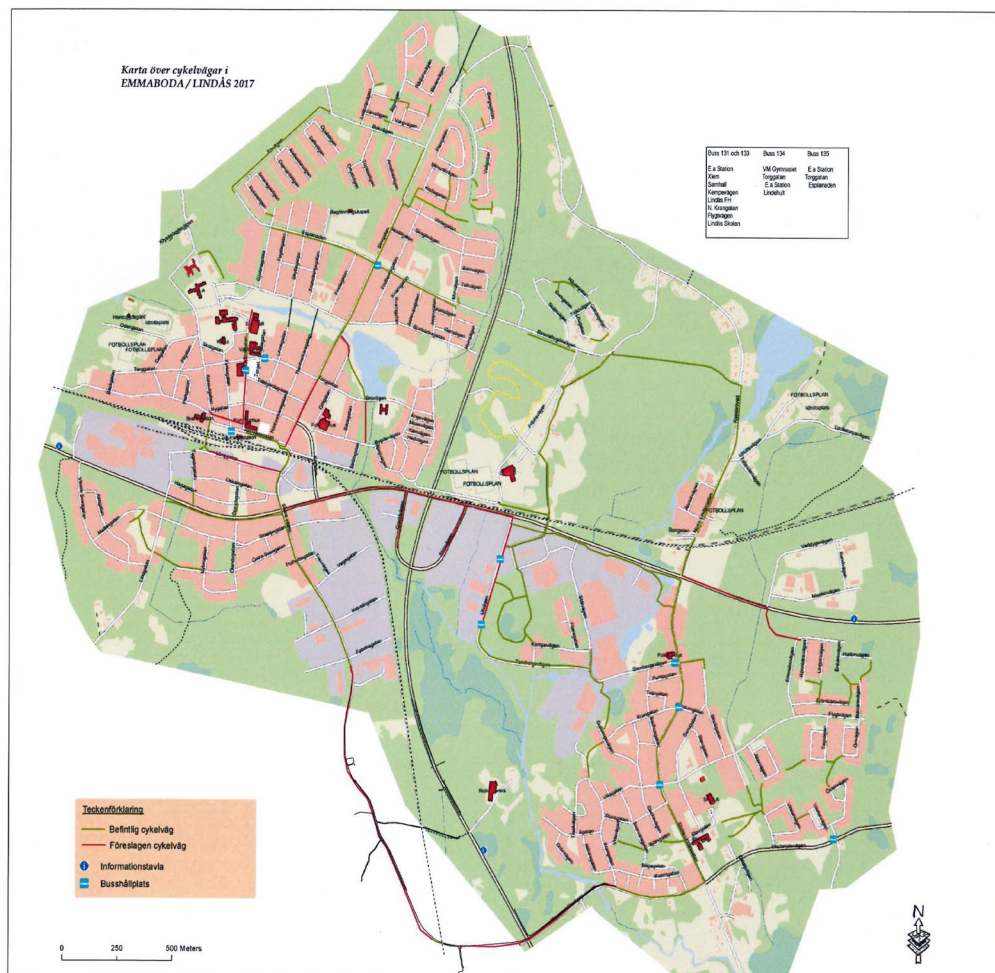
Det finns både regionala och nationella miljömål som anknyter till ökad gång- och cykeltrafik. Det är främst

- Begränsad klimatpåverkan,
- Frisk luft och
- God bebyggd miljö.

För Emmaboda kommun är det viktigt att gång- och cykel frågorna prioriteras i budgetarbetet, så att ekonomiska förutsättningar finns för både underhåll och förbättringar.

2 Nuläge

2.1 Huvudnätets utbredning



Figur 2.1. Karta befintliga GC vägar Emmaboda - Lindås 2017

Det är främst i Emmaboda - Lindås som arbetet med GC vägar har presenterats tidigare. En översiktlig karta har tagits fram för varje år, där utbyggnad har redovisats.

I Bilaga 1 återfinns kartmaterial på GC-vägar i tätorter och hur tätorterna i kan sammankopplas.

Emmaboda kommun saknar ett sammanhängande gång- och cykelvägnät. Flera viktiga sträckor saknar gång- och cykelvägar. Som en följd av det är cyklister hänvisade till körbanan. På flera håll är detta förenat med trafikfara då hastigheterna är höga och ibland ett stort antal fordon. Längs de sträckor där det finns gång- och cykelvägar är nätet i regel gent och direkt. Det löper i allmänhet parallellt med biltrafikens huvudvägnät.

2.2 Huvudnätets utformning

Övergripande

Vid upprättande av gång- och cykelvägar används de riktlinjer som anges i planeringsverktyget VGU4. VGU 4 är en skrift som tagits fram av Trafikverket och Sveriges kommuner och Landsting (TRV publikation 2012:179). Publikationen innehåller krav på vägars och gators utformning för motortrafik, och för gång- och cykeltrafik, skyddsanordningar, belysning mm. Reglerna är obligatoriska att användas inom Trafikverket, och för kommunerna är VGU ett frivilligt och rådgivande dokument. Reglerna beskriver den färdiga väg- eller gatanläggningens egenskaper. Det innebär att dokumentet kan användas som underlag för upphandling av projekteringsuppdrag och entreprenader och kan även åberopas i kontrakt för detta.

Säkra överfarter

Emmaboda kommuns gång- och cykelvägnät löper till stor del parallellt med biltrafikens huvudvägnät. Det innebär att överfarterna huvudsakligen korsar lokalgator där hastigheterna inte är lika höga som i huvudvägnätet. Även sådana överfarter bör dock hastighetssäkras. Idag saknar de flesta överfarter hastighetssäkring. Vid ett par punkter korsar gång- och cykelvägnätet biltrafikens huvudvägnät. Där är behovet av hastighetssäkring stort. Flera av kommunens överfarter med huvudvägnätet saknar hastighetssäkring.

Belysning och sikt

Emmaboda har en tagit fram ett belysningsprogram för kommunens belysningsanläggningar som ska ge god belysning och vara energisnålt och kostnadseffektivt. Det gäller även för belysning av gång- och cykelvägar.

Vägvisning

Emmaboda kommun har en bristfällig gång- och cykelvägvisning. I kommunens centrumområden finns även ett antal skyltar med mer lokal funktion.

Cykelparkeringar

Emmaboda kommun har endast ett fåtal cykelparkeringar. Dessa är i huvudsak lokaliserade vid kommunens skolor. Ambitionen är dock att samtliga viktiga målpunkter i kommunen, såsom centrumområde, hållplatser ska förses med cykelparkeringar. Busshållplatser med stort resande bör få cykelparkeringar så att det blir säkrare att göra kombinationsresor med cykel och buss.

2.3 Trafiksäkerhet på GC vägar

2.3.1 Strada

STRADA är ett informationssystem för uppgifter om skador och olyckor i vägtrafiken. Systemet bygger på rapporter från polis och sjukvård och är rikstäckande. Under perioden 2013 till 2016 rapporterades 1 trafikolycka med allvarligt skadade gående och cyklister i Emmaboda kommun. Under samma period rapporterades inget dödsfall. Antalet måttligt och lindrigt skadade gång- och cykeltrafikanter uppgick till 36 stycken.

Blå färg symboliserar polisrapporterade olyckor.

Röd färg symboliserar sjukvårdsrapporterade olyckor.



Figur 2.3 Trafikolyckor med gående och cyklister i Emmaboda kommun (2013-2016)

Källa: STRADA 13

Mer än 75% av de rapporterade trafikolyckorna utgjordes av singelolyckor. I de flesta av fallen var den drabbade en fotgängare.

3. Riktlinjer för utformning, drift och underhåll

3.1 Hantering av gång- och cykeltrafik i samhällsplanering, översikts- och detaljplan

I Emmaboda kommuns Översiktsplan 2012 och aktualitetsförklarad 2017 uttrycks följande trafikmål: ”Emmaboda ska ha ett väl utbyggt gång- och cykelvägnät som knyter ihop centrum, bostadsområden, skolor och servicefunktioner”.

För att uppnå detta trafikmål krävs att gång- och cykeltrafiken ges en naturlig plats i samhällsplaneringen. Gång- och cykeltrafiken måste beaktas i tidiga skeden av såväl översiktlig planering som detaljplanering, då det är i dessa skeden som förutsättningarna kan påverkas för en lång tid framöver.

Riktlinjerna i denna gång- och cykelplan ska användas genom hela planeringsprocessen, från planering av nya områden till drift och underhåll av befintlig infrastruktur. Vid utformning av infrastruktur bör Trafikverkets och Sveriges kommuners och landstings handbok för gång, cykel och moped användas, GCM-handboken 5.

3.2 Attraktiva gång- och cykelbanor

Ett sammanhängande och gent gång- och cykelvägnät

För att gång och cykel ska kunna utgöra attraktiva färdmedelsalternativ i Emmaboda krävs ett gång- och cykelvägnät som är sammanhängande och utan avbrott. Nätet måste koppla samman viktiga målpunkter i kommunen och vara gent och tydligt.

Särskilt viktigt är att gång- och cykelvägar inte uppfattas som längre än motsvarande bilvägar. Ett sätt att mäta genheten är att beräkna genhetsknoten mellan viktiga målpunkter, såsom skolor, arbetsplatser och butiker. Genhetsknoten är gång- och cykelvägnätets längd dividerat med fågelvägen och bör alltid beräknas när nya områden planeras. Genhetsknoten för gående och cyklister bör då inte överstiga 1,25.

Ett ytterligare sätt att utvärdera gång- och cykelvägnätet är att beräkna restidskvoten mellan cykeltrafik och biltrafik. Restidskvoten beräknas genom att dividera restiden för cyklister med restiden för bilister. Även denna kvot bör alltid beräknas när nya områden planeras. För att cykeln ska kunna utgöra ett attraktivt färdmedelsval bör restidskvoten inte överstiga 1,5.

Materialval

Beläggningen i gång- och cykelvägnätet är viktig ur ett bekvämlighets- och trafiksäkerhetsperspektiv. Studier visar att cyklister är mycket känsliga för standarden på underlaget och att en stor del av antalet cykelolyckor i Sverige beror på brister i beläggningen, såsom ojämnheter, potthål och kantstenar.

Gång- och cykelvägar bör alltid beläggas med hårdgjorda ytor. Cykelvägar bör beläggas med asfalt alternativt stenmjöl. Gångvägar kan även beläggas med grus och gatsten. Gestaltningen i gång- och cykelvägnätet får inte väga högre än bekvämlighet och framkomlighet, och beläggningen bör ses över årligen.

3.3 God belysning och sikt

För att gång- och cykelvägnätet ska upplevas som tryggt och säkert, oavsett årstid och tid på dygnet, krävs en god belysning och sikt. Utgångspunkten bör vara att gång- och cykelvägnätet ska vara befriat från mörka tunnlar, täta buskage och ödsliga passager. Platser och sträckor med bristfällig sikt ska åtgärdas omgående. Belysning är viktigt även ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. Det möjliggör för gående och cyklister att upptäcka hinder på vägen, isfläckar, ojämnheter etc, samt gör så att de syns bättre för biltrafiken. Gång- och cykelvägar bör förses med egen GC-belysning. Vid överfarter är belysningen särskilt viktig. Där bör särskilda armaturer sättas upp som gör att gående och cyklister syns extra tydligt.

3.4 Säkra och smidiga cykelparkeringar



Foto: Cykelparkering med tak i Lund

Cykelparkeringar är en mycket viktig del i den totala cykelupplevelsen. Det är en förutsättning för att hela cykelresan ska fungera och bör finnas tillgängligt vid alla viktiga målpunkter, såsom kollektivtrafikhållplatser, butiker, fritidsanläggningar och service. Cykelparkeringar ska placeras nära målpunkten, närmare än motsvarande bilparkering. De bör förses med god belysning.

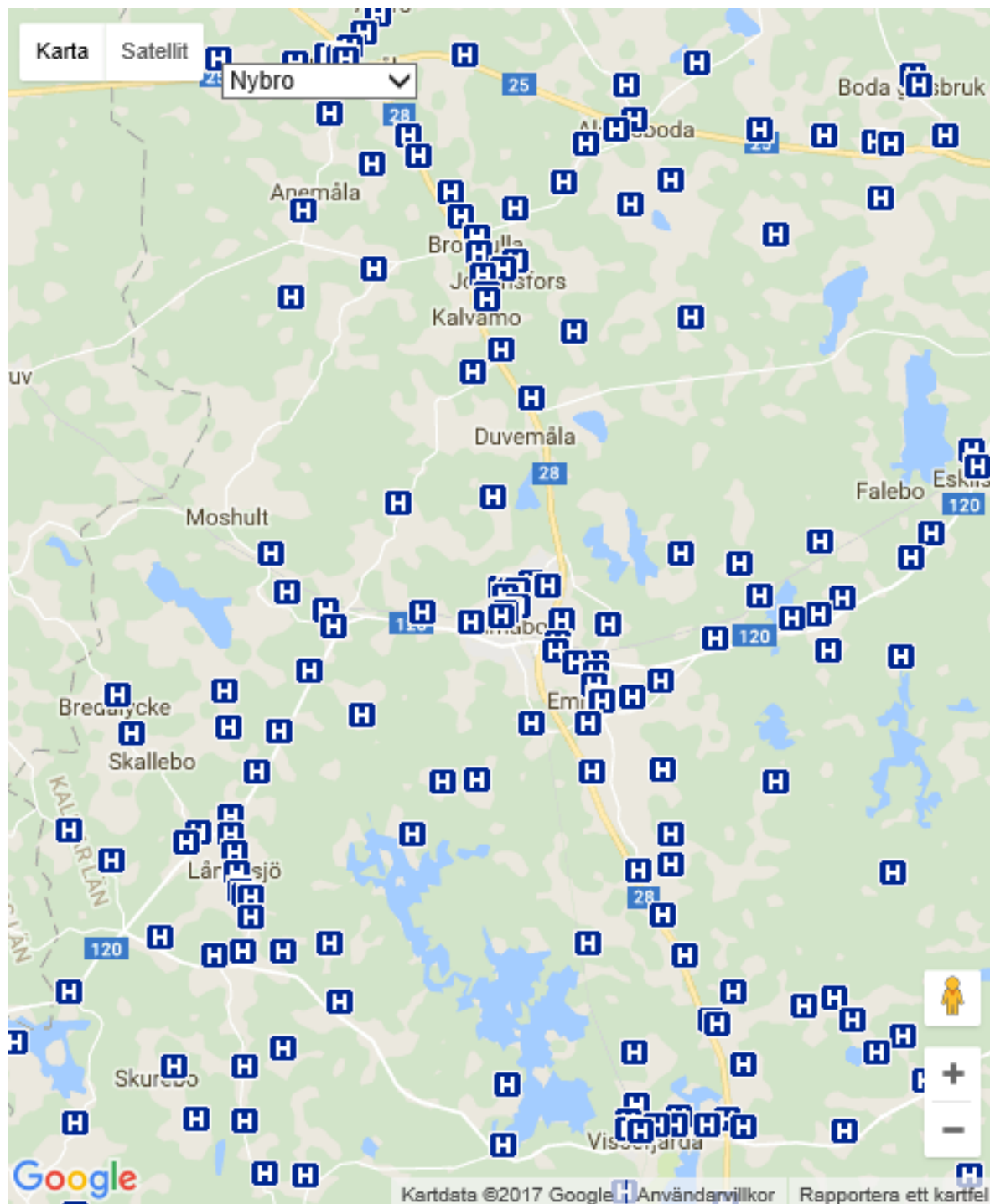
Studier visar att tillgången till cykelparkeringar har stor betydelse för valet av färdmedel. Särskilt viktigt tycks möjligheten vara att kunna låsa fast cykeln på ett säkert sätt. Även väderskydd ökar andelen cyklister.

I GCM-handboken¹⁰ ges följande rekommendationer för cykelparkeringar:

- Avståndet till målpunkten bör inte överstiga 25 meter (vid långtidsparkeringar kan ett längre avstånd accepteras)
- Parkeringen bör ha ramlåsbara cykelställ
- Avståndet mellan cykelställen bör inte understiga 0,7 meter
- Parkeringen bör vara väl belyst
- Parkeringen bör vara väderskyddad, åtminstone med tak (detta gäller främst långtidsparkering)

Cykelparkeringar är särskilt viktiga vid kollektivtrafikhållplatser. Genom att underlätta för byten mellan cykel och kollektivtrafik kan andelen bilresor minska. Av samma anledning bör infartsparkeringar för biltrafik kompletteras med cykelparkeringsplatser. Dessa bör placeras närmare kollektivtrafikhållplatsen än bilparkeringsplatserna.

3.5 Prioriterade busshållplatser



Karta. Hållplatser på busslinjer. Källa KLT

I Emmaboda kommun finns ett stort antal busshållplatser. En regel är att minst 5 påstigande resenärer per dygn, för att busshållplatser behöver utrustas med cykelparkering.

KLT har gjort räkning för påstigande resenärer vecka 40-43 2016. Nedan visas resultatet på de hållplatser/stationer där flest resande stiger på i Emmaboda kommun.

	Snitt per dag	Färgförklaring	
25015 Emmaboda station	248,8	1500-4000	0
25090 Bjurbäcksskolan	75,5	1000-1499	0
24010 Vissefjärda station	35,6	100-999	1
27016 Broakulla	14,9	50-99	1
25031 Flygts	14,6	20-49	1
27071 Johansfors skola vändpla	12,6	10-19.	3
25023 Flygtvägen	8,4	5-9.	5
25035 Kempevägen	8,4	0,1-4	65
25117 Hällasjömåla	6,7		76
24037 Vissefjärda skola	5,9		
24064 Målatorp	5,7		
24012 Ellingevägen	4,9		

3.6 Drift och underhåll

Emmaboda kommun har under perioden 1 november till mitten av april beredskap dygnet runt för vinterväghållning av kommunens gång- och cykelvägnätet och kommunala gator. Under vintern kan fordon kallas ut inom en timme, delar av det regionala cykelstråket handskottas...

Sandsopning av vägnätet ska ske före den 15 maj. Kommunen gör ingen prioritering av vägnätet i samband med det.

Belysningen inventeras två gånger per år, en gång på våren och en gång på hösten. Man kan också anmäla till tekniska kontoret om släckta lampor.

Tabell 3.6 redovisar rekommenderade startkriterier och insatstider för snöröjning och halkbekämpning enligt GCM-handboken.

	Hög standard	Normal standard
Snödjup	2 cm	2 cm*
Insatstid	2 timmar	4 timmar
Halkbekämpning	1 timmar	2 timmar

* Mellan klockan 20.00 och 04.00 ändras startkriteriet snödjup till 6 cm.

4. Handlingsplan

4.1 Marknadsföring, beteendepåverkan och information

Delmål: Kommunen ska arbeta långsiktigt med marknadsföring och beteende-påverkande åtgärder som komplement till fysiska åtgärder.

Marknadsföring och beteendepåverkan

För att uppnå det övergripande målet om en ökad andel gång- och cykeltrafik i Emmaboda krävs mer än bara fysiska åtgärder. Även marknadsföring och beteende-påverkansåtgärder måste sättas in. Detta är ett kostnadseffektivt sätt att öka andelen gående och cyklister som har visat sig ha stor effekt. Särskilt effektivt har det visat sig vara när det genomförs i kombination med fysiska åtgärder. Beteendepåverkansåtgärder, såsom kampanjer för ökat cyklande, bör endast genomföras där gång- och cykelnätet håller en redan hög standard. Annars riskerar åtgärderna att få motsatt effekt. På motsvarande sätt kräver kampanjer som syftar till ett ökat vintercyklande att snöröjningen och halkbekämpningen av cykelnätet är bra.

Emmaboda kommun har idag inte någon strategi för marknadsföring av gång- och cykeltrafik. Att ta fram en sådan strategi och börja arbeta systematiskt med beteendepåverkan har därför hög prioritet.

Nedan följer exempel på marknadsföring och beteendepåverkansåtgärder som Emmaboda kommun kan genomföra:

- ”Tack för att du cyklar”-kampanjer där cykelrelaterade produkter delas ut till de som cyklar. Kampanjen är ett sätt att visa cyklisterna att de upp-skattas och uppmärksammas. Här finns goda exempel att hämta från andra kommuner.
- ”Tack för att du cyklar på vintern”-kampanjer där vintercyklister upp-märksammas och belönas med cykeltillbehör som reflexer och lysen.
- ”Gå och cykla till jobbet”-kampanjer där arbetspendlare uppmuntras att ställa bilen till förmån för gång och cykel. Uppmuntran kan ske genom att de anställda får låna cyklar eller tilldelas poäng för varje gång de inte kör bil. Kampanjen kan med fördel genomföras på kommunens egna arbetsplatser. Vid sidan av att öka antalet gång- och cykeltrafikanter bidrar det till att öka förståelsen för trafikslagen hos de anställda på kommunen.
- ”Gå och cykla till skolan”-kampanjer där föräldrar och elever uppmuntras att gå och cykla till skolan. Barn och ungdomar är särskilt viktiga att arbeta med eftersom deras resande påverkar hela hushållet. Om de upp-muntras till att gå och cykla ger det även goda vanor som de tar med sig när de blir vuxna.

I Översiktsplan 2012-2030 anges bland annat följande mål och rekommendationer för gång- och cykel:

Mål

- Barnkonventionens intentioner ska beaktas i kommunens planering
- Fler gång- och cykelvägar samt säkra passager anläggs
- Gång- och cykelvägar och kollektivtrafik prioriteras i detaljplaner

Rekommendationer

- Gång- och cykelbanor byggs ut så att barn och ungdomar lätt kan ta sig till och från skolan på ett trafiksäkert sätt
- Trygghet är viktigt – man bör kunna gå och cykla i samhället, till och från bussen, affären, skolan och fritidsgården
- Gång- och cykelvägar bör byggas mellan bebyggelseområden och länsvägar för att öka trafiksäkerheten
- Gång- och cykeltrafik prioriteras framför biltrafik. Vägar utformas så att de underlättar för gående, cyklar och bilar att samexistera
- Ett vägnät som klarar fler resande måste tillskapas. I centrumområdet ska motortrafiken röra sig på de gåendes villkor. För ökad trivsel och miljövänliga, lättillgängliga kommunikationer behövs attraktiva och trygga gång- och cykelstråk i kommunens centrala delar
- En kraftfull utbyggnad av gång- och cykelvägar är nödvändig och bör prioriteras för att skapa trafiksäkra lösningar för oskyddade trafikanter

4.2 Genomförande och fortsatt arbete

Arbetet med gång- och cykelåtgärder i Emmaboda måste prioriteras eftersom allt inte kan göras samtidigt. Högst prioritet har det framtida huvudnätet som ska koppla samman inom tätorterna, och på sikt även mellan kommunens tätorter.

Ett kartmaterial har tagit fram som innehåller tätorter, befintligt GC-nät och dess målpunkter. Dessutom finns en översiktskarta för hela kommunen.

Bilagor

Bilaga 1 befintligt GC nät Emmaboda Lindås

Bilaga 2 befintligt GC nät Vissefjärda

Bilaga 3 befintligt GC nät Broakulla/Johansfors

Bilaga 4 befintligt GC nät Långasjö

Bilaga 5 utbyggnad GC vägar översiktskarta Emmaboda kommun

Ett kartmaterial som visar det framtida gång- och cykelhuvudnätet och hur utbyggnaden av detta kommer att genomföras i etapper behöver tas fram. Etapperna är inte i strikt prioriteringsordning utan den kan byggas i den ordning det passar övrig samhällsutbyggnad.

I följande tabeller 4.3-4.6 finns förslag på förbättringar och utbyggnad för GC nätet inom olika områden. Arbetet med förslag och prioritering kan fortsätta i kommande arbetsgrupp enligt motion (TFN2017:076)

Förslag: sträckor utbyggnad inom tätt bebyggt område

Tabell 4.3 anges namn, längd, väghållare för respektive etappsträcka, status

Etappnummer	Etappnamn	Längd	Väghållare	Status	Kostnad
1	Södra vägen- Östra industriområdet – väg 120 Alternativt Södra vägen- Utvägen	2 300 m 1 100 m	Trafikverket	Motion Centern Förskottering	Stadsmiljöavtal 20180228
2	Landsvägen –Kvarnvägen Väg 1013	900 m	Trafikverket	Motion JJ KS2017:100	1,2-2,0 milj
3	Storgatan 31Vissefjärda - Skogsstigen 1	500 m	Trafikverket		
4	Södra vägen – Krangatan 50 via Kimramåla	2 200 m	Kommunen	Om vägområdet ska breddas behövs markköp	Stadsmiljöavtal 20180228
5					
6					
7					

Förslag: Cykelparkeringar utbyggnad

Tabell 4.4 anges plats, antal cyklar, markägare, belysning, tak, kostnad

Etappnummer	Plats	Antal cyklar	Markägare	Belysning	Tak	Kostnad
1	Emmaboda station	100 st	Trafikverket/Privat/ kommun	Ja	Ja	Stadsmiljöavtal 20180228
2	Emmaboda simhall	50	Kommunen	Ja	Ja	
3	Emmaboda sporthall	30	Kommunen	Ja	Ja	
4						
5						
6						
7						

Förslag: Kvalitetsförbättring befintligt nät

Tabell 4.5 anges namn, längd, åtgärd samt kostnad

Etappnummer	Etappnamn	Längd	Väghållare	Åtgärd	Kostnad
1	Blåbärsvägen- Enbärsvägen Lindås	150 m	Kommunen	Belysning	
2	Tegvägen 17- Åkervägen 18 Lindås	150 m	Kommunen	Asfaltering	
3	Rasslebygd förbi Bryggeriet	300 m	Kommunen	Belysning	100 tkr Medborgarförslag Ingrid Melin
4	GC väg parallellt med Mineralvägen	400 m	Kommunen	Belysning	Oscar Petersson
5					
6					
7					

Förslag: Sträckor utbyggnad utom tätt bebyggt område

Tabell 4.6 anges namn, längd, väghållare för respektive etappsträcka, status samt kostnad

Etappnummer	Etappnamn	Längd	Väghållare	Status	Kostnad
1	Lindås –Vissefjärda väg 28 m fl	10 km	Trafikverket Vissefjärda enskilda vägar		
2	Emmaboda –Eriksmåla Väg 28 m fl	11,5 km	Trafikverket Algutsboda enskilda vägar		
3	Emmaboda – Långasjö Väg 120	8,7 km	Trafikverket		
4	Emmaboda - Långasjö Alternativ 2	10,1 km	Vissefjärda enskilda vägar	Grusväg	
5	Vissefjärda – Långasjö Väg 520	10,5 km	Trafikverket		
6	Vissefjärda skola-Fiddekulla Väg 520	1250 m	Trafikverket		Stadsmiljöavtal 20180228
7					

5.0 Uppföljning